

令和元年度 第1回
由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会「分科会」

とき 令和元年10月29日（火）午前10時～
ところ 消防本部 4階「大会議室」

一 次 第 一

1、開 会

2、協 議

（1）由利本荘市地域公共交通網形成計画（第二次）[案]の内容について

3、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	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	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	(欠席)
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P T A連合会	会長	工藤 裕美子	(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	
由利本荘市老人クラブ連合会	会長	前川 伸	
公益社団法人由利本荘青年会議所	理事長	工藤 啓太	
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	
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	(欠席)
鳥海地域公共交通利用者		高橋 莊一	
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）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	19
1、前計画における課題と施策	19
2、施策ごとの実施事業と評価	20
第4章 公共交通を取り巻く課題	23
第5章 地域公共交通網形成計画の基本方針	25
第6章 計画の目標と目標達成のための事業	26
第7章 目標の評価と進行管理	41
1、目標の評価	41
2、目標の進行管理	44

第Ⅰ章 計画策定の趣旨と位置づけ

I、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ている。
- 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いる。その反面で、少子化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が増大したり、いわゆる“空バス”などと言われる不効率な運行が課題となってきている。
- 「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“交通の面向的ネットワークの再構築”を念頭に置き、上記、諸課題の解決と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“交通の面向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プラスアップした。この計画を進めることで、持続可能な公共交通体系を構築していくながら、利用者の減少や急速に進む高齢化、鳥海山ろく線の利活用といった本市の公共交通における諸課題の解決を図っていくもの。

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」および「由利本荘市都市交通マスター プラン」、「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、活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く、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想像の都市～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 産業集積の強靭化と雇用創出
- 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の活用などを進め、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」の流れを活性化す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・地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】

現在、策定している後期計画が確定したら、最終内容と合致しているか確認する

■ 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**

【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後本荘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・鳥海山ろく線は、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）。

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

I、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31年度末時点では76,784人であった本市の人口は、将来人口の見通しで2034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

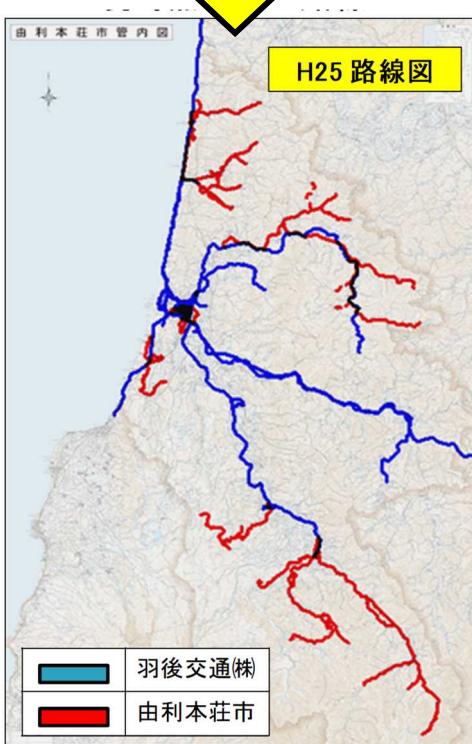
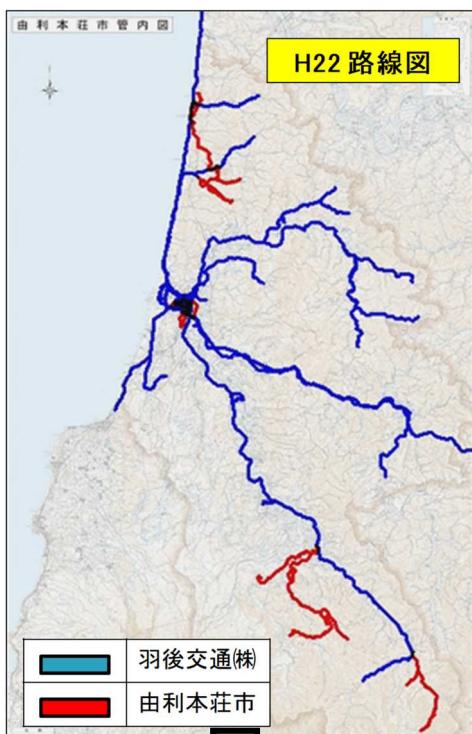
- ・国や地域の境界を越え、地球規模で「人」、「もの」、「資金」、「情報」が広がり、相互依存が深まるグローバル化があらゆる分野で進展している。とりわけ、経済分野においては、国際的分業の進展、企業の海外進出が進む一方、リーマンショックに端を発した世界金融危機が発生するなど、一つの国や企業の問題が世界経済に影響を及ぼし、市民生活にも大きく影響するようになった。
- ・こうした中、歴史的な円高の影響などにより秋田県全体の製造品出荷額等が大きく落ち込み、その中心が本市に集積している電子部品・デバイス産業であった。これらは雇用情勢にも大きく影響することから、これまでの産業集積に加え、新たな産業分野として、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

