

令和元年度
由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会
「分科会(第2回)」

と き 令和2年1月23日(木) 午後3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) 由利本荘市地域公共交通網形成計画(第二次)(案)について

(3) 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	総務部企画室 副課長 見立屋秀樹
由利高原鉄道株式会社	代表取締役社長	萱 場 道 夫	総務経理課長 金野広志
羽後交通株式会社	取締役社長	齋 藤 善 一	事業本部長 井上俊二
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	岡 部 研 一	地域交通対策監 橋本裕巳
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	工 藤 裕 美 子	
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	鈴 木 賢 幸	(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	三 森 隆	
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	(欠席)
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	
大内地域公共交通利用者		菊 地 洋	
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	主任	宮 川 健 一	

【交通事業者】

所 属	職名	氏名	備考
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	
	公共交通班長	三 浦 利 彦	
	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	主事	澤 田 啓 吾	
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	主査	長 澤 辰 徳	
西目総合支所 市民サービス課 振興班	主事	阿 部 林 太 郎	
鳥海総合支所 市民サービス課 振興班	課長補佐兼班長	佐 藤 錠 司	

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

乗車率の低い、市コミバス「桃野線」、「猿倉線」において実施を呼びかけるとともに、昨年度実施した子吉地区「玉ノ池老人クラブ」から実施依頼があり対話会を行った。

3、開催日

- R 1.12.13 鳥海地域「猿倉栄寿会」 27名
- R 1.12.17 矢島地域「寿康苑サロン」 55名
- R 2. 1.12 本荘地域「玉ノ池老人クラブ」 16名
- R 2（予定） 鳥海地域 皿川

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たことについて説明した。

＜「対話会」での主な意見など＞

- ・猿倉の生活圏域は鳥海の伏見ではなく矢島方面にあるので、そこに行ける路線があれば活用できる。
- ・車を運転できない方への補助制度があれば利用が増えるのでは。
- ・免許返納したらバスに乗るとするのは非常に難しいことが分った。今から準備して利用したいと思った。



猿倉

寿康苑



玉ノ池



(資料2)

由利本莊市 地域公共交通網形成計画

事業評価・検証(案)

由利本莊市地域公共交通活性化再生協議会「分科会」

(令和2年1月23日実施)

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
- ・運行便数を検証し、現在、羽後本荘駅構内に入っていない路線の乗り入れにを検討し利便性の向上に繋げる。

【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、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(14)、鳥海地域への本荘伏見線(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28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22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。キャッシュレス決済や沿線距離の長い路線におけるバスロケの導入を検討し利便性の向上を図りたい。

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
- 細かな移動ニーズに対応する「乗り[逢い]交通事業補助金」を創設した。
- スクールバス住民混乗の試験運行を行った（4/1～10/31）。

【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。また、同時に「乗り[逢い]交通事業」の周知を行った。
- 乗車率の低い路線沿線などにおいて地域住民との「対話会」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 （カバー率が向上した地域数）	0地域 （6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	6地域	8地域

実施状況、目標・効果の達成状況

羽広一軽井沢線において及位・平岫・葛岡西里へ新たに乗り入れし、カバー率が向上した。スクールバス住民混乗の試験運行を行い、実現可能性を探ったが、一般住民の利用がほとんどなかったため本格運行は行わないという判断をした。可能性については継続して検証していくこととした。

モビリティマネジメント事業としては、乗車率の低い路線沿線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

地域内の細かな移動ニーズに対応する「乗り[逢い]交通事業」を7月に創設し、提案と周知を繰り返してきた。継続して実施可能性を協議・検討している「小菅野集落（由利）」、「石沢地区」、「松ヶ崎地区」、「石脇今町付近」において引き続き協議していく。

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外向いていき、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。

乗車に直結する公共交通の利用者から具体的な意見を集めることが利便性向上に繋がる可能性が高いことから、その手法を検討し実現したい。

『乗り[逢い]交通』事業 補助金 のお知らせ！

＜事業実施の目的＞
由利市・本荘市に多くの中核スーパーや商店街（駅前）が密集し、その「周辺」に「細かい移動」ニーズがある。また、公共交通の空白地域や「乗り[逢い]交通」として、高齢者や障害者、子育て世代の移動ニーズに対応し、地域活性化を図ることを目的とする。

＜対象路線＞
① 循環バス（一部）、② 道川北線、③ 西目線、④ 中田代線、⑤ 羽広一軽井沢線、⑥ 子吉線、⑦ 八塩線、⑧ 法内線

＜申請期間＞
2024年4月1日～2024年10月31日

＜補助金＞
1. 経費補助金
2. 乗車券補助金
3. 乗車券補助金

“本荘東中学校スクールバス”に住民も乗ることができるようになりました！

＜目的＞
本荘東中学校のスクールバスの乗車スペースを有効活用することによって、交通空白地域に点在する交通弱者の移動ニーズに対応し、地域活性化を図ることを目的とする。

＜対象路線＞
① 道川北線、② 西目線、③ 中田代線、④ 羽広一軽井沢線、⑤ 子吉線、⑥ 八塩線、⑦ 法内線

＜試験運行期間＞
2024年4月1日～2024年10月31日

＜試験運行時刻＞
① 上校（一部）、② 下校（一部）

＜試験運行ルート＞
① 道川北線、② 西目線、③ 中田代線、④ 羽広一軽井沢線、⑤ 子吉線、⑥ 八塩線、⑦ 法内線

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

- ・ハローワーク本荘(ナイスアリーナ側)のバス停に屋根・ベンチ付きのバス停が整備された(秋田線、市内線が通過)。

【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

- ・本年度、更新される大内・鳥海地域のコミバス車両に地域の特色あるバスラッピングを施工する(2月予定)。
- ・グランmart本荘南店(千刈)のご協力のもと、コミバス「子吉線」に乗車して来店した方が利用できるスタンプカードを導入した。

(※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

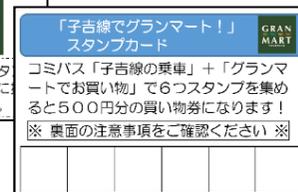
	(現況)	(達成目標)
【指標5】屋根・ベンチ整備済み待合所の普及率	43.2%	41.6%
【指標6】冬季におけるバス待合所周辺の除雪ボランティア登録数	1団体	3団体

実施状況、目標・効果の達成状況

岩城地域 道川町内会からコミバス岩城線のバス停を設置していただいた。また、大内地域では12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。
 利用促進の一環で、グランmart本荘南店(千刈)の全面的協力のもと、コミバス「子吉線」利用者に対する特典(スタンプカード)を導入していただき、6月以降32件(枚)の利用がある。

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。
 バスロケやIC決済など、日常利用者にとって使いやすく、また、新たな利用者がスムーズに乗車できるような運行を目指したい。



道川田中 バス停



深沢 バス停



(資料2)

由利本莊市 地域公共交通網形成計画

事業評価・検証(案)

由利本莊市地域公共交通活性化再生協議会「分科会」

(令和2年1月23日実施)

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
- ・運行便数を検証し、現在、羽後本荘駅構内に入っていない路線の乗り入れにを検討し利便性の向上に繋げる。

【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、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(14)、鳥海地域への本荘伏見線(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28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22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。キャッシュレス決済や沿線距離の長い路線におけるバスロケの導入を検討し利便性の向上を図りたい。

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
- ・細かな移動ニーズに対応する「乗り[逢い]交通事業補助金」を創設した。
- ・スクールバス住民混乗の試験運行を行った（4/1～10/31）。

【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。
また、同時に「乗り[逢い]交通事業」の周知を行った。
- ・乗車率の低い路線沿線などにおいて地域住民との「対話会」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 (カバー率が向上した地域数)	0地域 (6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	6地域	8地域

実施状況、目標・効果の達成状況

羽広一軽井沢線において及位・平岫・葛岡西里へ新たに乗り入れし、カバー率が向上した。スクールバス住民混乗の試験運行を行い、実現可能性を探ったが、一般住民の利用がほとんどなかったため本格運行は行わないという判断をした。可能性については継続して検証していくこととした。

モビリティマネジメント事業としては、乗車率の低い路線沿線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

地域内の細かな移動ニーズに対応する「乗り[逢い]交通事業」を7月に創設し、提案と周知を繰り返してきた。継続して実施可能性を協議・検討している「小菅野集落(由利)」、「石沢地区」、「松ヶ崎地区」、「石脇今町付近」において引き続き協議していく。

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。

乗車に直結する公共交通の利用者から具体的な意見を集めることが利便性向上に繋がる可能性が高いことから、その手法を検討し実現したい。

『乗り[逢い]交通』事業 補助金 のお知らせ！

＜事業実施の目的＞
地域の公共交通サービスを確保し、高齢者、障害者、子育て世代、学生、観光客など、公共交通の現状説明や積極的利用の必要性を説明し、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。

＜対象となる事業＞
① 地域内での公共交通サービスの確保
② 地域内での公共交通サービスの確保
③ 地域内での公共交通サービスの確保

＜申請条件＞
① 申請期間：平成28年度から平成30年度まで
② 申請先：由利本荘市役所 福祉課 公共交通係
③ 申請書：由利本荘市ホームページに掲載
④ 申請料：なし
⑤ 補助率：申請額100%（ただし、上限あり）

“本荘東中学校スクールバス”に 住民も乗ることができるようになりました！

＜目的＞
本荘東中学校のスクールバスに、住民も乗ることができるようにするため、交通空白地域にける公共交通サービスの確保を図る。

＜試験運行期間＞
① 試験運行期間：平成28年4月1日～平成29年10月31日まで
② 試験運行区間：由利本荘市（小菅野集落）

＜対象者＞
① 小学生（一部）、中学生、高校生、大学生、社会人、観光客など
② 乗車料：なし
③ 乗車時間：12分（往復）

＜運行時刻 及び 乗降ポイント＞

【乗降点】	【下校時】
① 本荘東中学校	15:25
② 金山公民館前	7:26
③ 小菅野小学校前	7:30
④ 本荘東中学校	7:45
⑤ 市役所前	8:00
※ ⑥ の乗車不可	

※ 試験運行期間中は、本荘東中学校のバスに、住民も乗ることができるようにします。

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

- ・ハローワーク本荘(ナイスアリーナ側)のバス停に屋根・ベンチ付きのバス停が整備された(秋田線、市内線が通過)。

【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

- ・本年度、更新される大内・鳥海地域のコミバス車両に地域の特色あるバスラッピングを施工する(2月予定)。
- ・グランmart本荘南店(千刈)のご協力のもと、コミバス「子吉線」に乗りして来店した方が利用できるスタンプカードを導入した。

(※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

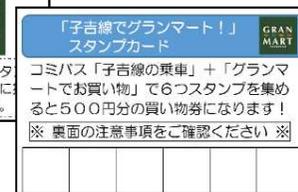
	(現況)	(達成目標)
【指標5】屋根・ベンチ整備済み待合所の普及率	43.2%	41.6%
【指標6】冬季におけるバス待合所周辺の除雪ボランティア登録数	1団体	3団体

実施状況、目標・効果の達成状況

岩城地域 道川町内会からコミバス岩城線のバス停を設置していただいた。また、大内地域では12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。
 利用促進の一環で、グランmart本荘南店(千刈)の全面的協力のもと、コミバス「子吉線」利用者に対する特典(スタンプカード)を導入していただき、6月以降32件(枚)の利用がある。

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。
 バスロケやIC決済など、日常利用者にとって使いやすく、また、新たな利用者がスムーズに乗車できるような運行を目指したい。



道川田中 バス停



深沢 バス停



(資料3)

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」

(令和2年1月23日実施)

(路線バス)運行本数・利用者数調べ【施策1関係】

H31.4.1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			令和元年度			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										
急行秋田線	18	146.7	8.1	18	153.3	8.5	16	166.0	10.4	16	139.3	8.7	【国庫補助】 (広域・自主運行)本荘-秋田市
急行横手線	6	36.0	6.0	4	29.0	7.3	6	44.3	7.4	6	29.0	4.8	【県補助】 (広域)本荘-東由利-横手市
東由利線	8	41.3	5.2	8	47.3	5.9	8	52.0	6.5	8	60.3	7.5	本荘-東由利 ※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	38	279.7	7.4	【国庫補助】【県補助】 (広域)本荘-西目-にかほ市
(新)市内線	4(6)	26	6.5	3(5)	16.3	5.4	13	117.7	9.1	13	100.7	7.7	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	8	12.0	1.5	
県立大学線	10	14.0	1.4	10	20.0	2.0	10	20.7	2.1	10	36.7	3.7	自主運行
松ヶ崎線	10	57.3	5.7	10	44.0	4.4	10	48.0	4.8	10	35.0	3.5	
岩谷線	14	49.7	3.5	14	51.0	3.6	14	54.3	3.9	14	50.3	3.6	本荘-大内(岩谷)
赤田線	12	110.7	9.2	12	92.0	7.7	12	78.3	6.5	12	77.3	6.4	
本荘伏見線	22	139.3	6.3	19	114.0	6.0	14	112.3	8.0	14	98.0	7.0	本荘-由利-矢島-鳥海
(参考)	合計	1036.0		合計	982.0		合計	1003.7		合計	918.3		

※1 運行本数(便数)はH31.4.1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		R元年度		
		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	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	52	82.2	H28:子吉線開設(△13)
矢島	97	43	55.7	43	55.7	43	55.7	43	55.7	43	55.7	26	73.2	
岩城	97	6	93.8	5	94.8	5	94.8	5	94.8	5	94.8	5	94.8	H27:道川北線開設(△1)
由利	101	33	67.3	33	67.3	33	67.3	22	78.2	22	78.2	11	89.1	H29:子吉線 鮎川(西沢方面)延伸(△11)
大内	216	54	75.0	54	75.0	52	75.9	52	75.9	52	75.9	45	79.2	H28:羽広軽井沢線 代内(△1)、軽井沢生活改善C~羽広間(△1)開設 R1:羽広軽井沢線 平岫(△2)、及位(△2)、葛岡西里(△3) 開設
東由利	141	82	41.8	82	41.8	40	71.6	40	71.6	40	71.6	22	84.4	H28:八塩線、法内線、大吹川線 開設(△42)
西目	53	9	83.0	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	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)開設により H28:上樺デマンド開設(△2)
全域	1167	367	68.6	361	69.1	307	73.7	296	74.6	296	74.6	289	75.2	

※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				R1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		住民説明会 対話会など		アンケート		
	実施	回数	実施	回数																	
本 荘	○	8	○	2	○	3	○	2	○	7			○	13	○	1	○	14	○	2	(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) R01…石脇今町付近(4町内) 松ヶ崎地区(買い物動向)
矢 島													○	1	○	1	○	2			(アンケート)H30…桃野線沿線
岩 城	○	7	○	1	○	4			○	5	○	1	○	3			○	1			(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	○	15			(アンケート)H26以前…鮎川地区 H30…小菅野
大 内	○	6			○	2	○	1	○	8			○	8			○	7			(アンケート)H28…及位・平岫
東由利	○	6	○	2	○	5	○	1	○	5	○	1	○	10			○	8	○	1	(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) R01…車内アンケート(ダイヤ・検討委員会)
西 目	○	1	○	1	○	1			○	1			○	1			○	2			(アンケート)H27…出戸・海士剥東部
鳥 海	○	2	○	1	○	1	○	1	○	4			○	3			○	6			(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	8	55	2	3	