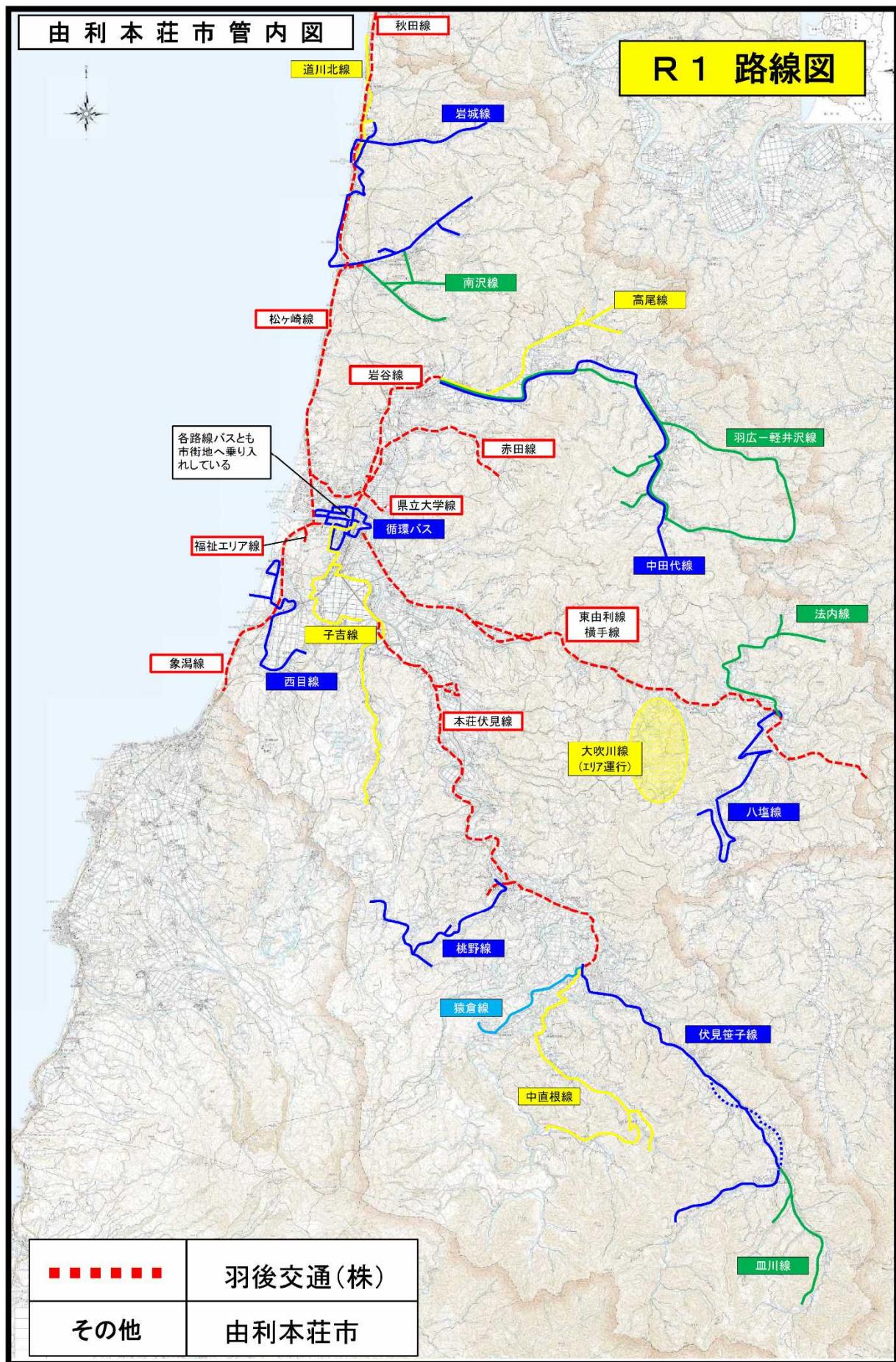


路線バス・コミュニティバスの再編状況（H22以降）

- | | |
|-----|--|
| 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 |
| H27 | [コ]桃野線 運行
[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]羽広一軽井沢線 運行
[コ]子吉線 運行
[路]黒渕線 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	19,075人	●回	6回	県補助
本荘市内線	18,616人	回	5回	
本荘中央線	19,980人	回	8回	
県立大学線	7,741人	回	10回	
本荘高校線	2,119人	回	1回	
赤田線	29,306人	回	12回	
松ヶ崎線	13,859人	回	10回	
岩谷線	15,233人	回	14回	
本荘秋田線	45,594人	回	15回	国庫補助
本荘象潟線	89,353人	回	40回	国庫・県補助
東由利線	17,008人	回	8回	県補助
本荘伏見線	31,411人	回	19回	
由利工業高校線	4,520人	回	3回	
福祉エリア線	5,057人	回	8回	
＜合計＞	318,872人	回	159回	

※「運行回数/日」は平常運行（2018/4時点）の最大回数を表示している

► 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	

<由利本荘市地域公共交通網形成計画（第二次）>

羽広一軽井沢線	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	回	

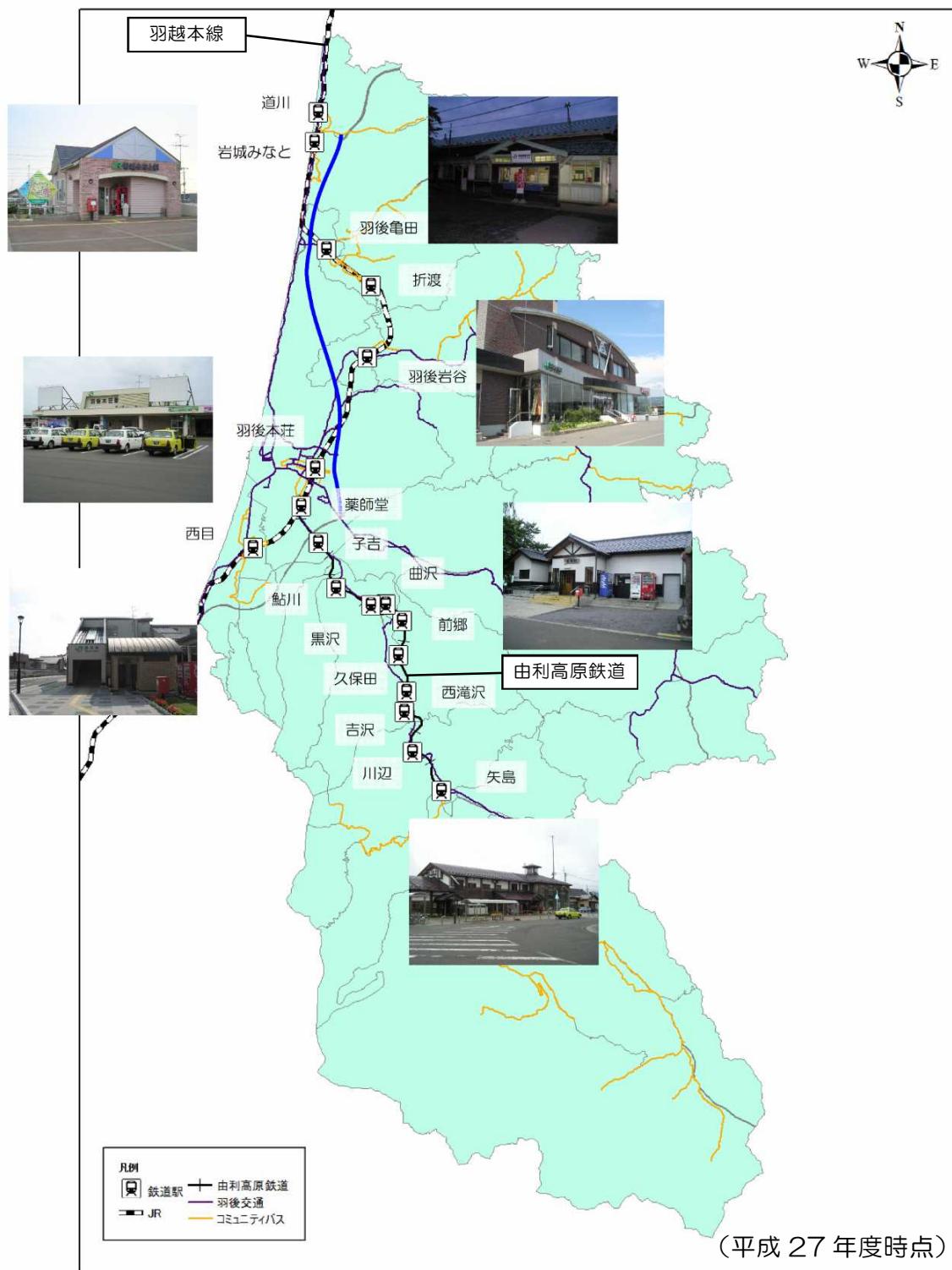
※「運行回数/日」は平常運行（2018/4 時点）の最大回数を表示している

過去5年（H26～H30）の路線バスとコミニバスの乗車人員を一つのグラフにして入れる。

- ・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、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。