※「対話会」＝一方的な説明と質疑応答だけでなく、各地域における課題などを自由に出し合い意見交換を行うことを目的とした会
(開催地域：本荘、矢島、由利、大内、東由利、鳥海)

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	12	0	12	22	34	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	100	4	104	137	241	68

(C') ↑

(E') ↑

◎ 「屋根・ベンチ」整備済み待合所の普及率 ((C')/(E')*100)	43.2%
---------------------------------------	-------

(資料3)

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」

(令和2年1月23日実施)

(路線バス)運行本数・利用者数調べ【施策1関係】

H31.4.1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			令和元年度			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										
急行秋田線	18	146.7	8.1	18	153.3	8.5	16	166.0	10.4	16	139.3	8.7	【国庫補助】 (広域・自主運行)本荘-秋田市
急行横手線	6	36.0	6.0	4	29.0	7.3	6	44.3	7.4	6	29.0	4.8	【県補助】 (広域)本荘-東由利-横手市
東由利線	8	41.3	5.2	8	47.3	5.9	8	52.0	6.5	8	60.3	7.5	本荘-東由利 ※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	38	279.7	7.4	【国庫補助】【県補助】 (広域)本荘-西目-にかほ市
(新)市内線	4(6)	26	6.5	3(5)	16.3	5.4	13	117.7	9.1	13	100.7	7.7	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	8	12.0	1.5	
県立大学線	10	14.0	1.4	10	20.0	2.0	10	20.7	2.1	10	36.7	3.7	自主運行
松ヶ崎線	10	57.3	5.7	10	44.0	4.4	10	48.0	4.8	10	35.0	3.5	
岩谷線	14	49.7	3.5	14	51.0	3.6	14	54.3	3.9	14	50.3	3.6	本荘-大内(岩谷)
赤田線	12	110.7	9.2	12	92.0	7.7	12	78.3	6.5	12	77.3	6.4	
本荘伏見線	22	139.3	6.3	19	114.0	6.0	14	112.3	8.0	14	98.0	7.0	本荘-由利-矢島-鳥海
(参考)	合計	1036.0		合計	982.0		合計	1003.7		合計	918.3		

※1 運行本数(便数)はH31.4.1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		R元年度		
		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	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	76	74.0	H28:子吉線開設(△13)
矢島	97	43	55.7	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	5	94.8	H27:道川北線開設(△1)
由利	101	33	67.3	33	67.3	33	67.3	22	78.2	22	78.2	22	78.2	H29:子吉線 鮎川(西沢方面)延伸(△11)
大内	216	54	75.0	54	75.0	52	75.9	52	75.9	52	75.9	45	79.2	H28:羽広軽井沢線 代内(△1)、軽井沢生活改善C~羽広間(△1)開設 R1:羽広軽井沢線 平岫(△2)、及位(△2)、葛岡西里(△3) 開設
東由利	141	82	41.8	82	41.8	40	71.6	40	71.6	40	71.6	40	71.6	H28:八塩線、法内線、大吹川線 開設(△42)
西目	53	9	83.0	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	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)開設により H28:上樁デマンド開設(△2)
全域	1167	367	68.6	361	69.1	307	73.7	296	74.6	296	74.6	289	75.2	

※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				R1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		住民説明会 対話会など		アンケート		
	実施	回数	実施	回数																	
本 荘	○	8	○	2	○	3	○	2	○	7			○	13	○	1	○	14	○	2	(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) R01…石脇今町付近(4町内) 松ヶ崎地区(買い物動向)
矢 島													○	1	○	1	○	2			(アンケート)H30…桃野線沿線
岩 城	○	7	○	1	○	4			○	5	○	1	○	3			○	1			(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	○	15			(アンケート)H26以前…鮎川地区 H30…小菅野
大 内	○	6			○	2	○	1	○	8			○	8			○	7			(アンケート)H28…及位・平岫
東由利	○	6	○	2	○	5	○	1	○	5	○	1	○	10			○	8	○	1	(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) R01…車内アンケート(ダイヤ・検討委員会)
西 目	○	1	○	1	○	1			○	1			○	1			○	2			(アンケート)H27…出戸・海士剥東部
鳥 海	○	2	○	1	○	1	○	1	○	4			○	3			○	6			(アンケート)H27…上樺、H28…皿川線
計	7	33	5	7	6	16	4	5	7	33	2	2	8	53	3	3	8	55	2	3	

※「対話会」＝一方的な説明と質疑応答だけでなく、各地域における課題などを自由に出し合い意見交換を行うことを目的とした会
(開催地域：本荘、矢島、由利、大内、東由利、鳥海)

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	12	0	12	22	34	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	100	4	104	137	241	68

(C) ↑

(E) ↑

◎ 「屋根・ベンチ」整備済み待合所の普及率 ((C)/(E)*100)

43.2%



資料 5
R2.1.23 「分科会」

由利本莊市 地域公共交通網形成計画 (第二次)

令和 2 年 4 月

由利本莊市

―――＜目次＞―――

第1章	計画策定の趣旨と位置づけ	1
1、	計画策定の目的	1
2、	計画策定に至る経緯	1
3、	計画の位置づけ	2
4、	計画の区域	5
5、	計画の期間	5
第2章	市と公共交通の現状	6
1、	由利本荘市の現状	6
2、	由利本荘市の公共交通の現状	7
第3章	「前計画」における取り組みと評価の総括	22
1、	前計画における課題と施策	22
2、	施策ごとの実施事業と評価	23
第4章	公共交通を取り巻く課題	26
第5章	地域公共交通網形成計画の基本方針	28
第6章	計画の目標と目標達成のための事業	29
第7章	目標の評価と進行管理	44
1、	目標の評価	44
2、	目標の進行管理	47

第1章 計画策定の趣旨と位置づけ

1、計画策定の目的

- 本市は秋田県で最大の面積を有し、鳥海山と出羽丘陵に接する山間地帯や子吉川流域地帯、日本海に面した海岸平野地帯で構成されている。山間地においては、集落が点在していることに加え、近年、過疎化や少子高齢化によって、気軽に安心して「おでかけ」できない状況となってきた。
- 過疎化や高齢化に加え、運転免許自主返納制度が浸透してきたことにより、公共交通に対する関心は強くなってきている。その反面で、少子化や交通費負担の大きさなどによる通学利用者の減少や車社会化による公共交通に対する無関心などが要因となり、公共交通機関の利用者は減少してきている。
- 上記の要因などにより、利用者が減少し収支が悪化することで、市が交通事業者へ交付する運営費補助額や市コミュニティバスの運行経費が増大している。また、“空バス”などと言われる不効率な運行となってきた。
- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」および「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に基づき“まちづくりとの連携”や“交通の面的ネットワークの再構築”を念頭に置き、上記のような状況を踏まえて持続可能な公共交通体系の整備を進めるため、この計画を策定するもの。

2、計画策定に至る経緯

- 由利本荘市では平成21年3月に「由利本荘市地域公共交通総合連携計画（計画期間平成22年度～平成26年度、以下「連携計画」）」を策定し、1市7町が合併して誕生した新市にとって望ましい公共交通のあり方や取り組み方針を示した。
- 連携計画の計画期間終了を契機に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」および「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に基づき「由利本荘市地域公共交通網形成計画（計画期間平成27年度～令和元年度、以下「前計画」）」を策定し、“まちづくりとの連携”や“交通の面的ネットワークの再構築”を進めることとした。
- 前計画が終了することに伴い第二次計画を策定することとし、前計画で挙げられている課題を継続しつつ、その解決のための事業をブラッシュアップし計画を進めるものである。

3、計画の位置づけ

- ・「由利本荘市総合計画（新創造ビジョン）」を上位計画とし、「由利本荘市都市計画マスタープラン」、「由利本荘市都市交通マスタープラン」および「由利本荘市観光振興計画」との連携を考慮して策定する。
- ・上位計画である総合計画のスキームと公共交通関連の記述を整理する。また、連携を考慮する他の計画における公共交通関連の記述を整理する。

＜＜ 由利本荘市総合計画（新創造ビジョン） ＞＞

本計画は、まちづくりの基本理念と10年後の将来像を定め、その実現に向けて基本となる戦略・政策を定めた最上位計画としての市政経営方針である。

その計画のスキームと交通関連記述を以下のとおり整理する。

（1）まちづくりの基本理念

- 〔Ⅰ〕人と豊かな自然をつなぐ、健やかで創造性あふれるまちづくり
- 〔Ⅱ〕交流とにぎわいを生み出す、生き活きと躍動するまちづくり
- 〔Ⅲ〕住民自治と協働の精神に基づき、可能性豊かで自立したまちづくり

（2）まちの将来像

人と自然が共生する躍動と創造の都市 ～新たな「由利本荘市」への進化～

（3）将来像実現のための最重要課題

人口減少に歯止めをかける

- 〔重要課題 ⇒ 元気な少子高齢社会を形成すること〕
- ⇒ 地域活力の維持・向上を進めること

（4）人口減少に歯止めをかけるための戦略方針

国内外から人と財が集まる「由利本荘ブランド」を創造する

（5）「由利本荘ブランド」創造のための重点戦略

- ① 産業集積の強靱化と雇用創出
- ② 子どもを産み育てやすい
- ③ 生きがいあふれる健康長寿社会の形成
- ④ ふるさと愛の醸成と地域コミュニティの再生

↳ **交通空白地域の新たな交通サービスの提供**

（6）まちづくり基本政策（“重点戦略”を包括する政策）

① 力強い産業振興と雇用創出

- ↳ 「地域そのものが最大の観光資源である」という認識のもと、本市独自の体験型観光（ツーリズム）の開発と情報発信力を中心に、交通体系（2次アクセス）の充実、観光交流拠点の整備、由利高原鉄道（鳥海山ろく線）の活用に加えて、さらに、新たな観光資源としても大きな魅力を持つ鳥海ダムを活用を進め、国内外から選ばれる「滞在型観光地」を目指す。

② 安全・安心・快適な定住環境の向上

- ↳ 本市の成長・発展に不可欠な「人・もの・情報」の流れを活性化させる社会インフラの強化に向けて、日本海沿岸東北自動車道の全線開通を含む幹線・生活道路網の充実、鳥海ダムの建設促進、鉄道やバスによる地域間・域内交通体系の充実、情報通信基盤の高度化、効率的な雪対策を推進する。

③ 笑顔あふれる健康・福祉の充実

④ ふるさと愛を育む次代の人づくり

⑤ 市民主役の地域づくりと市政経営

（7）基本計画（政策ごとに「目標+手段」を示したもの）

【観光の振興】

■ 観光資源の開発と活用

- ↳ 官民一体となった由利高原鉄道（鳥海山ろく線）を活用した観光の活性化

【快適な住環境の整備】

■ 地域毎のにぎわい拠点の創出

- ↳ 機能集積地と居住地を結ぶ公共交通の確保

【機能的な社会基盤の整備】

■ 鉄道交通の充実

- ↳ ・沿線自治体との一体的かつ効果的な要望活動による羽越本線の高速化及び羽越新幹線建設の促進と利便性の向上
- ↳ ・交通結節点としての羽後本荘駅周辺整備の推進
- ↳ ・由利高原鉄道（鳥海山ろく線）の市民利用と観光利用の促進

■ 地域交通の充実

- ↳ ・地域間を結ぶ地域幹線路線の維持確保と交通空白地域の新たな交通サービスの導入
- ↳ ・公共交通機関への市民の利用促進
- ↳ ・効率的な運行による経費の抑制

＜＜ 由利本荘市都市計画マスタープラン ＞＞

本計画は、市のまちづくりの方針として次の目的と視点を持って作成されたもの。

- 新生・由利本荘市の最初の都市計画マスタープランとして、市主体の都市計画の長期的な基本方針を示す。
 - まちづくりを具体化していく手段としての都市計画の役割を明確にする。
 - 市の都市計画をまちづくりの観点から総括的に示す。
 - 市民の意向を反映させると共に、市民にわかりやすい都市計画を描く。
- 計画における公共交通関連の記述を以下のとおり整理する。

・『都市計画マスタープランにおける課題』において

【交通体系、ネットワーク】

■ 広大な行政エリアを結ぶ各種交通軸の強化

- ↳ **公共交通網の整備と効率化（コミュニティバス、由利高原鉄道の活用）**

・『都市計画の基本方針』において

【道路・交通体系の方針】

■ 道路・交通体系の基本的な考え方

- ↳ **全ての市民が市域内を円滑に移動し、都市活動を可能とする公共交通機関の整備充実を図る。**

■ 2) 公共交通機関

↳ ① 鉄道

JR羽越本線は、通勤や通学、通院等の市民の重要な交通手段であるため、市民生活に密着した路線ダイヤの充実と全線複線化、高速化を要望していきます。

第三セクター運営の由利高原鉄道（烏海山ろく線）は、沿線住民の通勤・通学の足として欠かせない重要な役割を担っており、経営基盤の安定化に努めます。

↳ ② バス等

市内バス路線は都市活動を支える「市民の足」として、高校生や高齢者等の交通弱者にとっては不可欠な交通機関ですが、自家用車の急速な普及によりバス路線の廃止や便数削減など問題が生じています。市民ニーズに対応した路線の維持や便数の確保など利便性の確保・向上を図ります。

また、公共施設や病院、学校などを結ぶ地域の実情に応じたコミュニティバスの運行を検討し、市民の利便性向上を図るとともに新たな需要の喚起と利用者の増加を図るなど、バス交通の振興を図っていく方針です。

＜＜ 由利本荘市都市交通マスタープラン ＞＞

本計画は、都市計画道路網の見直しや都市交通に関する基本的な方針を示したものであり、都市交通を対象としていることから、都市計画区域内（本荘地域）を対象としている。計画における公共交通関連の記述を以下のとおり整理する。

・『都市交通の課題』において

【現状のバス運行についての問題点整理】

- ↳ 渋滞によりバスの定時制や速達性が低下することで、バスの選択確率が低下し、将来的に「自動車中心の交通体系の改善」をする際に、交通弱者の移動手段のサービス水準が低下する可能性がある。
また、バスのサービス水準（料金、運行頻度等）の向上が求められるが、採算性の確保が課題となる（地域公共交通網形成計画との整合をとりながら検討を行う必要がある）。

＜＜ 由利本荘市観光振興計画 ＞＞

本計画は、既存の観光資源の再確認を行うと同時に、新たな資源の掘り起こしを行い、地域の魅力を広く発信し、観光地としての確立を目指すため策定されたもの。計画における公共交通関連の記述を以下のとおり整理する。

・『基本戦略』において

- ↳ 観光資源としての由利高原鉄道の活用と、バス運行を併用した二次アクセスの構築

4、計画の区域

- ・本計画の対象区域は、本市全域とする。なお、広域連携軸強化の観点から、本市と隣接市を結ぶ広域バス路線も計画に含めることとする。

5、計画の期間

- ・本計画の計画期間は令和2年度から令和6年度までの5年間とする。
- ・本計画期間の終了後、事業の取り組み状況や各指標の達成状況等の評価を行い、必要に応じて計画の見直しや更新を行う。

第2章 市と公共交通の現状

1、由利本荘市の現状

（1）人口減少社会の進展

- 日本の総人口は、平成20年度をピークに減少に転じ、人口減少社会を迎えた。人口減少社会と少子高齢化は、労働力人口の減少や社会保障費の増大といった国の社会経済情勢に大きな影響を及ぼしている。
- 平成30年度末時点で76,784人であった本市の人口は、将来人口の見通しで令和16年には60,000人前後になることも予想されており、全国的な状況見通しと同様に、経済規模の縮小や労働力人口の減少、担い手不足による地域活力や地域機能の低下など、様々な影響が懸念される。

（2）少子高齢化の進展

- 国内の総人口が減少に転じる一方で、戦後のベビーブームに生まれた、いわゆる「団塊の世代」が70歳前後を迎え、高齢化率は27.7%となっている（平成29年10月1日現在）。
- 秋田県は平成29年10月1日現在の高齢化率が35.6%と、全国で最も高い割合となっており、本市においても同等の34.7%となっている。
- 本市において、少子高齢化の抑制に向けた取り組みを展開することはもとより、少子高齢化に対応するためのサービス需要の増大や、集落機能の低下といった状況に対応するような抜本的な解決策が求められている。
- 一方、経験や意欲、能力、体力のある高齢者が増えることにより、自らの個性や能力を発揮し、地域社会で活躍することが期待される。

（3）グローバル化に伴う地域経済産業の変化

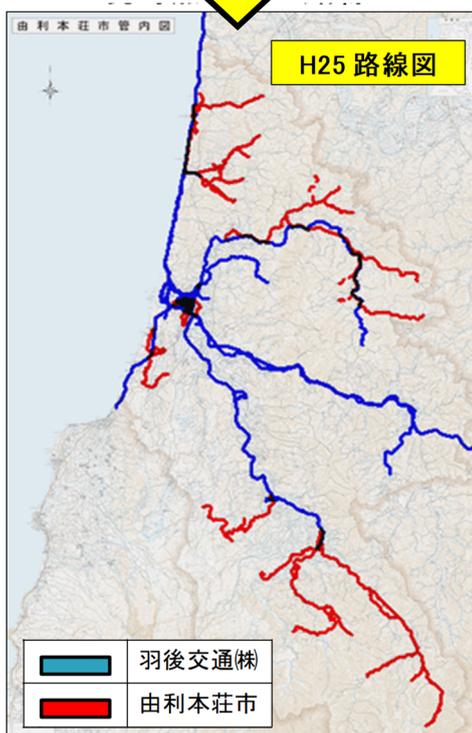
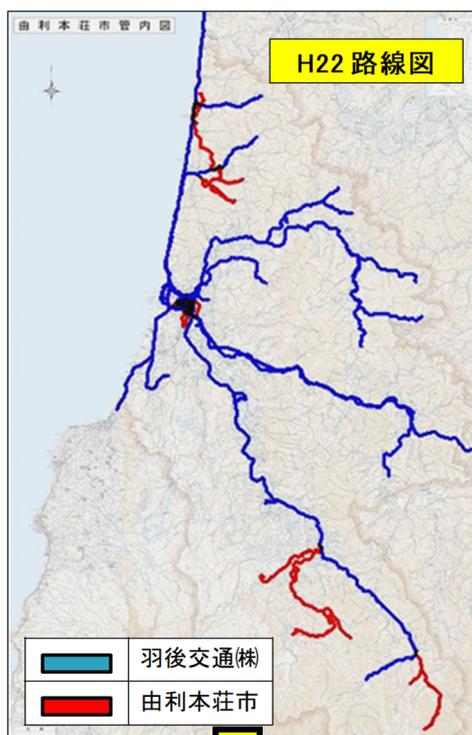
- 国や地域の境界を越え、地球規模で「人」、「もの」、「資金」、「情報」が広がり、相互依存が深まるグローバル化があらゆる分野で進展している。とりわけ、経済分野においては、国際的分業の進展、企業の海外進出が進む一方、リーマンショックに端を発した世界金融危機が発生するなど、一つの国や企業の問題が世界経済に影響を及ぼし、市民生活にも大きく影響するようになった。
- こうした中、歴史的な円高の影響などにより秋田県全体の製造品出荷額等が大きく落ち込み、その中心が本市に集積している電子部品・デバイス産業であった。これらは雇用情勢にも大きく影響することから、これまでの産業集積に加え、新たな産業分野として、航空機・自動車等輸送機関連産業に参入する地域企業の取り組みを支援するなど地域産業集積の戦略的な施策展開により、雇用の確保と創造を図っていく必要がある。

2、由利本荘市の公共交通の現状

(1) 公共交通機関の運行状況

■ バス路線の路線図

- 羽後交通（株）の路線バスが主に地域間を運行しており、市コミュニティバスが地域内を運行している。次の図は平成 22 年、平成 25 年、令和元年の路線バスとコミュニティバスの路線図である。

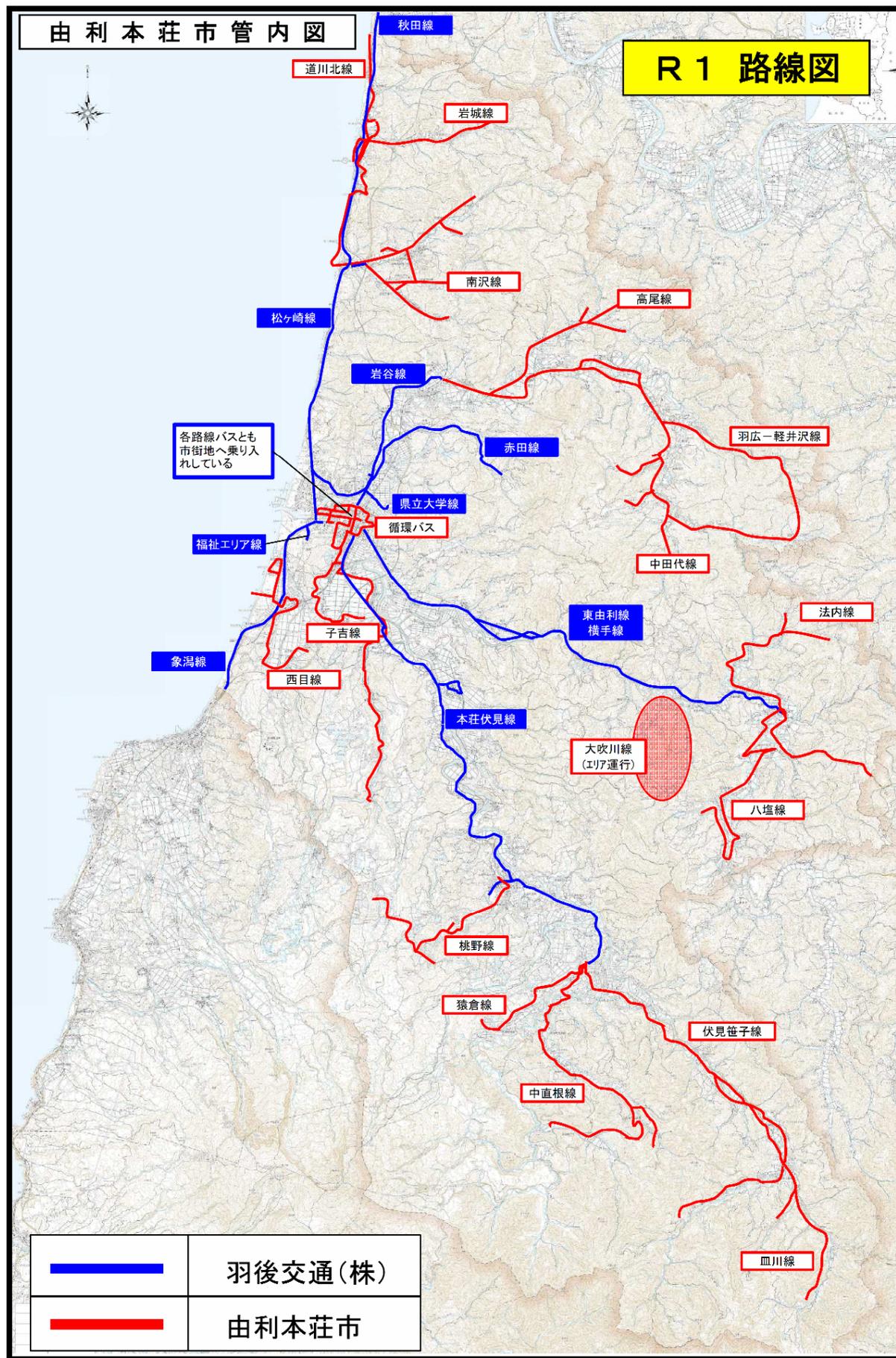


路線バス・コミュニティバスの再編状況（H22 以降）

- | | |
|-----|--|
| H23 | [路]西目線 廃止
[コ]西目線 運行 |
| H24 | [路]君ヶ野線、亀田線 廃止
[コ]岩城線 運行
[路]高尾線 廃止
[コ]高尾線 運行
[路]本荘笹子線 廃止
本荘伏見線 運行
[コ]伏見笹子線 運行
[コ]桃野線 運行 |
| H27 | [コ]循環バス 再編 |
| H28 | [路]中田代線 廃止
岩谷線 運行
[コ]中田代線 運行
[コ]羽広線、軽井沢SB線 廃止
[コ]羽広-軽井沢線 運行
[コ]子吉線 運行
[路]黒淵線 廃止
東由利線 運行
[コ]八塩線 運行
[コ]法内線 運行
[コ]大吹川線 運行 |
| H29 | [コ]子吉線 一部延伸 |
| H30 | [路]中央線 廃止
市内線 再編 |

※[路]=路線バス
[コ]=コミュニティバス

(次項へ)



- これら路線図と再編状況を見ると、利用者数の減少に伴い収支が悪化し、合併前の旧町を運行していた路線バスが徐々に撤退していったことが見て取れる。同時に代替運行としての市コミュニティバスが導入されている。

▶ 路線バスの運行状況（平成 30 年度実績）

- 羽後交通（株）が運行する路線バスは季節により運行する路線も合わせ、全部で 14 路線があり、輸送人員や運行回数は以下のとおり。

路線名	輸送人員/年	運行回数/年	運行回数/日	備考
本荘横手線	12,161 人	1,460 回	6 回	県補助
本荘市内線	34,996 人	4,252 回	13 回	
県立大学線	8,046 人	1,830 回	10 回	
本荘高校線	1,444 人	71 回	1 回	
赤田線	25,243 人	2,667 回	12 回	
松ヶ崎線	13,471 人	2,401 回	10 回	
岩谷線	13,526 人	4,860 回	14 回	
本荘秋田線	45,111 人	5,956 回	15 回	国庫補助
本荘象潟線	85,044 人	12,736 回	40 回	国庫・県補助
東由利線	16,730 人	3,155 回	8 回	県補助
本荘伏見線	30,729 人	5,398 回	19 回	
由利工業高校線	1,340 人	360 回	3 回	
福祉エリア線	3,512 人	1,920 回	8 回	
＜合 計＞	291,353 人	47,066 回	159 回	

※「運行回数/日」は平常運行（平成 30 年 4 月時点）の最大回数を表示している

▶ 市コミュニティバスの運行状況（平成 30 年度実績）

- 由利本荘市が運行するコミュニティバスは 17 路線あり、輸送人員や運行回数は以下のとおり。

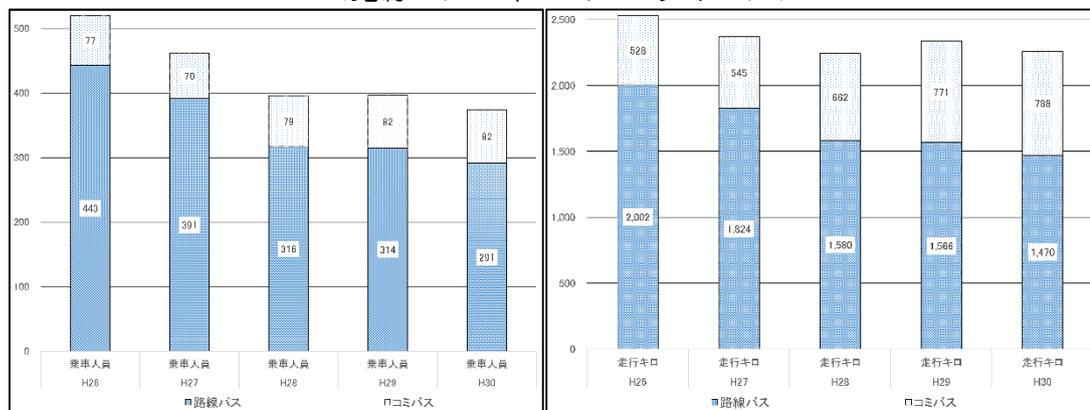
路線名	輸送人員/年	運行回数/年	運行回数/日	備考
循環バス	25,655 人	6,552 回	18 回	
子吉線	2,065 人	1,960 回	8 回	
桃野線	227 人	584 回	2 回	
岩城線	11,623 人	3,416 回	14 回	
南沢線	1,196 人	715 回	5 回	
道川北線	327 人	404 回	4 回	
高尾線	6,846 人	2,401 回	9 回	
中田代線	11,104 人	4,380 回	12 回	
羽広－軽井沢線	2,943 人	1,746 回	7 回	

八塩線	1,744 人	1,959 回	8 回	
法内線	1,050 人	1,152 回	8 回	
大吹川線	216 人	164 回	6 回	全便予約制
西目線	3,204 人	2,692 回	10 回	
伏見笹子線	10,065 人	4,326 回	12 回	
猿倉線	508 人	1,942 回	6 回	
中直根線	3,103 人	2,796 回	8 回	
皿川線	1,044 人	2,190 回	8 回	
<合計>	82,920 人	39,379 回	145 回	

※「運行回数/日」は平常運行（平成 30 年 4 月時点）の最大回数を表示している

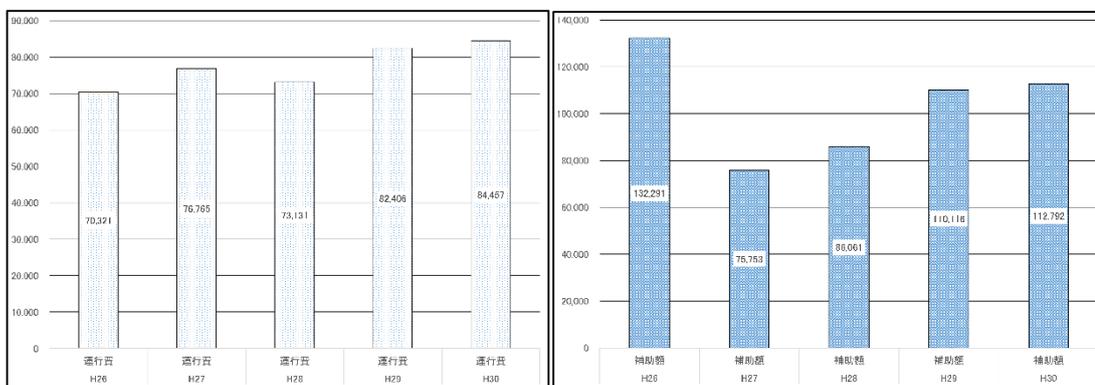
- 地域の各路線の乗車実績等に応じて、減便や運行日の削減などが行われてきた結果、路線バス、市コミュニティバスとも路線ごとに運行回数や輸送人員が大きく異なっている。
- 路線バスと市コミュニティバスの輸送人員・走行距離の推移は以下のとおり。乗車人員は路線バスの減少が顕著であり市コミュニティバスは微増となっている。また、走行キロは路線バスの減少とともに市コミュニティバスが増加しており、走行キロ合計では大幅な変動はない。