■ 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	岩城みなし	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

■ 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 P 15 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。
- 接続の概況は以下のとおり。

► 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、もう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」、「羽広一軽井沢線」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「羽広一軽井沢線」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、「羽広一軽井沢線」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「黒瀬線」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 ⇒ 烏海山ろく線	1	矢島駅			1			
桃野線 ⇒ 本荘伏見線					1			
02_本荘 ⇒ 矢島				1		1		
烏海山ろく線 ⇒ 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	岩城みなど駅	1	3	2	6		
		羽後亀田駅	1	1	2	8		
道川北線 ⇒ JR	1	道川駅			1			
		岩城みなど駅			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	岩城みなど駅	4	3	2	3		
		羽後亀田駅	4	4	3	1		
道川北線 ⇒ JR	1	道川駅		1				
		岩城みなど駅		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	岩城みなど駅	6	1	2	3		
		羽後亀田駅	2	7	1	2		
JR ⇒ 道川北線	1	道川駅	1					
		岩城みなど駅				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	岩城みなど駅		5	4	3		
		羽後亀田駅	3	3	4	2		
JR ⇒ 道川北線	1	道川駅				1		
		岩城みなど駅				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		
羽広一軽井沢線 ⇒ JR	2			1		1		
羽広一軽井沢線 ⇒ 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			
羽広一軽井沢線 ⇒ 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 ⇒ 羽広一軽井沢線	3				1	2		
岩谷線 ⇒ 羽広一軽井沢線	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 ⇒ 羽広一軽井沢線	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		道の駅東由利	3	3		3	
八塩線 ⇒ 横手線	1			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

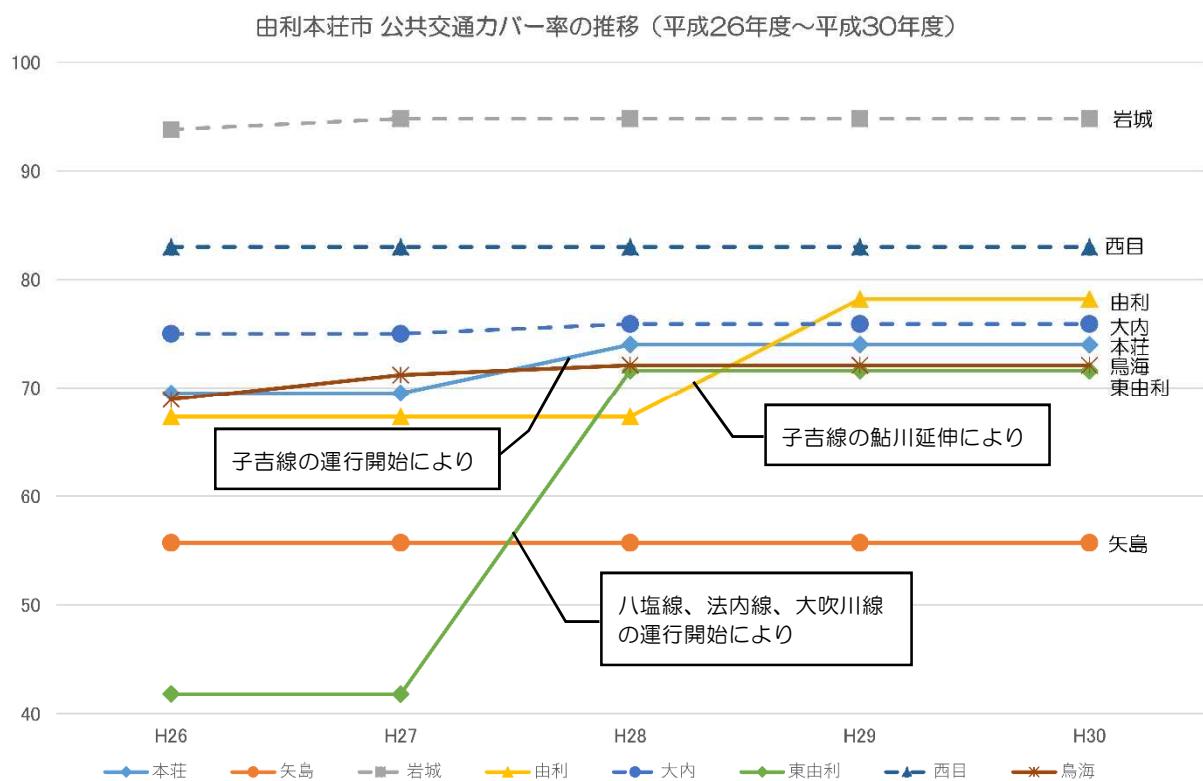
【本表の見方】

- 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分けしたものであり、「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、新莊、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	松沢、前田表、松長根、森ノ越、御嶽、三ツ森下、杉森
西 目	
鳥 海	鶴田、虎杖平、栗沢、八木山、河台、外山、畠平、日影