<路線バス・市コミュニティバス>



(乗車人員)

(走行キロ)

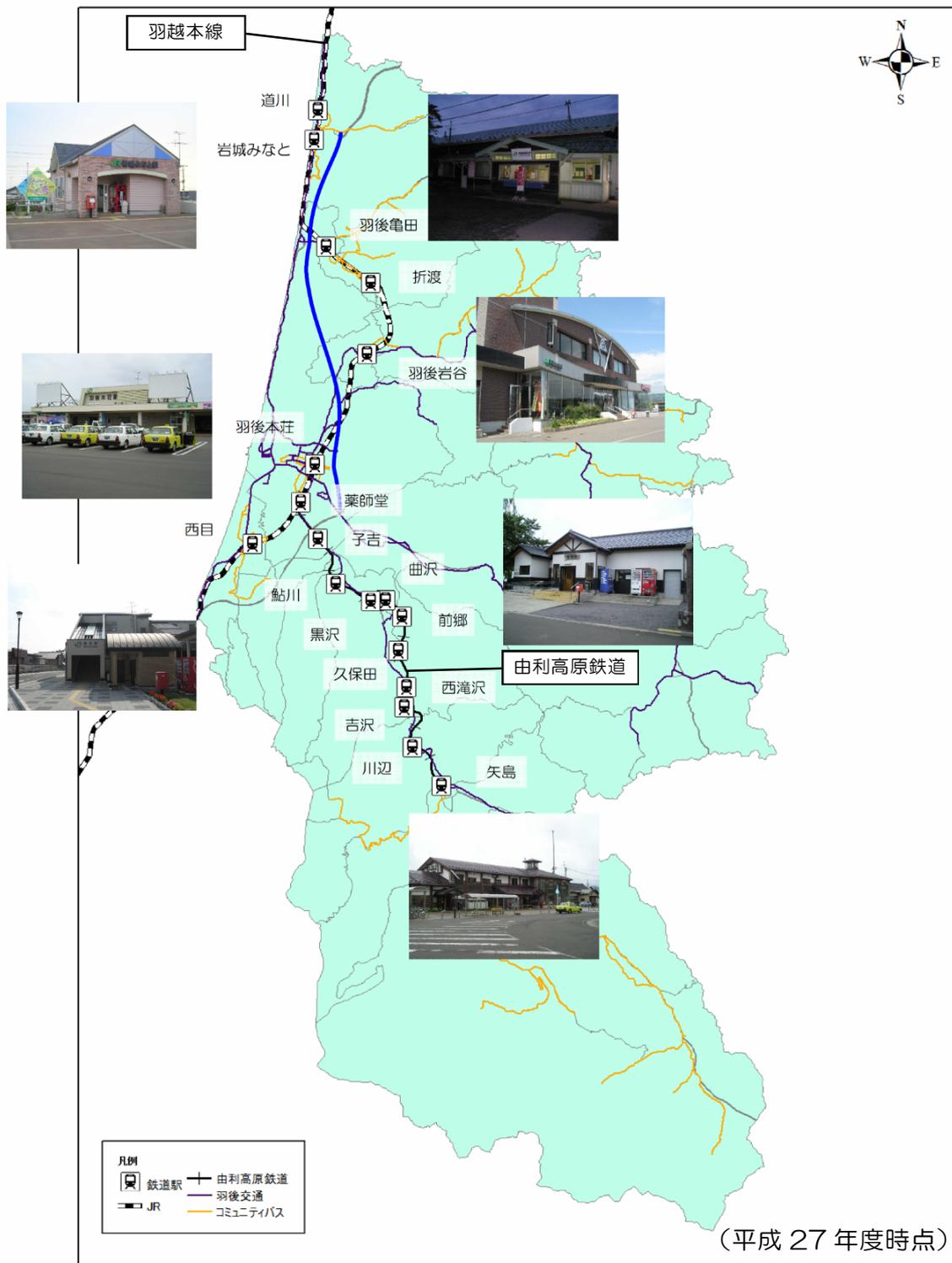


(市コミュニティバス運行費)

(路線バス 運行費補助金)

■ 鉄道の路線図

- 本市には日本海沿いに羽越本線、子吉川に沿って鳥海山ろく線が運行している。羽越本線は本荘、岩城、大内、西目地域に駅があり、鳥海山ろく線は本荘、由利、矢島地域に駅がある。以下の図は鉄道の路線図である。



▶ 羽越本線の運行状況

- 本市にある羽越本線の駅は7つあり、運行する本数と乗車人数は次のとおり。

区分	運転区間	下り	上り	備考
普通	酒田～秋田	10	9	
	酒田～羽後本荘	0	1	
	羽後本荘～秋田	4	4	
	道川～秋田	1	0	
快速	羽後本荘～秋田	1	0	停車駅：本荘、岩谷、亀田、新屋、牛島、秋田
特急いなほ号	酒田～秋田	3	3	停車駅：酒田、遊佐、象潟、仁賀保、本荘、秋田

- 各駅における1日の平均乗車人員（平成30年度実績）は次のとおり。

	西目	羽後本荘	羽後岩谷	折渡	羽後亀田	岩城みなと	道川
乗車人員	294	1,088	142	—	60	101	—

※出典：東日本旅客鉄道株式会社ホームページ

※折渡、道川はデータなし

▶ 鳥海山ろく線の運行状況

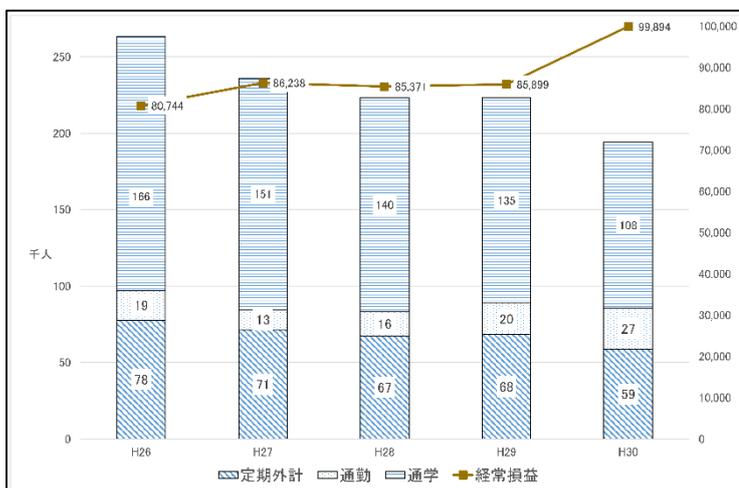
- 鳥海山ろく線は沿線に12駅あり、上り・下りとも14本の合計28本が運行されている。各駅における1日の平均乗車人員は次のとおり。

	羽後本荘	薬師堂	子吉	鮎川	黒沢	曲沢	前郷
乗車人員	277	83	23	54	10	2	146

	久保田	西滝沢	吉沢	川辺	矢島
乗車人員	10	60	19	40	284

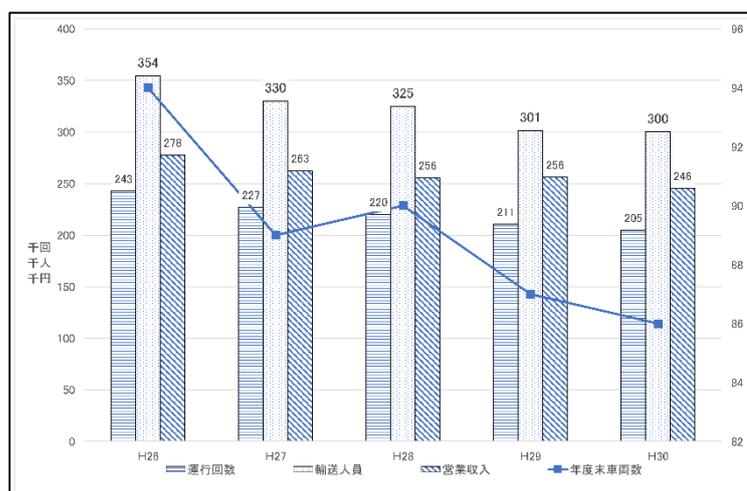
※出典：由利高原鉄道（株）より 平成30年度調査実績

- 鳥海山ろく線の乗車人員の定期外・通勤定期・通学定期内訳と由利高原鉄道の経常損益（運営費補助金）の推移は以下のとおり。



■ タクシーの営業状況

- 本市には、平成 30 年度末時点で、6 社のタクシー事業者がおり、86 台の車両により運営されている。自家用車使用の増加や人口減少、地域経済の低迷などの要因により絶対的な利用者が減少し経営が厳しくなっている。また、これらの状況が要因となり運転手不足と高齢化が顕著となっている。
- 本市管内のタクシー事業者における運行回数・輸送人員・営業収入の推移は以下のとおり。



■ バス路線や鉄道の接続状況

- 本市を運行するバス路線（路線バス、コミュニティバス）や鉄道（JR、由利高原鉄道）における接続状況をP15 ページ以降の「コミュニティバス⇄路線バス・鉄道の接続状況調べ」にまとめた。
- 本荘地域内においては、相当数の路線バスの乗り入れがあり、それらの乗り継ぎや各路線バスとコミュニティバス「循環バス」との乗り継ぎにおいて考慮・改善しなければならない点が存在するが、本項目では“地域間移動”に関する接続状況を以下のとおりまとめた。

➤ 矢島地域

- 鳥海山ろく線、路線バス「本荘伏見線」とも矢島駅においてコミュニティバス「桃野線」と接続できるが、どちらも平均 1 時間程度と待ち時間が長く、スムーズに地域間移動できる状況ではない。

➤ 岩城地域

- 岩城地域には岩城みなと駅、羽後亀田駅、道川駅とJRとの結節点があるが、岩城地域の国道を運行する路線バス「秋田線」との結節点はない。地域内にはコミュニティバス「岩城線」、「道川北線」、「南沢線」が運行している。
- 「岩城線」では、30 分以内に接続できる便も多いが、少し調整できれば短時間で接

続可能になるが、現状では接続できず 1 時間超の待ち時間となるケースもあった。

- ・「道川北線」、「南沢線」では対象となる全 16 便のうち 10 分以内の接続が 2 便のみとなっている。

➤ 大内地域

- ・ JR、路線バス「岩谷線」が「道の駅おおうち（羽後岩谷駅）」において、地域内のコミュニティバス「中田代線」、「高尾線」、「羽広－軽井沢線」と接続する。
- ・ 「中田代線」は、部分的に廃止された路線バス「中田代線」の代替路線であり、この接続については、平均 13 分と短時間での接続となっている。「高尾線」と「羽広－軽井沢線」については、どちらも平均 30 分を超える接続時間となっている。
- ・ JR との接続は「中田代線」で平均 40 分程度、「高尾線」で平均 50 分程度、「羽広－軽井沢線」で平均 1 時間程度と、接続状況がよいとは言えない状況である。

➤ 東由利地域

- ・ 地域内のコミュニティバス「八塩線」、「法内線」、「大吹川線（デマンド運行）」は、道の駅東由利において路線バス「東由利線」、「横手線」と接続している。
- ・ 「八塩線」は部分的に廃止された路線バス「黒淵線」の代替運行となっており、「八塩線」からの接続は平均 10 分程度とスムーズである。また、「法内線」からの接続も同様にスムーズになっている。
- ・ しかし、本荘方面からコミュニティバスへの接続については、平均 1 時間以上となっており接続状況はよくない。

➤ 西目地域

- ・ 西目地域ではコミュニティバス「西目線」が路線バス「象潟線」と道の駅西目で接続し、JR とは西目駅で接続している。
- ・ JR への接続については、本荘方面行きが 3 分や 6 分とスムーズな接続もあるが、多くは乗り継ぎに長時間を要し平均 1 時間程度となっている。仁賀保方面への接続も同様に平均 1 時間程度となっている。
- ・ JR からの接続は、本荘方面・仁賀保方面とも平均 1 時間以上の接続時間となっている。
- ・ 「象潟線」との接続は、「象潟線」の運行が 1 日の片道運行便数が 19 便と非常に多いことから接続状況もよく、「西目線」への接続で平均 20 分程度、「西目線」からの接続で平均 15 分程度となっている。

➤ 鳥海地域

- ・ 地域内にコミュニティバス「伏見笹子線」、「猿倉線」、「中直根線」、「皿川線」が運行している。「皿川線」は地域内での接続となっており、道の駅鳥海郷において「伏見笹子線」と接続している。その他の 3 路線は鳥海菜らんどで路線バス「本荘伏見

線」と接続している。

- 本荘方面への接続については、「伏見笹子線」は、部分的に廃止された路線バス「本荘笹子線」の代替路線となっており、10分以内の接続も多く、平均では20分程度となっている。その他、「中直根線」も平均15分程度、「猿倉線」は対象となる3便のうち6分、1時間以上、接続なしと、それぞれ極端な接続時間となっている。
- 本荘方面からの接続については、午前中に鳥海地域へ乗車してくる利用者が少ないため、接続なしや2時間近い待ち時間となっているが、午後にかけての運行に対しては、平均15分程度の接続状況となっている。

＜由利本荘市地域公共交通網形成計画（第二次）＞

＜ コミュニティバス ⇄ 路線バス・鉄道の接続状況調べ ＞

区間	運行本数	乗継拠点	10分以内	30分以内	1時間以内	1時間超	接続なし
01_矢島 ⇒ 本荘					1	1	
桃野線 ⇒ 鳥海山ろく線	1	矢島駅			1		
桃野線 ⇒ 本荘伏見線						1	
02_本荘 ⇒ 矢島				1		1	
鳥海山ろく線 ⇒ 桃野線	1	矢島駅		1			
本荘伏見線 ⇒ 桃野線						1	
03_岩城 ⇒ 本荘			2	5	7	14	
岩城線 ⇒ JR	12	岩城みなと駅	1	3	2	6	
		羽後亀田駅	1	1	2	8	
道川北線 ⇒ JR	1	道川駅			1		
		岩城みなと駅			1		
南沢線 ⇒ JR	2	羽後亀田駅		1	1		
04_岩城 ⇒ 秋田市			8	11	5	4	
岩城線 ⇒ JR	12	岩城みなと駅	4	3	2	3	
		羽後亀田駅	4	4	3	1	
道川北線 ⇒ JR	1	道川駅		1			
		岩城みなと駅		1			
南沢線 ⇒ JR	2	羽後亀田駅		2			
05_本荘 ⇒ 岩城			10	9	3	6	
JR ⇒ 岩城線	12	岩城みなと駅	6	1	2	3	
		羽後亀田駅	2	7	1	2	
JR ⇒ 道川北線	1	道川駅	1				
		岩城みなと駅				1	
JR ⇒ 南沢線	2	羽後亀田駅	1	1			
06_秋田市 ⇒ 岩城			3	9	8	8	
JR ⇒ 岩城線	12	岩城みなと駅		5	4	3	
		羽後亀田駅	3	3	4	2	
JR ⇒ 道川北線	1	道川駅				1	
		岩城みなと駅				1	
JR ⇒ 南沢線	2	羽後亀田駅		1		1	
07_大内 ⇒ 本荘			4	7	7	8	
中田代線 ⇒ JR	6	道の駅おおうち		2	3	1	
中田代線 ⇒ 岩谷線			2	3	1		
高尾線 ⇒ JR	5			1	1	3	
高尾線 ⇒ 岩谷線			1	1	2	1	
羽広－軽井沢線 ⇒ JR	2			1		1	
羽広－軽井沢線 ⇒ 岩谷線						2	
08_大内 ⇒ 秋田市			2	5	2	4	
中田代線 ⇒ JR	6	道の駅おおうち	1	2	1	2	
高尾線 ⇒ JR	5		1	3	1		
羽広－軽井沢線 ⇒ JR	2					2	
09_本荘 ⇒ 大内			7	8	6	7	
JR ⇒ 中田代線	6	道の駅おおうち	2	1	1	2	
岩谷線 ⇒ 中田代線	6		2	4			
JR ⇒ 高尾線	5		1	1	2	1	
岩谷線 ⇒ 高尾線	5		1	2		2	
JR ⇒ 羽広－軽井沢線	3				1	2	
岩谷線 ⇒ 羽広－軽井沢線	6		1		2		
10_秋田市 ⇒ 大内			1	4	3	6	
JR ⇒ 中田代線	6	道の駅おおうち	1	1	3	1	
JR ⇒ 高尾線	5			1		4	
JR ⇒ 羽広－軽井沢線	3			2		1	