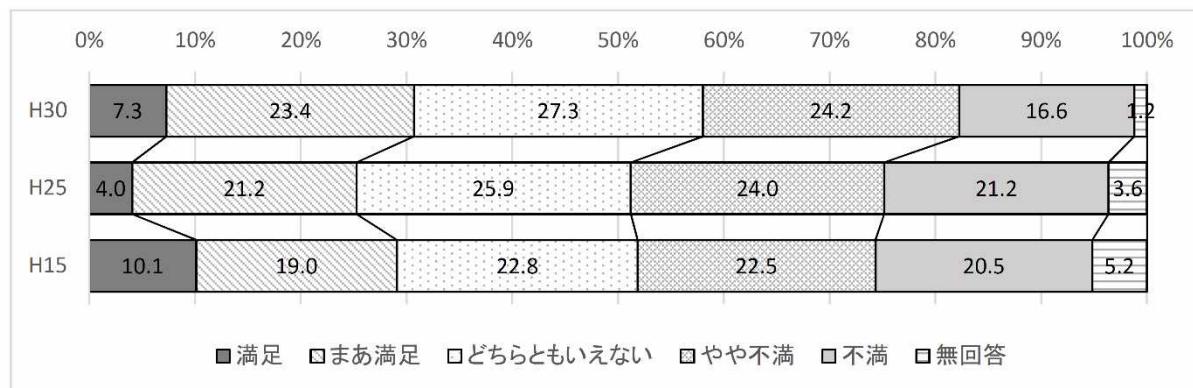
（3）市民の公共交通に関する意識

- ・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」

（才）交通機関の便利さ（鉄道、定期バス等）



＜回答概況＞

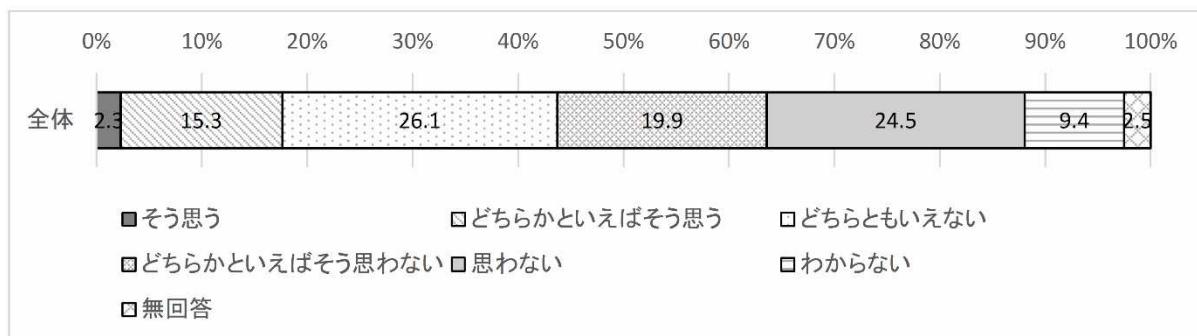
- ・全体のうち「満足」、「まあ満足」が占める割合は、平成 15 年度には 29.1%、平成 25 年度には 25.2%、平成 30 年度には 30.7% と上昇してきている。
- ・地域別では、大内地域が 38.4% と最も満足度が高く、鳥海地域が 21.0% と最も低

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

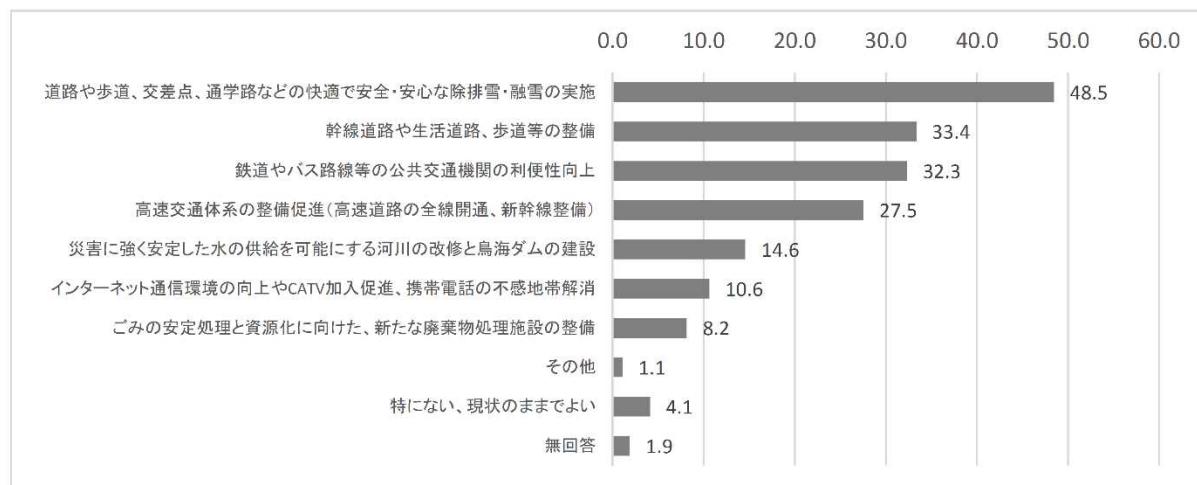


＜回答概況＞

- 問2（才）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 「これからまつづくり」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すか」