＜由利本荘市地域公共交通網形成計画（第二次）＞

区間	運行本数	乗継拠点	10分以内	30分以内	1時間以内	1時間超	接続なし
11_東由利 ⇒ 本荘			3	3		3	
八塩線 ⇒ 横手線	1	道の駅東由利		1			
八塩線 ⇒ 東由利線	2		1	1			
法内線 ⇒ 横手線	1					1	
法内線 ⇒ 東由利線	3		2	1			
大吹川線 ⇒ 東由利線	2					2	
12_本荘 ⇒ 東由利			1	1	2	5	
横手線 ⇒ 八塩線	1	道の駅東由利				1	
東由利線 ⇒ 八塩線	3		1		1	1	
横手線 ⇒ 法内線	1				1		
東由利線 ⇒ 法内線	2			1		1	
東由利線 ⇒ 大吹川線	2					2	
13_西目 ⇒ 本荘			4	2	5	4	
西目線 ⇒ JR	10	西目駅	2		4	4	
西目線 ⇒ 象潟線	5	道の駅西目	2	2	1		
14_西目 ⇒ にかほ市				3	3	4	
西目線 ⇒ JR	10	西目駅		3	3	4	
15_本荘 ⇒ 西目			2	2	5	6	
JR ⇒ 西目線	10	西目駅		1	3	6	
象潟線 ⇒ 西目線	5	道の駅西目	2	1	2		
16_にかほ市 ⇒ 西目			1	1	3	5	
JR ⇒ 西目線	10	西目駅	1	1	3	5	
17_鳥海 ⇒ 本荘			4	5	1	1	2
伏見笹子線 ⇒ 本荘伏見線	6	鳥海菜らんど	3	1	1		1
猿倉線 ⇒ 本荘伏見線	3		1			1	1
中直根線 ⇒ 本荘伏見線	4			4			
18_本荘 ⇒ 鳥海			3	5		2	3
本荘伏見線 ⇒ 伏見笹子線	6	鳥海菜らんど	3	1		1	1
本荘伏見線 ⇒ 猿倉線	3			2			1
本荘伏見線 ⇒ 中直根線	4			2		1	1

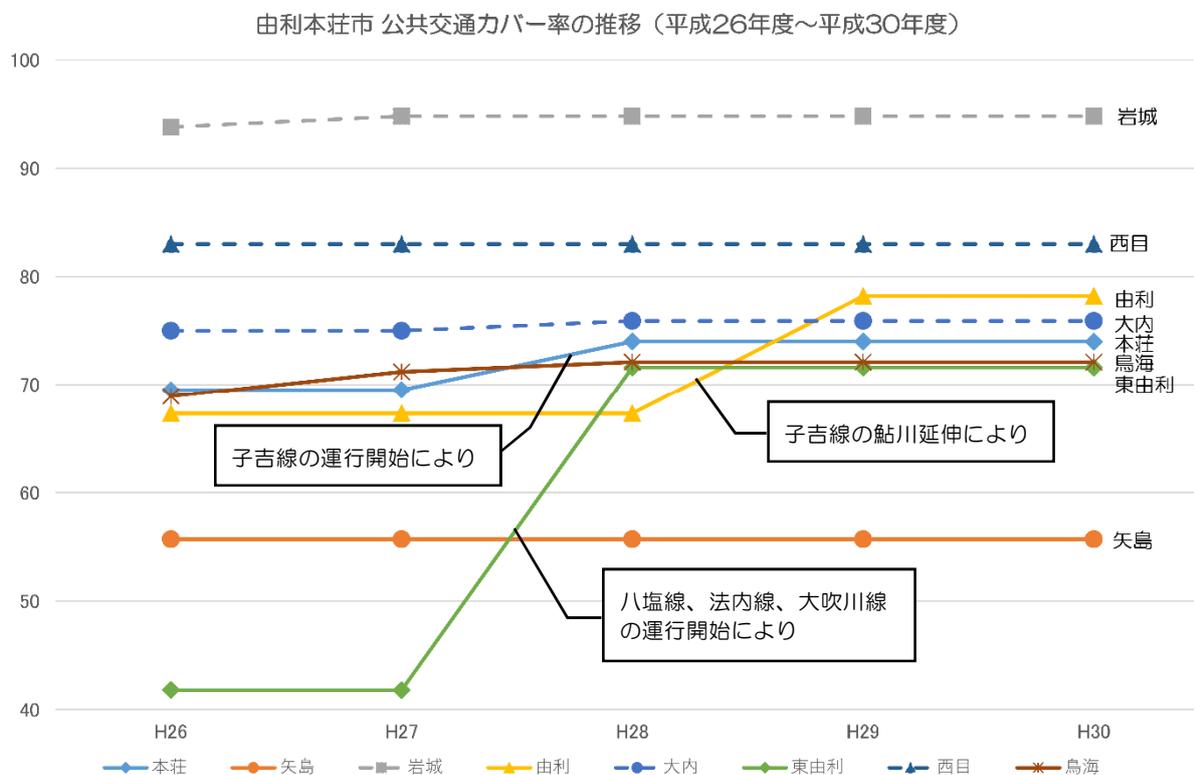
【本表の見方】

- 本市を運行するバス路線（路線バス、コミュニティバス）や鉄道（JR、由利高原鉄道）における接続状況をまとめた。
- 合併前の旧町を「各地域」とし、各地域で運行するコミュニティバスと、中心市街地である本荘地域、または、隣接する秋田市やにかほ市とを接続する地域間幹線の路線バス、鉄道との接続状況を“待ち時間”で区分別けした。
- 接続状況は、路線バスや鉄道が市コミュニティバスと接続する状況を区別けたものであり、「運行本数」は市コミュニティバスの本数となる。

（２）本市の公共交通空白地域の状況

- ・前計画において、本市の交通空白地域を「鉄道駅から 800m もしくはバス停から 300m より遠い地域」と定義しており、これを継承する。
- ・交通空白地域が存在する要因としては「市街地が面的に広がっていること」および「居住地が点在していること」の２つに大きく分類される。
- ・地域ごとの公共交通機関でカバーされている面積のパーセンテージは次のとおり。

地域	メッシュ 総数	カバー率 (%)				
		H26	H27	H28	H29	H30
本荘	292	69.5	69.5	74.0	74.0	74.0
矢島	97	55.7	55.7	55.7	55.7	55.7
岩城	97	93.8	94.8	94.8	94.8	94.8
由利	101	67.3	67.3	67.3	78.2	78.2
大内	216	75.0	75.0	75.9	75.9	75.9
東由利	141	41.8	41.8	71.6	71.6	71.6
西目	53	83.0	83.0	83.0	83.0	83.0
鳥海	222	68.9	71.2	72.1	72.1	72.1
全域	1,167	68.6	69.1	73.7	74.6	74.6



- ・上記の表とおりコミュニティバスを運行・延伸することで公共交通機関のカバー率が上昇してきている。
- ・各地域の交通空白地域として残る主なエリアは以下のとおり。

※ 平成 30 年度時点

地 域	主な交通空白地域（地名）
本 荘	北ノ股、南ノ股、金山、館前、大沢、土谷、鮎瀬、宮沢、滝ノ沢
矢 島	木在、立石、新荘、元町、坂ノ下
岩 城	
由 利	飯沢、東中沢、小菅野、五十土、米山、曲沢
大 内	上場口、申田、苗代台、北福田、川端
東由利	松柴、寺田、祝沢、黒沢、大台、杉森、沼
西 目	
鳥 海	鶴田、虎杖平、栗沢、八木山、河台、外山、畑平、日影

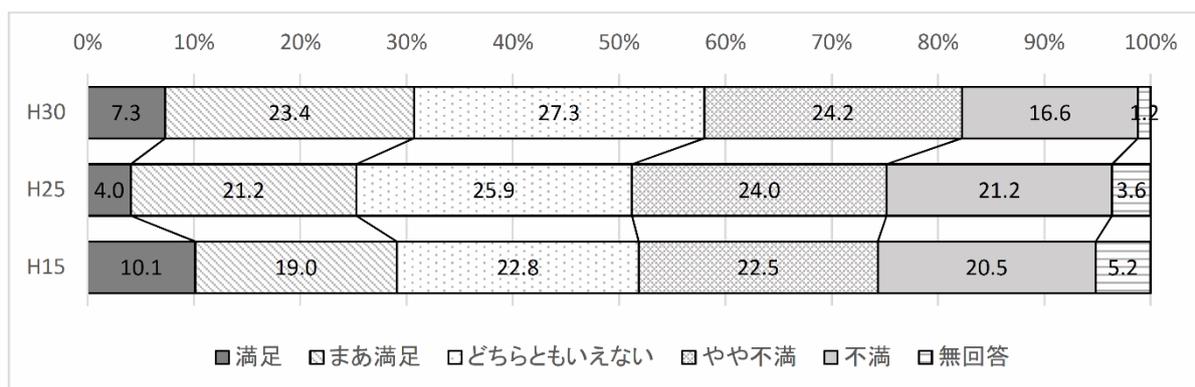
（3）市民の公共交通に関する意識

- ・平成 30 年 12 月に実施された「由利本荘市総合計画（新創造ビジョン）後期基本計画策定のための市民アンケート調査（以下「市民アンケート」）」において、公共交通に関連する結果は以下のとおり。
- ・各項目とも全体集計以外の結果詳細は、別冊「市民アンケート結果（公共交通関係抜粋）」を参照。

■ Ⅲ-2 「由利本荘市の暮らし」について

▶ 問2 「あなたは現在、暮らしている地域の環境をどう思いますか」

（オ）交通機関の便利さ（鉄道、定期バス等）



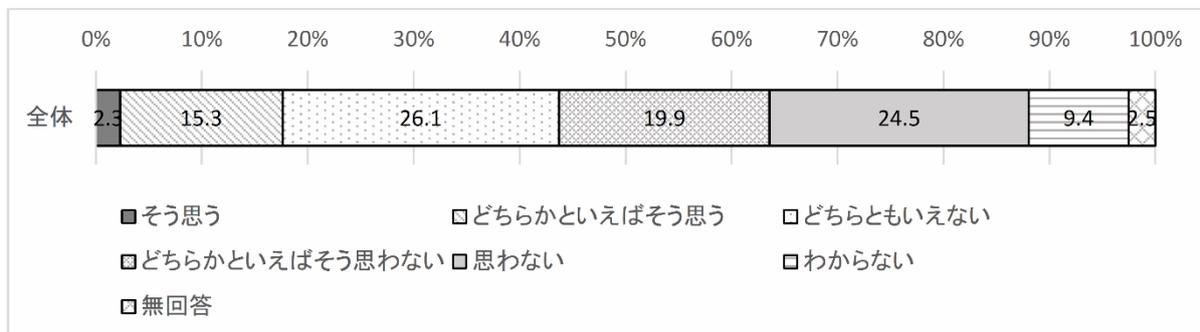
＜回答概況＞

- ・全体のうち「満足」、「まあ満足」が占める割合は、平成 15 年度には 29.1%、平成 25 年度には 25.2%、平成 30 年度には 30.7%と上昇してきている。
- ・地域別では、大内地域が 38.4%と最も満足度が高く、鳥海地域が 21.0%と最も低くなっている。

■ Ⅲ-3 「これまでのまちづくり」について

▶ 問3 「あなたは現在、暮らしている地域の環境をどう思いますか」

（サ）地域間を結ぶ利便性の向上と交通弱者対策として、地域公共交通の充実が図られている

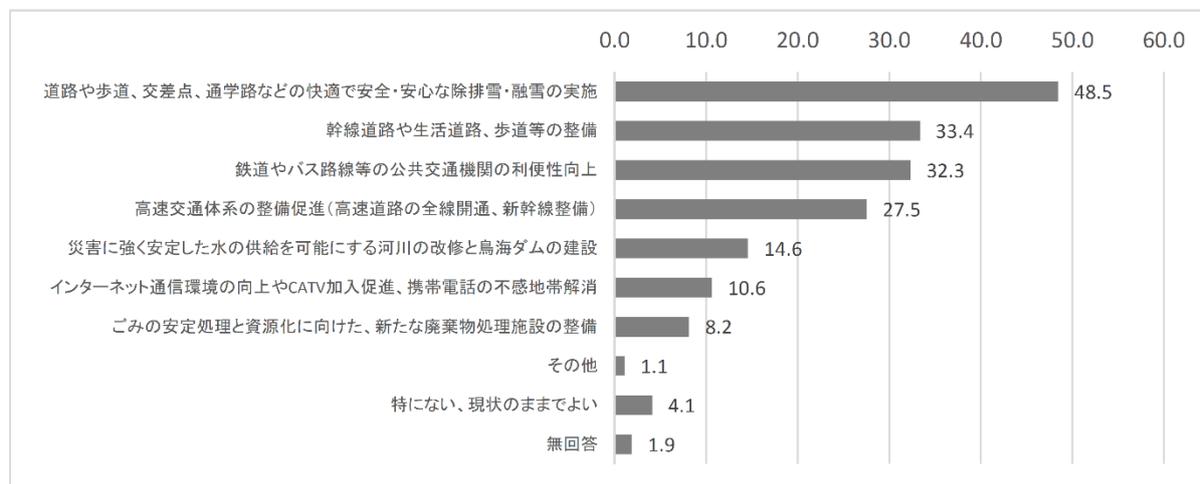


<回答概況>

- ・ 問2（オ）において満足度の高かった大内地域においては、この設問でも満足度は高く 27.7%であった。
- ・ 地域内の公共交通カバー率が最も高い岩城地域において、地域間を結ぶ利便性について「どちらかといえばそう思わない」、「思わない」と否定的な割合が 51.1%と高かった。

■ Ⅲ-4 「これからのまちづくり」について

▶ 問9 「社会基盤や生活環境を整備する上で、特に必要なことは何だと思いませんか」



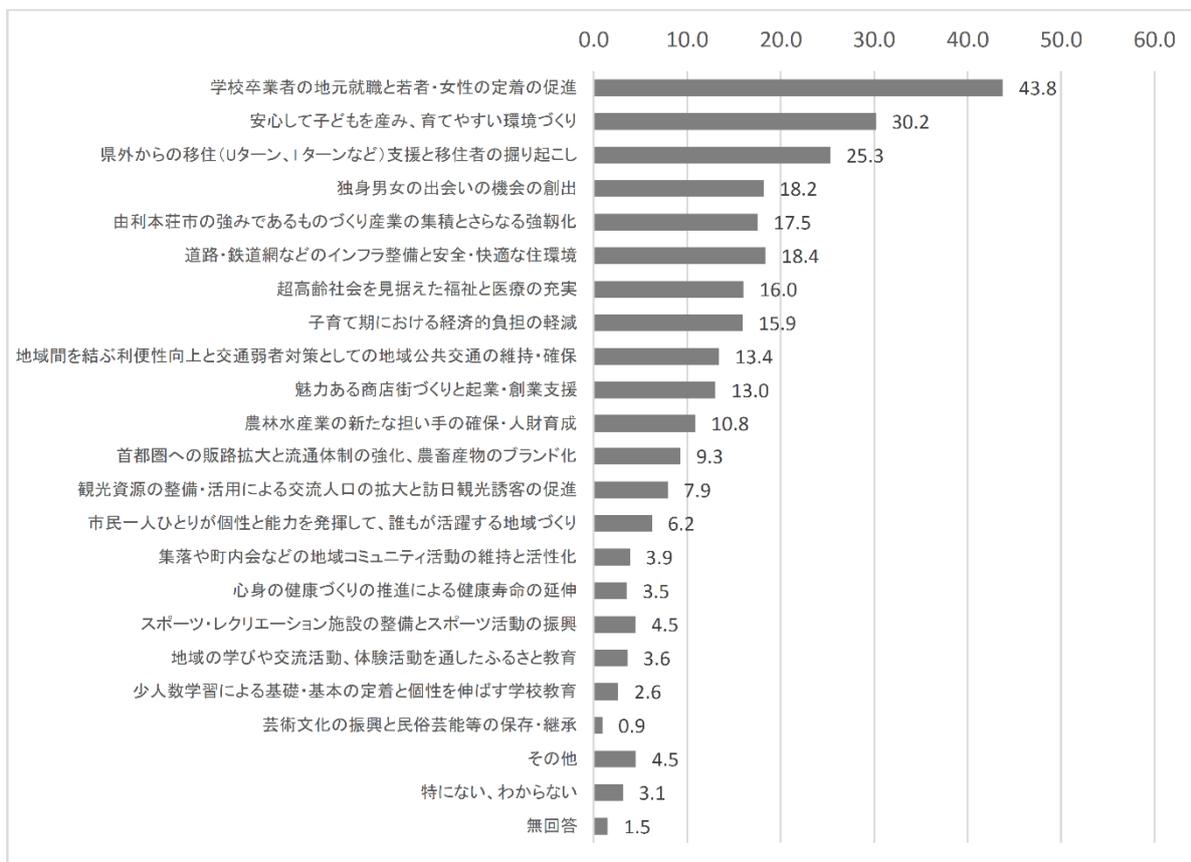
<回答概況>

- ・ 男性と女性では、女性の方が公共交通機関の利便性向上が必要だという割合が高かった。
- ・ 10代、20代と公共交通機関を移動手段として利用している年代において、公共交通機関の利便性向上が必要だという割合が高かった。

- ・問3（サ）において地域間の公共交通の充実に対して満足していない割合の高い岩城地域において、この設問でも公共交通機関の利便性向上が社会基盤・生活基盤の整備において必要なことであるという結果となっている。

■ Ⅲ-5 「人口減少社会における取組」について

- ▶ 問 18 「全国的に人口減少が進むなか、由利本荘市に必要とされていることは何だと思えますか」



＜回答概況＞

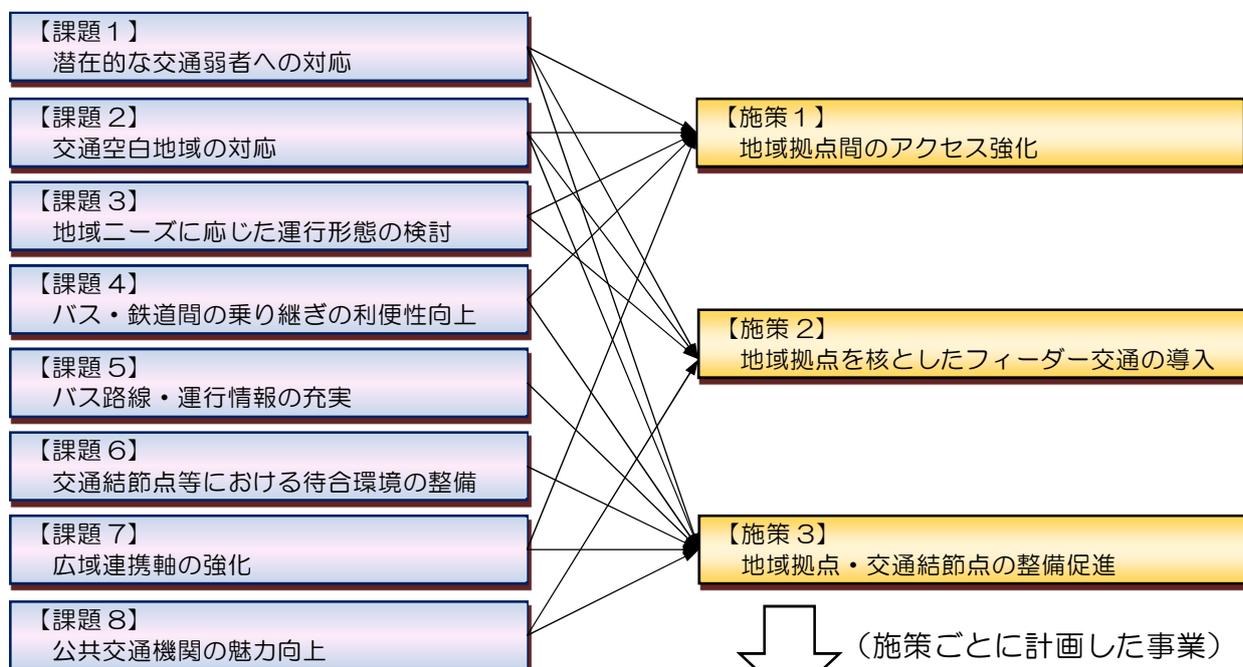
- ・男女別では女性のほうが公共交通が必要であると回答している割合が高い。
- ・年代別では10代が必要性与高いと回答している。
- ・地域別では岩城、鳥海で必要性与高いと回答されており、西目地域では必要であると回答した割合が低くなっている。

第3章 「前計画」における取り組みと評価の総括

- ・「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」を基本理念とし、平成27年度から令和元年度までの5カ年にわたり各課題を基にした施策を行ってきた。
- ・これら各施策の取り組み内容と評価を総括する。

1、前計画における課題と施策

- ・前計画の基本理念に従い、解決すべき8つの課題が設定され、その課題を解決していくため3つの施策を行ってきた。



施策1

- ① 中心市街地と地域拠点間の幹線路線の整備
- ② 広域バスの運行機能強化
- ③ 運行ダイヤの見直しによる乗り継ぎ利便性の向上

施策2

- ① 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
- ② 住民参加型の公共交通サービスの検討

施策3

- ① 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
- ② 地域拠点および交通結節点のバリアフリー化
- ③ 乗り継ぎ支援、運行情報等の情報提供設備の整備
- ④ 公共交通の魅力向上・利用促進策の実施

2、施策ごとの実施事業と評価

- ・前計画で設定した3つの施策ごとに実施してきた事業と、その評価を総括する。

施策Ⅰ 地域拠点間のアクセス強化

前計画での取り組み

- ・交通事業者に対する経常損失の補助（赤字補填）を行うことで、中心市街地と地域拠点を結ぶ路線バスの平均運行本数の維持確保に努めてきた。
- ・道の駅とコラボしたバスパックや象潟線における貨客混載の本格運行など生産性向上に向けた取り組みを行ってきた。
- ・平成31年4月にコミュニティバスの全体的なダイヤ改正等を行い、乗車率の極端に低い便を間引き、効率的な運行を目指すとともに、路線によっては路線バスとの接続について見直すことにより利便性の向上を図った。

取り組みの評価

- ・指標とした「中心市街地－地域拠点間の路線バスの平均運行本数」では、目標と同数の15本/日を達成できた
- ・また、「幹線路線の1日あたりの平均輸送人数」でも目標と同数の15人/日と達成できている。

施策の総括

- ・2つの指標について、どちらも平均すると目標数値を達成できたが、目標を大きく下回る運行本数であった地域間幹線もある。少子化やモータリゼーションにより定期的に利用する市民はますます減少していくことが予測される。
- ・今後も、生産性向上を目指すためバスパック企画の発売や、導入した路線において浸透してきているスマホ定期の導入拡大、貨客混載により空きスペースの有効活用ができないか可能性を探っていく必要がある。
- ・各乗り継ぎ拠点における路線バスとコミュニティバスの接続については、路線バスのダイヤ改正の都度、見直しが行われている。ただし、冬期間などは遅延により乗り継ぐことができないこともあるので、運行状況の連携をできるようにするなどの対策が必要である。

施策2

地域拠点を核としたフィーダー交通の導入

前計画での取り組み

- 地域内フィーダー系統確保維持事業の対象路線として「循環バス」、「道川北線」、「西目線」、「中田代線」、「羽広一軽井沢線（3系統のみ）」、「子吉線」、「八塩線」、「法内線」の運行を開始または再編を行い、生活交通確保維持改善計画に掲載している。
- 「子吉線」においては、由利地域の鮎川（西沢ほか）の交通空白地域に延伸して運行し、交通空白地域の解消が図られた。
- 市全域で、主に町内会長へ公共交通の現状や利用促進の必要性を説明してきたほか、運行を開始して間もない子吉線沿線町内及び東由利地域において、住民との「対話会」を開催し、利用促進や運行内容の改善に向けた意見交換を行った。
- 町内会等が主体となる交通体系の具体化に向けた検討を行ってきた。

取り組みの評価

- 指標とした「交通空白地域が解消された地域数」では目標の8地域に対し0地域となっているが、カバー率については計画策定時の68.6%から、上記路線の導入により平成30年度時点で74.6%と上昇している。
- 指標の「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」では、目標の8地域に対して4地域であった。

施策の総括

- 交通空白地域の解消については、全地域の全ての空白地域に対して公共交通機関を導入することは現実的に難しく、中心市街地と各地域間は路線バス、地域内の幹線はコミュニティバス、地域内幹線までは町内会等が主体となる新たな交通体系により細かい移動手段を確保するという方向性を創ることができた。
- 地域における「対話会」や「説明会」の開催を推進してきており、相当数の会合において地域公共交通の現状説明や利用促進の必要性を伝えることができた。しかし、「利用者増」という結果として表れている路線は少なく、今後も、取り組みを継続していく必要がある。
- 対話会や説明会において、高齢化により近い将来の自らの移動手段確保に対し大きな不安を抱いている市民が非常に多かったため、何らかの対策が必要になってくると感じられた。

施策3

地域拠点・交通結節点の整備促進

前計画での取り組み

- 国際教養大学アジア地域連携研究機構の協力により、Google マップの経路検索結果に市コミュニティバスも表示されるようになり、乗り継ぎ情報の検索がスムーズにできるようになった。
- ナイスアリーナが開設し、路線バス「市内線」が乗り入れすることに伴い、屋根とベンチ付きのバス停が設置され利用者の利便性向上を図った。
- 循環バス（御門町方面）の運行開始に伴い、沿線にある尾崎小学校と鶴舞小学校の児童によるイラストのラッピングを実施した。
- 羽後交通（株）の主催で「バスの乗り方教室」を開催すると同時に、「良い子の落書きバス」を実施し、バスに対して親しみを感じてもらえるような取り組みを行った。
- ゆり支援学校が実施するバス停のボランティア除雪の際に、バス停付近の町内会にも協力依頼し、参画してもらった。

取り組みの評価

- 指標の「屋根・ベンチ整備済み待合所の普及率」は、コミュニティバス「子吉線」が鮎川（西沢）に延伸した際に、沿線にあるスクールバスのバス停を子吉線の待合所としても活用できるよう町内会等の協力を得られたことから、目標である41.6%を上回る42.9%となった。
- 指標の「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」は、目標の3団体に対し1団体であったが、上記のとおり、新たに周辺町内会の協力を得られたボランティア活動もあった。

施策の総括

- これまで鉄道や路線バス、コミュニティバスを乗り継いで利用する場合には自ら調べなければならなかったが、Google マップに検索結果が表示されるようになったことで、大幅な利便性向上が図られた。
- バスの乗り方教室を開催し、バスに対する親近感をもってもらうことはできたが、利用者の増加には至っていないので、継続的に開催するとともに、ダイヤや乗り継ぎ方法を調べる方法などを分かってもらうことも必要であると感じられた。

第4章 公共交通を取り巻く課題

- ・前章における、これまでの取り組み内容と、それに対する総括、並びに、今後、ますます進むと考えられる少子高齢化とモータリゼーションによる公共交通機関の利用者減少、それに伴う事業の収支悪化が懸念される公共交通の状況は、これまでと大きく変動するものではないことを踏まえ、第二次計画においても前計画における以下の課題を基本的に継承していく。

【課題1】高齢化・過疎化に伴い増加する交通弱者への対応

- ・人口減少、少子高齢化が進展し、本市においても高齢化率が上昇し、生産年齢人口は年々減少している。
- ・高齢化と過疎化に伴い、自ら運転できなくなり、かつ、送迎できる家族や近親者もいない「交通弱者」が、さらに増加していくことが予想される。
- ・このような状況においても、交通弱者が安全・安心な生活を送れるよう公共交通サービスを提供していく必要がある。

【課題2】交通空白地域の対応

- ・地域間幹線を路線バス、地域内の幹線をコミュニティバスということで、概ね棲み分けがされてきているが、最寄りの公共交通機関までの距離が遠い交通空白地域は、まだ存在する。
- ・これらに対し、様々な交通モードを活用しネットワーク化して公共交通サービスの地域格差を是正していく必要がある。

【課題3】地域ニーズに応じた運行形態の検討

- ・合併前の8つの地域特性があり、画一的な公共交通サービスでは、利用実態に応じた運用が難しい。
- ・地域に合ったサービスを導入していくためには、住民・利用者・関係機関が協力し連携を図りながら公共交通体系を構築していく必要がある。

【課題4】バス・鉄道間の乗り継ぎの利便性向上

- ・駅やバス路線の交通結節点においても、運行ダイヤがスムーズではなかったり、バリアフリー化が十分でないことを理由に、乗り継ぎに対して抵抗を感じる利用者が非常に多い。
- ・複数の交通事業者や様々な交通サービスを組み合わせ、利便性の高い地域公共交通網を形成していくため、ダイヤの改善やバリアフリー化、待合い環境の整備が必要である。