＜回答概況＞

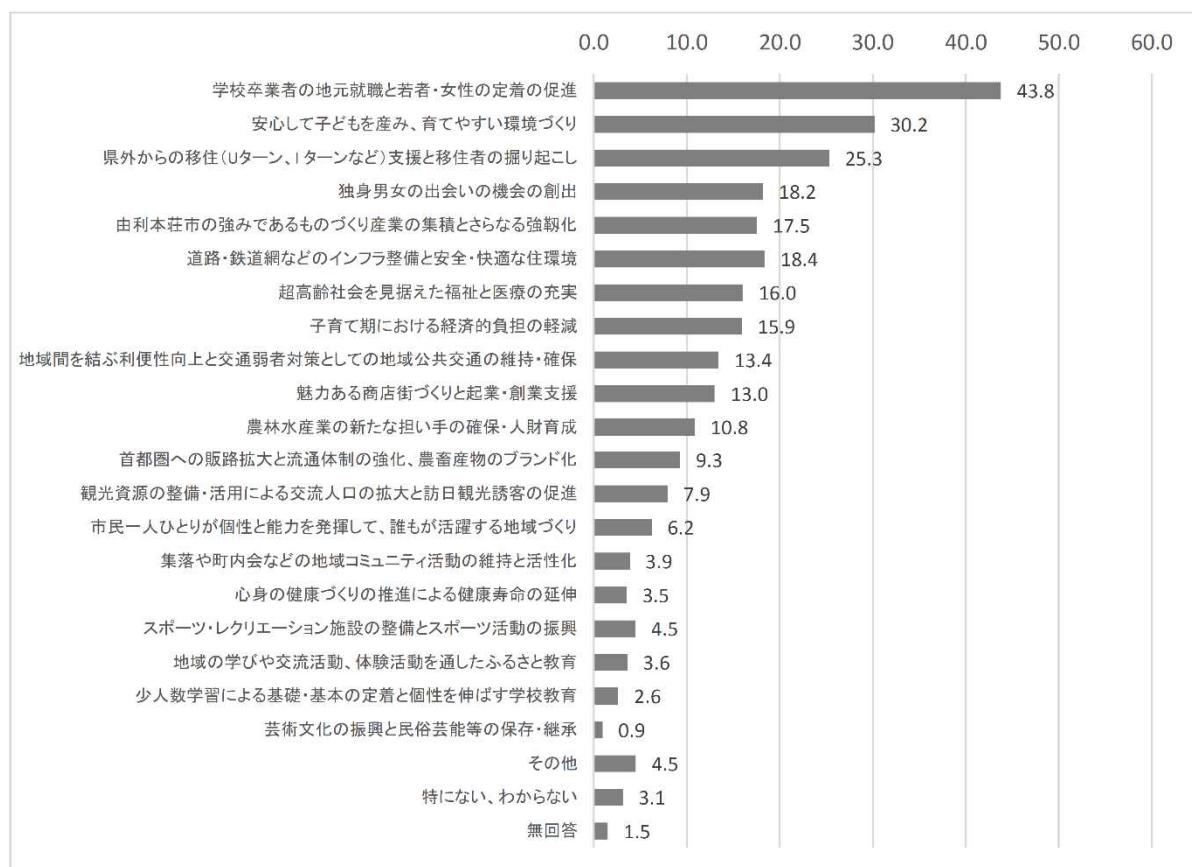
- 男性と女性では、女性の方が公共交通機関の利便性向上が必要だという割合が高か

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いますか？」



＜回答概況＞

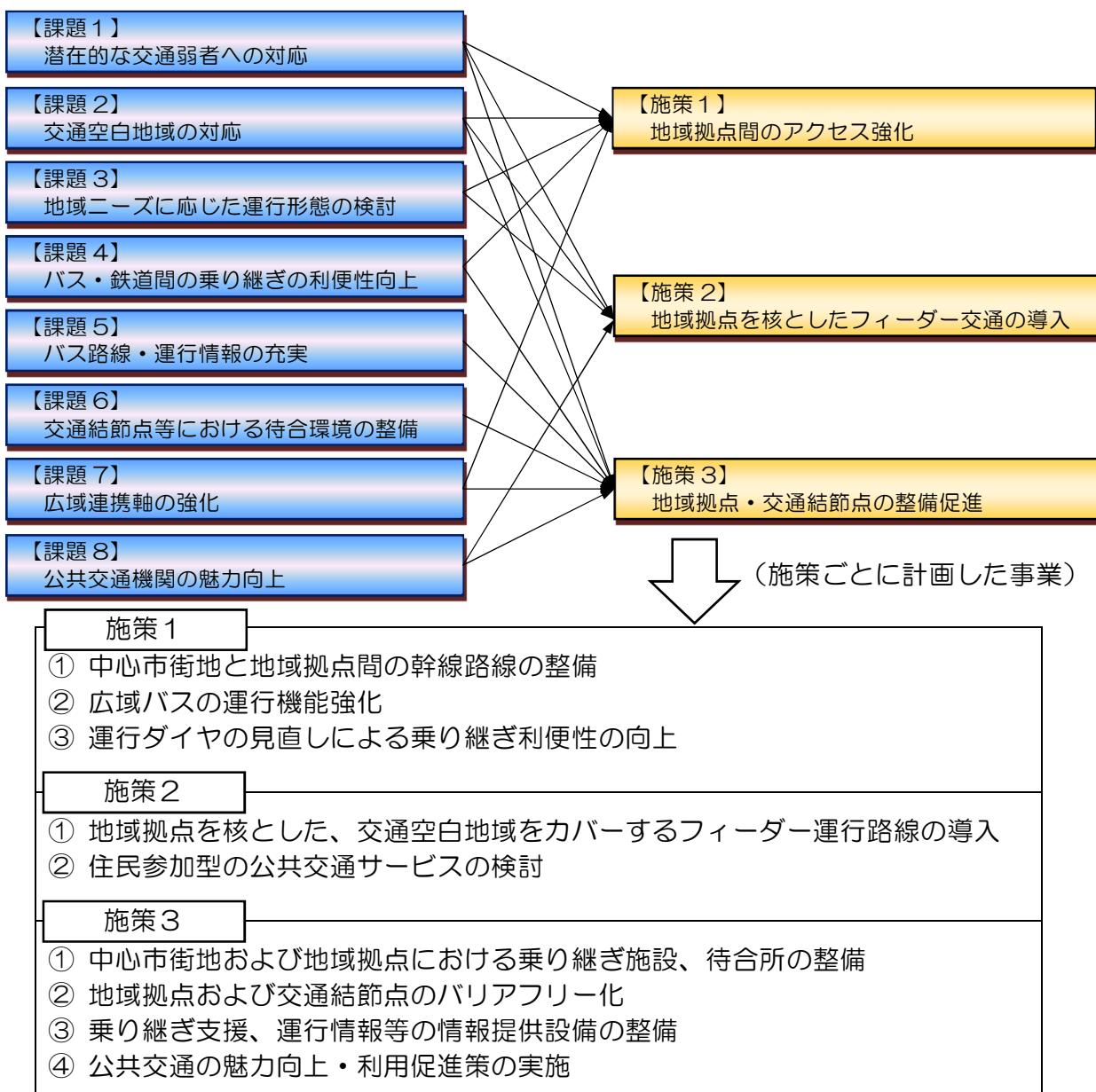
- ・男女別では女性のほうが公共交通が必要であると回答している割合が高い。
- ・年代別では10代が必要性が高いと回答している。
- ・地域別では岩城、鳥海で必要性が高いと回答されており、西目地域では必要であると回答した割合が低くなっている。

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。

I、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。



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。
- ・令和元年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る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地域に対し〇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性がある。
- ・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え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、最も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plan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

第6章 計画の目標と目標達成のための事業

- ・基本方針に基づき、望ましい公共交通の姿を「目標」として定め、その目標を達成するための「事業」を実施する。

目標Ⅰ “使える”公共交通へ

- ・多くの税金を投入して路線バスや鉄道を維持したり、路線バスの代替路線としてのコミュニティバスを運行したりしている。
- ・人口減少により少子化が進んでおり公共交通機関を利用できる人口自体が減少していることに加え、モータリゼーションの進展により公共交通を“利用しよう”とする意識も少なくなってきた。
- ・そのような中、まずは現在運行されている“今在るもの”を最大限活用できるよう利便性の向上を図り、利用を促すことを可能にしていく必要がある。

事業Ⅰ－1 地域間幹線である路線バスを維持する

事業概要

- ・本市の中心市街地である本荘地域と各地域を結ぶ路線バスの運行を維持するため、交通事業者に交付している運行費補助を継続する。
- ・ハード面、ソフト面から生産性向上の取り組みを継続し、収支改善を図る。