【課題5】バス路線・運行情報の充実

- バス路線において、特に冬期間に発生している遅延に対し、適切な情報が収集できていないため利便性が損なわれている。また、ルートが分かりづらく乗車を控えてしまう例もある。
- ネットワーク化という運行面の整備のほか、時間・ルート・運賃がストレスなく把握できるようなソフト面での対応も必要である。

【課題6】交通結節点等における待合環境の整備

- 市全域が豪雪地帯に指定されており、特に矢島・東由利・鳥海地域は特別豪雪地帯に指定されている。しかし、屋内もしくは屋根付きのバス待合所が整備されている箇所は限られている。また、市全域において、歩道まで除雪が行き届かない路線もある。
- “乗り継ぎ”に対して高い抵抗感があるなか、利便性の高い公共交通サービスを提供していくため、既存待合所の環境整備だけではなく、まちづくり戦略と連携して病院や商業施設などの都市施設における待合環境の整備が必要である。

【課題7】広域連携軸の強化

- 都市計画マスタープランに位置付けられた近隣市町との広域連携を推進していくため、広域バス路線のアクセス機能を強化していく必要がある。
- 特に、二次医療圏のにかほ市、三次医療施設をもつ秋田市、太平洋側との連絡を担う広域連携軸を形成する横手市など、都市計画との調和を図り、まちづくりと一体的に行っていく。

【課題8】公共交通機関の魅力向上

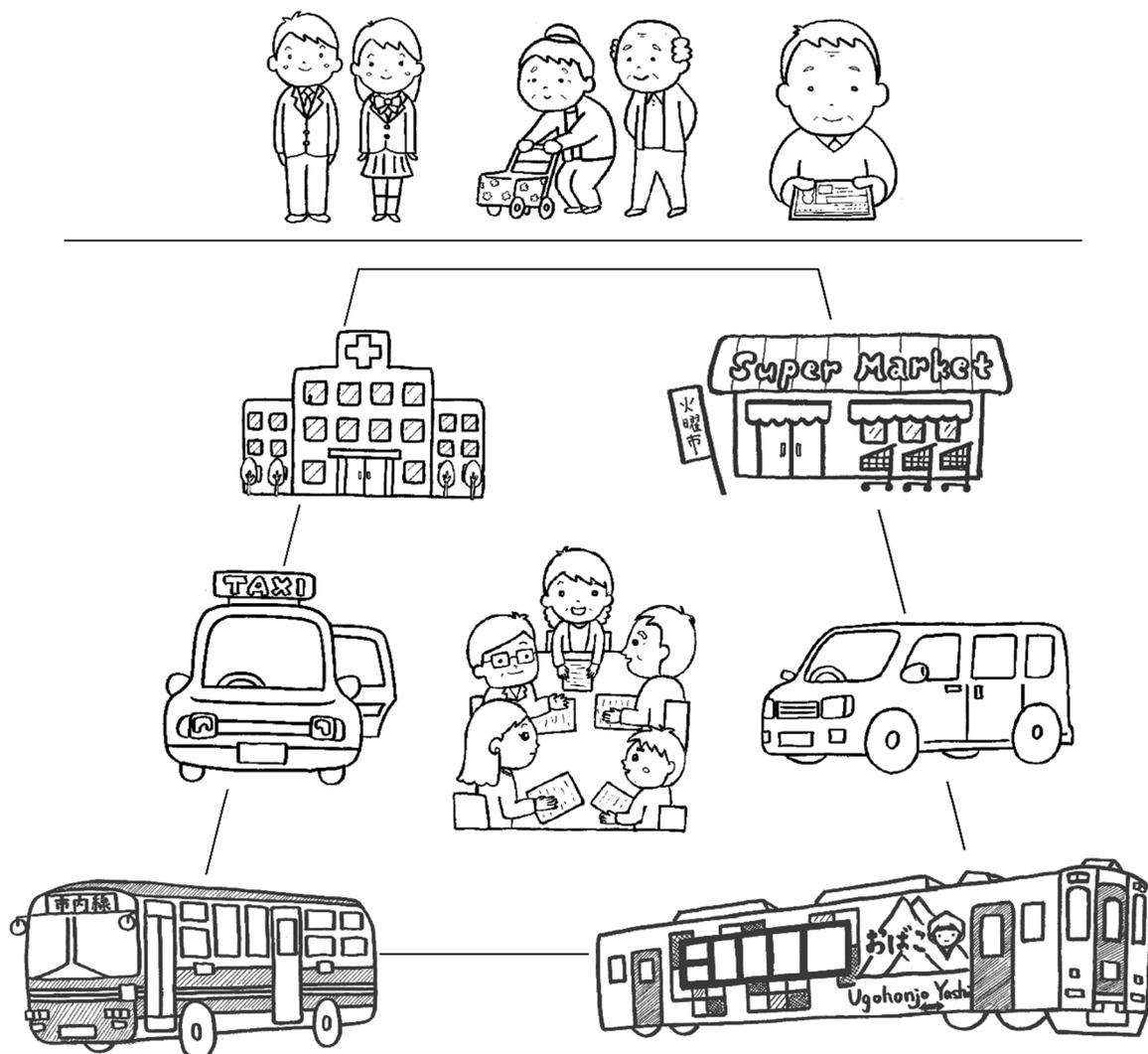
- 本市においては車を利用した移動が主流となっている。市民へのアンケートでは、公共交通機関を利用していない理由として、「移動の自由度や運賃」、「定時制などが不便である」ことが挙げられている。また、公共交通自体に関心がない市民も存在する。
- 公共交通機関が、まちづくりや福祉の面で必要であることを認識してもらい、少しでも公共交通を利用してみようと考えてもらえるよう、その魅力や親近感を向上させていく必要がある。

第5章 地域公共交通網形成計画の基本方針

- ・市で定める関連計画における公共交通の望ましい姿や、市と公共交通の現状を鑑み挙げられている前章における課題を解決し、将来あるべき公共交通の姿を実現するための基本的な方針を定める。

計画の基本方針

持続可能な公共交通体系を構築し、
安心して「おでかけ」できる環境を創る



事業1-2 地域内幹線であるコミュニティバスの運行と維持

事業概要

- 主に路線バスの代替交通として地域内の幹線を運行している市コミュニティバスの運行を継続する。
- 路線バスと接続する乗り継ぎ拠点を核としたフィーダー交通を維持することで、地域内の交通ネットワークの充実を図る。
- 地域内にまとまったニーズがあると認められる場合は、基準を設けた実証運行を行い、持続可能性に十分配慮したうえでフィーダー交通を導入する。

実施主体

由利本荘市

スケジュール

令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
 <地域要望等に応じ随時検討>				
 <実施>				

t o p i c

“コミュニティバス”という言葉が広く浸透してきておりますが、平成7年に東京都武蔵野市で運行開始された『ムーバス』が「まるで町内会のコミュニティのためのバスだ」と言われたことが由来となっております。よって、単に“市が運行するバス”を指すものではなかったのです。

自治体が税金を投入して運行することに対し地域の理解を得るため、「膝詰め」の懇談を繰り返し、本当に利用したいと思う公共交通を市と住民が一緒に作り上げていく作業を丁寧に進めた結果、地域における“マイバス意識”が醸成されたことがコミュニティのバスと言わしめたとのことです。



子吉線
(本荘地域)



西目線
(西目地域)



猿倉線
(烏海地域)



羽広・軽井沢線
(大内地域)

事業Ⅰ－３ 各種交通モード間の接続強化

事業概要

- 既存の各種交通モード間の接続の利便性を向上させることで、利用者がスムーズに公共交通機関を利用できる環境を整える。
- 地域間幹線である鉄道や路線バスと地域内交通である市コミュニティバス等の乗り継ぎをスムーズにするよう改正を行う。
- ただし、乗り継ぎをして地域間を移動する以外にも、地域内の移動ニーズがあることも考えられるので、その点にも十分配慮して改正を行う。

【対象となる交通モード】

鉄道／路線バス／市コミュニティバス

実施主体

鉄道事業者／バス事業者／由利本荘市

スケジュール

令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
				
				



路線バス「岩谷線」と
コミバス「中田代線」が接続
「道の駅おうち」にて

路線バス「東由利線」と
コミバス「八塩線」
「法内線」が接続
「道の駅東由利」にて



事業1-4 羽後本荘駅ほか乗り継ぎ拠点の整備

事業概要

- 羽後本荘駅の東西自由通路整備に伴い改修されるバスロータリーやタクシー待ち場所を最大限活用できるように運行体制を整える。
- 各地域の乗り継ぎ拠点を維持（整備）し、乗り継ぎ環境の向上を図る。

【対象となる乗り継ぎ拠点】

羽後本荘駅／矢島駅／岩城みなと駅／羽後亀田駅／前郷駅／道の駅おおうち／道の駅東由利／西目駅／道の駅西目／鳥海菜らんど

実施主体

鉄道事業者／バス事業者／施設管理者／由利本荘市

スケジュール

令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度



（羽後本荘駅）



（矢島駅）



（岩城みなと駅）



（羽後亀田駅）



（前郷）



（道の駅おおうち）



（道の駅東由利）



（西目駅）



（道の駅西目）



（鳥海菜らんど）

事業1-5 バス路線や鉄道の運行経路・ダイヤ等の周知とPR

事業概要

- バス路線については、「いつ」、「どこ」を「いくら」で運行するのかが分からず、乗車するのが不安であるとの声が多い。鉄道を含めた経路図や時刻表、運賃などの情報を掲載したマップを作成する。
- 各公共施設や乗り継ぎ拠点、市ホームページにて掲出し広く周知できるようにする。

実施主体

鉄道事業者／バス事業者／施設管理者／由利本荘市

スケジュール

令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
←作成準備→				
		←掲出・周知・改定→		



◆ 河内長野市 取組例
◆ 公共交通情報



◆ 川越市公共交通利用促進協議会 取組例
◆ バスマップ

◆ 郡山市バスマップ 取組例



本市コミバス時刻表



目標 2 “自分ごとの” 公共交通へ

- ・モータリゼーションが広く浸透し、公共交通機関を利用しようとする市民が少なくなっている反面、高齢化や過疎化が進む中、将来のことを考慮すると、近くに公共交通機関がないと不安であると感じる市民が増え、相反する状況が混在している。
- ・そのような状況の中、当たり前のようにありながらも、あまり意識されることなく黙々と走っている公共交通機関を、地域住民自ら“守り育てよう”とする機運醸成を図っていく必要がある。
- ・また、地域内の多種多様なニーズに対しては、地域住民自ら移動手段を確保するための事業実施を促進し対応していく。

事業 2-1 町内会や老人クラブ等との「対話会」の開催

事業概要

- ・鳥海山ろく線や路線バス、市コミュニティバスの沿線などにおいて、町内会や町内老人クラブと「対話会」を開催し、公共交通の現状や利用促進の必要性を説明し、意見交換をすることで住民理解と乗車数の増加に繋げていく。
- ・特に、市コミュニティバスのうち、利用状況の悪い沿線においては、対話会の際に乗車券を配布し「お試し乗車」を促すことで、乗車することへのハードルを下げ、その後の継続利用に繋げていく。

実施主体

由利本荘市

スケジュール

令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度



＜お試し乗車＞

上：子吉線 葛法老人クラブ
右：法内線 東由利ことぶき大学

＜対話会＞

上：東由利ことぶき大学
下：子吉 宮内老人クラブ



事業2-2 地域住民の「ちょい乗り」の推進

事業概要

- ・公共交通を利用する方が固定化されていることも利用者の減少に歯止めがかからない要因の一つである。
- ・そこで、普段は車を使用する方が、月に1度や2度と、積極的な気持ちで、あえて公共交通を利用することで地域の「生活の足」を維持していくことが可能になっていく。
- ・事業2-1で実施する「対話会」や各地域で開催される町内会長等が集まる会合などに出向き説明とお願いを繰り返すことで“使わなければなくなってしまうんだな”という意識を持っていただけるようにしていく。

実施主体

由利本荘市

スケジュール

令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度

topic

1.1.1 モビリティ・マネジメントとは？

モビリティ・マネジメント（MM）とは、当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものです。こうした施策目標は、TDM（交通需要マネジメント）と同様なのですが、

「環境や健康などに配慮した交通行動を、
大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」

を中心として、ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が、その大きな特徴です。そして、こうしたコミュニケーション施策を中心として、

- ・交通システム運用改善等のTDM施策
- ・交通システムそのものの改善や新規導入
- ・そうした諸施策の実施主体の「組織の改変」や「新たな組織の構築」等

の、これまでも行われてきた各種施策を実施していきます。そして、こうした取り組みを通じて、最終的に、当該の地域や都市において「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」を目指していきます。これが、モビリティ・マネジメント（MM）と呼ばれる取り組みです。

※ 国土交通省 モビリティマネジメント パンフレットより

事業２－４ 地域ごとのバスラッピングの導入

事業概要

- 各地域を運行する市コミュニティバスの車両に、地域特有のラッピングを施すことにより“自分たちのバス”である意識を醸成し、“守り育てる”ための「ちょい乗り」に繋げていく。
- ラッピングは、各路線の車両状態と市の財政状況を考慮して更新される際に施すものとする。

実施主体

由利本荘市

スケジュール

令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
				



コミバス 循環バス（八幡下方面）



コミバス 循環バス（御門町方面）



コミバス 岩城線

目標3 “ライフスタイル提案型”の公共交通へ

- 基本的に公共交通機関を利用する際には「乗車の目的」があると考えられる。
- 現状では、日常的に公共交通を利用する方の主な目的は買い物、通院が多く、その目的をスムーズに果たすことができるよう、また、そのために公共交通を利用しやすくなるような“仕掛けづくり”をしていきたい。
- 高齢者による重大な事故の発生などにより認知され浸透しつつある“運転免許の自主返納”だが、免許返納をしても公共交通機関で不自由なく生活できる地域はごく限られている現状である。
- 今後、高齢化がさらに進むことも見据え、免許返納後でも公共交通機関を利用し「おでかけ」しやすい環境を、まちづくり施策と一体となり整えていく必要がある。

事業3-1 沿線のスーパーや医療機関との連携

事業概要

- 公共交通機関の沿線のスーパーや医療機関と連携し、公共交通利用者に特典がつくスタンプカードを発行することなどで利用を促進し、乗車人数の増加と地域経済の活性化を目指す。

実施主体

由利本荘市／企業等事業主

スケジュール

令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
				
				

「子吉線でグランmart！」乗車証



お買い物が終わったら、この乗車証とスタンプカード、レシートをサービスカウンターに提示すればスタンプをもらうことができます。

「子吉線でグランmart！」スタンプカード



コミバス「子吉線の乗車」＋「グランmartでお買い物」で6つスタンプを集めると500円分の買い物券になります！

※裏面の注意事項をご確認ください※

--	--	--	--	--	--	--	--

グランmart本荘南店のご協力により試験的に実施している、コミバス子吉線におけるスタンプカードの「乗車証」（左）と「スタンプカード」（右）

事業3-2 高齢化や増加する運転免許自主返納者への対応

事業概要

- ・高齢者による重大な交通事故の発生などを契機に、運転免許を自主返納する市民が増加してきている。その一方で、本市においては農作業などで車を使用することを考慮すると免許を手放すことが難しいという面もある。
- ・高齢者が、安心して「おでかけ」することができるように、市コミュニティバスの割引制度の検討を行うとともに、遠方から本荘地域の総合病院に通院する負担を軽減するため、路線バスの上限制導入を検討する。
- ・利用料金の割引等検討を行う際には、当該事業の持続可能性についても十分配慮する。
- ・運転免許返納後に受けられる割引制度などをまとめたチラシを作成し、周知を図る。

実施主体

由利本荘市

スケジュール

令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
	＜割引制度に関する調査＞	＜制度の導入＞		
＜チラシ作成＞				



H314年度

金沢市在住の運転免許証を持たない高齢者の方へ

運転免許証自主返納者など運転免許証を持たない高齢者の方に対して、バス等の定期券の購入費の助成を行っています。

	シルバー定期購入助成制度	高齢者公共交通定期購入助成制度
対象年齢	令和23年4月1日以前生まれの方で74歳以下の方	75歳以下
対象対象	・北陸鉄道シルバー定期券 平成30年4月から1か月定期券のみ→後継月定期券も対象	・北陸鉄道シルバー定期券 ・深いしかわ鉄道定期券 ・西日本JRバス定期券
助成金額	1か月あたり 自主返納者(4月以降1年間) 2,000円 運転免許なし 1,000円	1か月あたり 自主返納者(4月以降1年間) 2,500円 運転免許なし 1,000円
その他	※1.乗り口から1年以内の乗車が必須です。 ※2.申請書として扶養申請が必要。【運転免許なし】は、1,000円助成が受けられます。	

【お問合せ】金沢市 交通政策課
TEL 076-220-2038 FAX 076-220-2048

助成に関する手続きについては、要領書をご覧ください。

◆ 取組例 ◆
福島県福島市で導入されている、市内の路線バス・一部鉄道が無料で利用できる制度。75歳以上の市民等に「ももりんシルバーパスポート」を交付する。

◆ 取組例 ◆
石川県金沢市では、免許を持たない75歳以上の高齢者に対して「高齢者公共交通定期購入助成制度」により、各種定期券の購入費の助成を行う。

事業3-3 「公共交通 意見箱」の設置

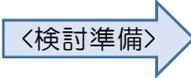
事業概要

- 公共交通のダイヤやルートの改定には、データやニーズが根拠として必要となるが、現状では、実際に公共交通を利用している市民の意見を直接把握できる体制が整っていない。
- そこで、バス路線の車内および市役所庁舎（各総合支所含む）に「公共交通 意見箱」を設置して、誰でもいつでも意見をあげられるようにする。
- 具体的な意見をいただきたいことから、様式を定め、氏名・住所・電話番号を記載してもらい、市から問い合わせをすることもあることを明記する。

実施主体

バス事業者／由利本荘市

スケジュール

令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
				



◆ 取組例 ◆
新潟市（上） 八戸市（右）

ウェブサイトを通じて、広く意見や要望を受け利便性の向上に努めている。



目標 4 “守って育てる” 山ろく線

- ・少子化やモータリゼーションにより通学・通勤定期利用者が減少し、収支が悪化している鳥海山ろく線だが、近年では様々な企画列車を運行するなど、市の観光資源として注目されている。
- ・今後も地域のシンボルとして走り続けるため、生活交通と観光の両面から更なる利用促進が必要とされるが、地域住民の利用が減少していることから、住民利用の促進のための有効な対策が求められている。

事業 4 - 1 通学定期券購入費助成の検討

事業概要

- ・平成 26 年度に 166 千人あった通学定期利用は、平成 30 年度には 108 千人にまで減少している。要因の一つとして JR と比較して 2 倍以上となっている定期券代がある。
- ・これを解決する手段として定期券購入費の補助制度が挙げられるが、路線バス定期券購入費とのバランスや、新たな財政負担が生じる可能性もあることからアンケート調査を行い、検討を開始する。

実施主体

由利本荘市／由利高原鉄道（株）

スケジュール

令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
				



◆ 取組例 ◆ 群馬県 みどり市
(わたらせ渓谷鐵道)



◆ 取組例 ◆ 岩手県 盛岡市
(IGRいわて銀河鐵道)

事業4-2 各駅へのフィーダー交通導入の検討

事業概要

- 鳥海山ろく線は路線距離 23km に 12 駅が設置されている。しかし、居住地によっては駅まで遠く利便性がよいとは言えない地域も多くある。
- これらの地域において、駅までの移動をしやすい環境を整えることで利用促進が図られる。
- 地域におけるニーズを把握し、フィーダー交通を整備することで、地域住民の鳥海山ろく線の利用が促進されるのか、そのためにはどのような運行形態がマッチするのか検討していく。
- 検討にあたっては事業2-3「乗り[逢い]交通事業」の積極的活用も含める。

実施主体

由利本荘市／由利高原鉄道（株）

スケジュール

令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
				



一部設置されている駅と対象となる限られた集落が非常に遠く利用しづらい状況もある

< 駅名 >	< 各駅がカバーすべき町内等 >
矢島	矢島町、田中町、舘町、七日町、城内、立石、新荘、坂之下、元町、荒沢
川辺	川辺、木在
吉沢	吉沢
西滝沢	新上条、山本、土倉、蟹沢、奉行免
久保田	新屋敷、米山、小菅野、久保田
前郷	西小路、馬喰町、大町、小友町、神町、仲町、上町、後小路、山王町、舘町、天神町、東町、ゆりが丘、五十土、東中沢、大水口、飯沢、陳ヶ森
曲沢	曲沢
黒沢	森子、明法、黒沢
鮎川	寺田、立井地、沢口、山崎、蒲田、南福田、町村、中畑、平石、堰口、二夕子、田代、屋敷、西上原、南由利原

事業4-3 路線バスとの並走区間に関する整理検討

事業概要

- 鳥海山ろく線並びに本荘伏見線は、利用する市民にとっては大切な「生活の足」であるものの、鳥海山ろく線と本荘伏見線に対する欠損額の補填が大きな財政負担になっている現状もある。
- このことから、運行状況や乗車状況の現状を把握し、そこから、互いに協力し調整を図ることで利便性を損なわず財政負担も軽減できるような対策はないか検討を行う。
- 検討にあたっては、通学定期券購入費助成や駅までの利便性を高めることで、本荘伏見線に与える影響も考慮しながら、目標4の3つの事業を一体的な対策となるよう検討を進める。

実施主体

由利本荘市／由利高原鉄道（株）／羽後交通（株）

スケジュール

令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
				

区 分	H26		H27		H28		H29		H30	
	鳥海山ろく線	本荘伏見線								
市補填額	45,855	20,523	43,016	36,746	66,003	36,991	67,899	39,185	81,894	42,068
県補填額	34,889	4,197	43,222	0	18,000	0	18,000	0	18,000	0
補填額合計	80,744	24,720	86,238	36,746	84,003	36,991	85,899	39,185	99,894	42,068

（鳥海山ろく線と本荘伏見線に対する補填額）



第7章 目標の評価と進行管理

1、目標の評価

- ・本計画で掲げた事業が的確に行われ、目指すべき公共交通の将来像に近づいているかを評価するため、それぞれの目標に指標を設けて取り組みの成果を測定し、評価していく。

目標1 “使える”公共交通へ

指標1-1 地域間幹線の路線バスの平均運行本数と乗車人数

基準値：平成30年度	目標値：令和6年度
15本/日・15人/日	15本/日・15人/日

【モニタリング方法】

- ・羽後交通（株）が実施する乗降調査の実績をヒアリングし指標とする。

指標2-1 公共交通カバー率

基準値：平成30年度	目標値：令和6年度
74.6%	86.8%

【モニタリング方法】

- ・前計画においてモニタリングしてきた、交通空白地域において導入された公共交通機関のカバー率の調査を継続する。

目標 2 “自分ごと”の公共交通へ

指標 2-1 「対話会」の開催回数

基準値：平成 30 年度	目標値：令和 6 年度
14回	20回

【モニタリング方法】

- ・市が町内会や各種会合等において、市民に対して公共交通の現状や、これから求められるものなどを説明し、意見交換を行うものを「対話会」とし、その開催回数を指標とする。

指標 2-2 「乗り[逢い]交通」事業の導入件数

基準値：平成 30 年度	目標値：令和 6 年度
—	10件

【モニタリング方法】

- ・「乗り[逢い]交通」事業補助金の交付件数を指標とする。

指標 2-3 地域別ラッピング導入の台数

基準値：平成 30 年度	目標値：令和 6 年度
—	5台

【モニタリング方法】

- ・市コミュニティバスの車両更新に伴い、地域特有のラッピングを施した車両の導入件数を指標とする。

目標 3 “ライフスタイル提案型”の公共交通へ

指標 3-1 スーパーや医療機関の連携件数

基準値：平成 30 年度	目標値：令和 6 年度
—	15件

【モニタリング方法】

- ・市コミュニティバスの沿線にあるスーパーや医療機関と連携し、互いの利用促進に資する特典制度を導入した件数を指標とする。

指標 3-2 免許自主返納者の市コミュニティバス利用者数

基準値：平成 30 年度	目標値：令和 6 年度
2,014 件	8,000 件

【モニタリング方法】

- ・市の割引制度である「市コミュニティバス半額利用者証」を使用してコミュニティバスに乗車した利用者数をカウントする。

目標 4 “守って育てる”山ろく線

指標 4-1 通学定期利用率

基準値：平成 30 年度	目標値：令和 6 年度
22%	40%

【モニタリング方法】

- ・鳥海山ろく線の沿線である鳥海、矢島、由利地域の高校生の人数に対して通学定期券を購入している人数の割合を指標とする。

※鳥海、矢島、由利地域の高校生

⇒鳥海中学校、矢島中学校、由利中学校の卒業生の人数より

※通学定期券を購入している人数

⇒通学定期券購入時の住所より鳥海、矢島、由利地域居住者を判別

2、目標の進行管理

(1) PDCA サイクルの実施

- ・本計画で掲げた目標を達成するために、的確に PDCA サイクルを実行していく。
- ・PDCA サイクルは、毎年開催する市地域公共交通活性化再生協議会において、各事業の実施状況および達成状況を報告し、有識者・事業者から広く意見・提案等を収集する。
- ・評価結果などは HP 等を通じて公表を行う。

■ Plan

- ・目指す将来像に近づくための目標を設定し、具体的な事業を計画する。

■ Do

- ・体制・役割等を明確に設定し、実際に事業を取り行う。

■ Check

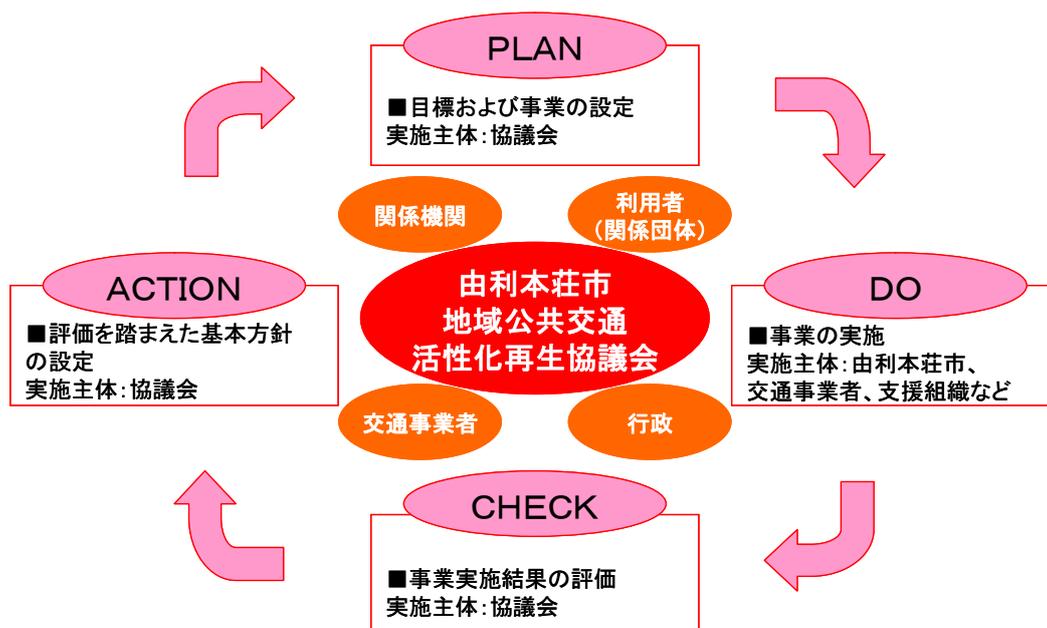
- ・途中で成果を測定・評価する。

■ Action

- ・必要に応じて修正を加える。一連のサイクルが終わったら、反省点を踏まえて再計画へのプロセスへ入り、新たなPDCAサイクルを進める。

(2) 実施体制

- ・本計画の PDCA サイクルは、市地域公共交通活性化再生協議会を中心に、各取り組み事業の実施主体の協力を得て行う。



(PDCA サイクルの実施体制)

由利本荘市地域公共交通網形成計画（第二次）
令和 2 年 4 月

由利本荘市 企画調整部 地域振興課

〒015-8501

秋田県由利本荘市尾崎 1 7

TEL : 0184-24-6378 FAX : 0184-23-1322

Email : tiiki@city.yurihonjo.lg.jp

< 各目標を評価していく「指標」について >

■ 目標1 ■ “使える” 公共交通へ

指標1-1：地域間幹線の路線バスの平均運行本数

利用者の減少に伴い、年々、運行本数も少なくなっていることを考慮し、まずは、現状維持を目指すもの。

指標1-2：公共交通カバー率

現状のカバー率が55%と低い矢島地域や70%台の本荘、由利、大内、東由利、鳥海地域を主としてカバー率アップを目指す。

■ 目標2 ■ “自分ごと” の公共交通へ

指標2-1：「対話会」の開催回数

17路線あるコミュニティバスの各沿線において、毎年1団体等+ α の対話会を開催することを目標とする。

指標2-2：「乗り[逢い]交通」事業の導入件数

本荘地域で大きな交通空白地域がある小友や石沢地区、また、矢島、由利、鳥海、大内、東由利地域において導入を目指す。

指標2-3：地域別ラッピング導入の台数

市総合計画で予定されている車両更新台数（大内1台/西目1台/鳥海3台）を指標とする。

■ 目標3 ■ “ライフスタイル提案型” の公共交通へ

指標3-1：スーパーや医療機関の連携件数

循環バス（グランマート一番堰、マックスバリュ中央店・本荘店、カダーレ、鶴舞温泉）/子吉線（グランマート本荘南店）/桃野線（寿康苑）/岩城線（道の駅いわき）/猿倉線（鳥海荘）/笹子伏見線（菜らんど）/皿川線（道の駅鳥海郷）/八塩線（道の駅東由利）/中田代線（Aコープ）/西目線（さくち医院、道の駅西目）での導入を目指す。

指標3-2：免許自主返納者の市コミュニティバス利用者数

近年の伸び率（H28⇒29：184%、H29⇒30：172%）を参考にし、平成30年度の利用者に対して令和6年度まで150%~110%の伸び率で見込んだもの。

■ 目標4 ■ “鳥海山ろく線” の維持と利活用

指標4-1：通学定期利用率

平成30年度の利用率が22%であり、PR活動をしつつ定期券購入費の補助も検討し令和6年度までに40%を目指す。