実施主体

由利本荘市／バス事業者

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
<実施>				

【画像】道の駅バスパックチラシ

【画像】象潟線の車両＆貨客混載

事業 I－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＞				→

【画像】各地域のコミバス車両

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
↖検討↗				

↖検討↗

↖実施↗

【画像】菜らんどなどで路線バスとコミバスが接続している場面の写真

事業Ⅰ－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合場所を最大限活用できるよう運行体制を整える。
- ・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
＜新駅検討＞				
	＜既存拠点の維持整備を実施＞			

【画像】乗り継ぎ拠点の施設写真

事業Ⅰ－5 バス路線の運行経路・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ため、経路図と時刻表、運賃表が一体となったバスマップを作成する。
- ・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＞		

【事例】他自治体のバスマップの表紙写真
など

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
<実施>				

【画像】子吉線対話会の様子

【画像】〃 試乗体験の様子

【画像】東由利の黒渕サロン

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る要因の一つである。
- ・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
<実施>				

【トピック】モビリティマネジメントとは？という解説を入れる

事業2－3 「乗り[逢い]交通」事業の導入と推進

事業概要

- ・地域内の移動に関する課題解決を、地域住民自ら実施する事業を「乗り[逢い]交通」事業と定め、実施までのサポートや経費の一部助成を行っていく。
- ・交通空白地域や公共交通機関の運行が充実していない地域に対して事業説明を行い、導入を促進していく。
- ・事業導入の際には、公共交通機関の役割分担に十分配慮するよう交通事業者と協議を行い、市の地域公共交通活性化再生協議会の承認を経て実施する。

実施主体

由利本荘市／バス事業者／タクシー事業者

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
＜随時 募集・検討協議・導入＞				

【事例】空白地有償やボランティアの事例

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「ちよい乗り」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
＜車両更新時にラッピング実施＞				

【画像】ごてんまり号、青バス

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たくなるような“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
↖ 募集・準備				

↖
募集・準備 → ↗
実施

【画像】「子吉線でグランマート！」乗車証

【画像】利用者の姿？？

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、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。
- ・利用料金の割引き等の検討を行う際には、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〉				

【画像】免許返納のイメージ図

【事例】他自治体の事例

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的に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。
- ・意見を出す側の責任の所在も確かにすることも必要であると考えていることから、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
↖検討準備				

↖検討準備

↗意見箱の設置

【事例】他自治体の事例

目標4 “鳥海山ろく線”の維持と利活用

- ・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。
- ・しかし、「生活の足」である本質は変わりのことであり、地域住民の利用なくして鳥海山ろく線を維持していくことは難しい。
- ・そこで、鳥海山ろく線が抱える課題の解決と、利用者の獲得に向けた抜本的な対策の検討を開始していかなければならない。

事業4-1 通学定期券購入費助成の検討

事業概要

- ・●年度に●人あった通学定期利用は、●年度には●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
〈アンケート・検討・判断〉				〈実施〉

【事例】他自治体の事例

【画像】車両の画像

【画像】通学利用者の姿 薬師堂駅？

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、そもそも必要なのか、必要であればどのような運行形態がマッチするのかを検討・協議し地域住民の「足」となり得る鉄道を目指す。
- ・事業の検討にあたっては事業2－3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
↖ 調査・検討・協議 ↗		↖ 必要に応じて実施 ↗		

【事例】他自治体の事例

【画像】駅舎（曲沢、吉沢、子吉など）

【一覧】各駅がカバーすべき町内をまとめる

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

- 平成22年度～26年度を計画期間とした市地域公共交通総合連携計画策定時に行ったアンケートでは、「由利高原鉄道がなくなった場合の代替交通」・「由利高原鉄道に並行するバス路線がなくなった場合の対応」ということで項目を設けている。
- 結果的には下記のグラフのとおりの回答状況であった。しかし、この件についての具体的な検討や協議などは、これまで行われていない。
- どちらも、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。
- 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、事業4－1、4－2と一体的な対策となるよう考慮して進める。

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
〈調査・検討・協議〉			〈必要に応じて実施〉	

【グラフ】連携計画のなくなった場合の円グラフ

【グラフ】両路線の赤字補填額のグラフ

第7章 目標の評価と進行管理

I、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 I “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
--------	-------------------

基準値：平成 30 年度

目標値：令和 6 年度

15 本／日

15 本／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
一	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
一	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 “鳥海山ろく線”の維持と利活用

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
●%	●%

【モニタリング方法】

- ・鳥海山ろく線の沿線である矢島、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。

※矢島、由利地域の高校生

⇒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

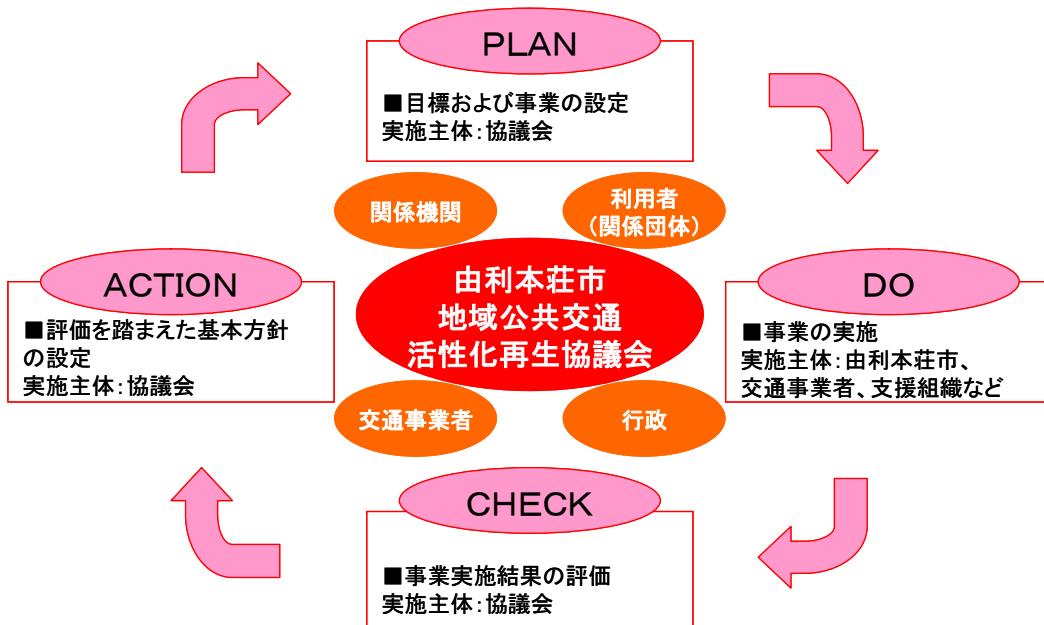
- ・途中で成果を測定・評価する。

■ 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)

**由利本荘市総合計画（新創造ビジョン）
市民アンケート調査
<公共交通関連抜粋>**

< 調査の実施概要 >

調査対象	18歳以上の市内在住者（約63,000人）	
調査期間	平成30年8月23日～9月20日	
調査方法	郵送調査（郵送による配付・回収及びインターネット回答）	
配布数	2,000人（対象人口の3.2%。無作為抽出）	
回収数	743票（回収率37.2%） うち、郵送回収 684票（92.1%） インターネット回答 59票（7.9%）	

年齢別	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	合計
配布数(人)	97	162	234	275	289	414	292	237	2,000
回収数(人)	16	39	60	95	97	200	143	90	743
回収率(%)	16.5	24.1	25.6	34.5	33.6	48.3	49.0	38.0	37.2
地域別	本荘	矢島	岩城	由利	大内	東由利	西目	鳥海	合計
配布数(人)	1,073	119	132	123	195	92	141	125	2,000
回収数(人)	405	42	44	52	65	43	49	36	743
回収率(%)	37.7	35.3	33.3	42.3	33.3	46.7	34.8	28.8	37.2

※年齢未回答者：3名、地域未回答者：7名

< 公共交通関連 >

- 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）

- 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

- III-4 「これからまつづくり」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すか」

- 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いますか」

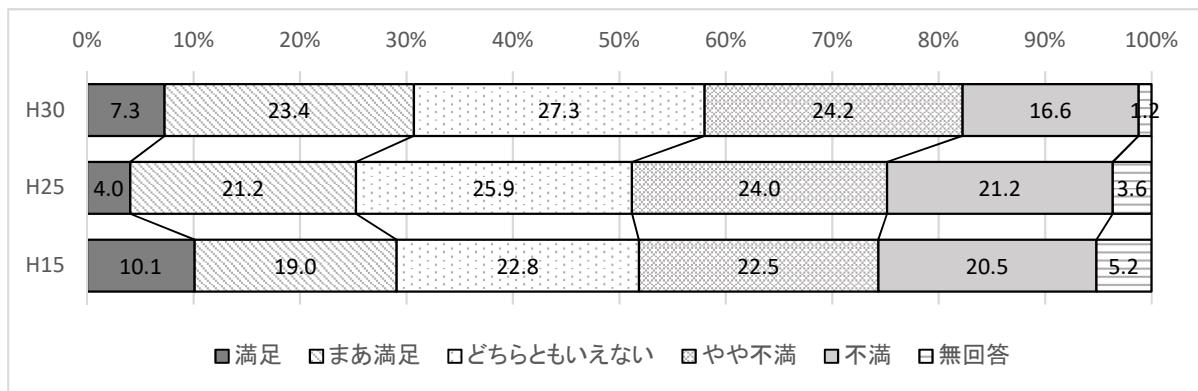
III-2 「由利本荘市の暮らし」について

- 自然環境や住環境、子育て環境など、本市の地域環境に対する市民の満足度を把握するための設問です。
- 「本荘由利一市七町合併住民アンケート（平成 15 年 4 月実施）」と「由利本荘市総合計画（新創造ビジョン）策定のための市民アンケート（平成 25 年 11 月実施）」との比較から、市民意識の変化を確認しています。

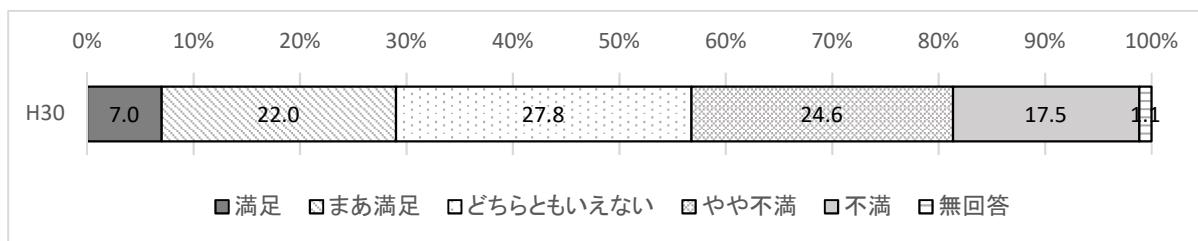
問 2 あなたは現在、暮らしている地域の環境をどう思いますか。（項目ごとに 1 つに○）

（オ）交通機関の便利さ（鉄道、定期バス等）

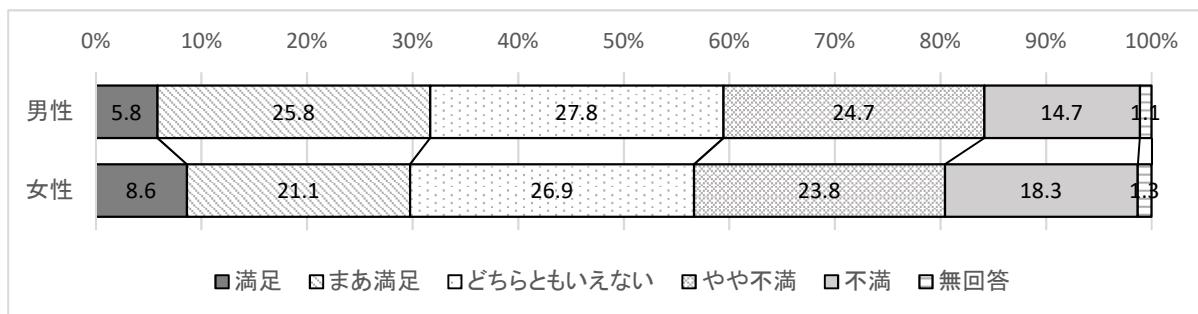
【全体】



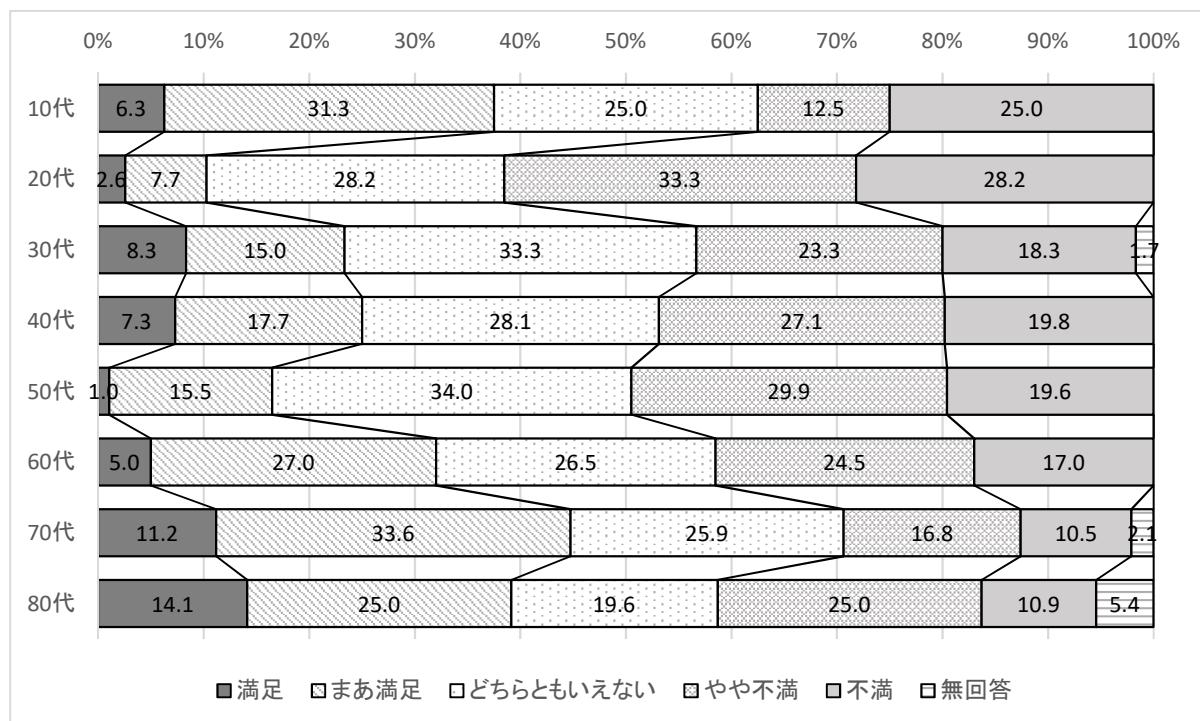
【全体（ウェイトバック補正後）】



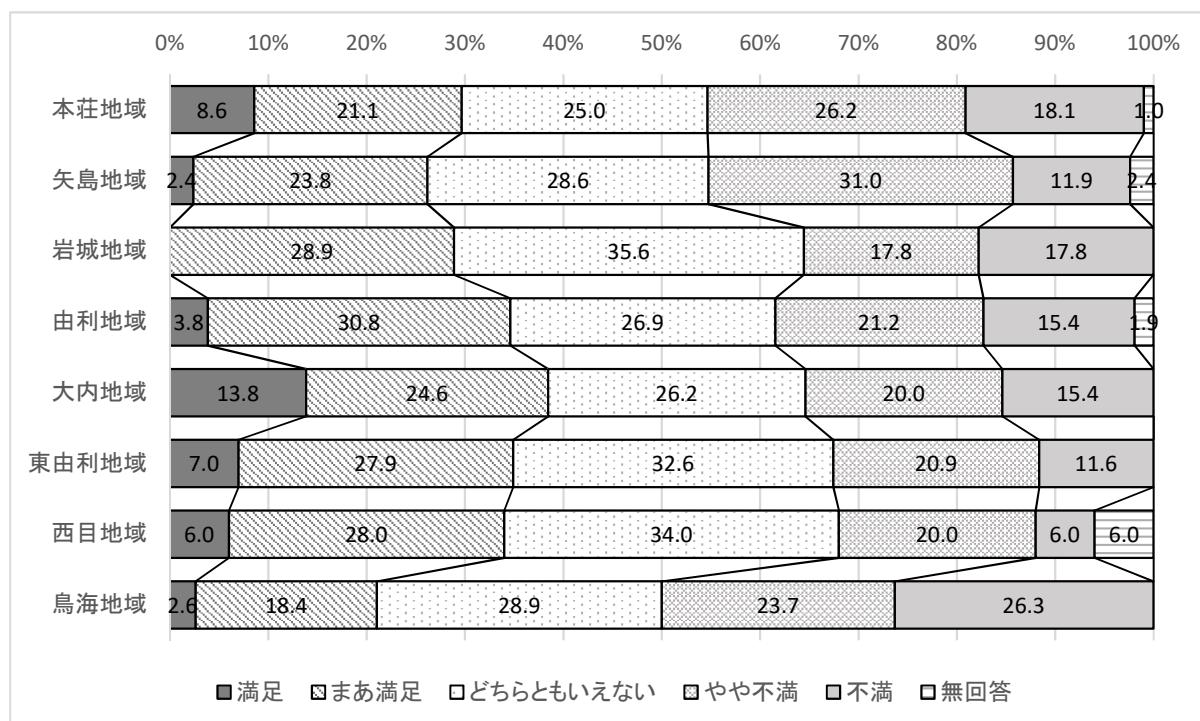
【性別】



【年代別】



【地域別】



IV-3 「これまでのまちづくり」について

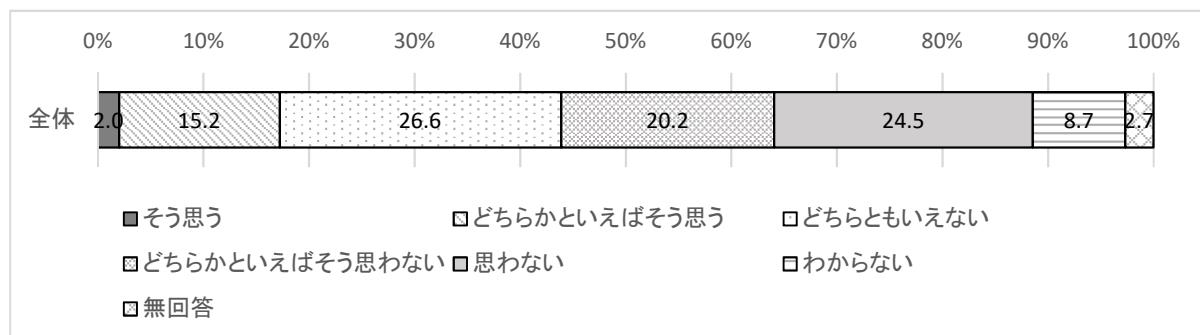
- 新創造ビジョン前期基本計画の各政策における「5年間の方向性」の中で実施、推進するとした施策について、市民がその取組の効果をどれだけ実感しているか把握する設問です。

問3 あなたは、由利本荘市の最近5年間のまちづくりをどのように感じていますか。

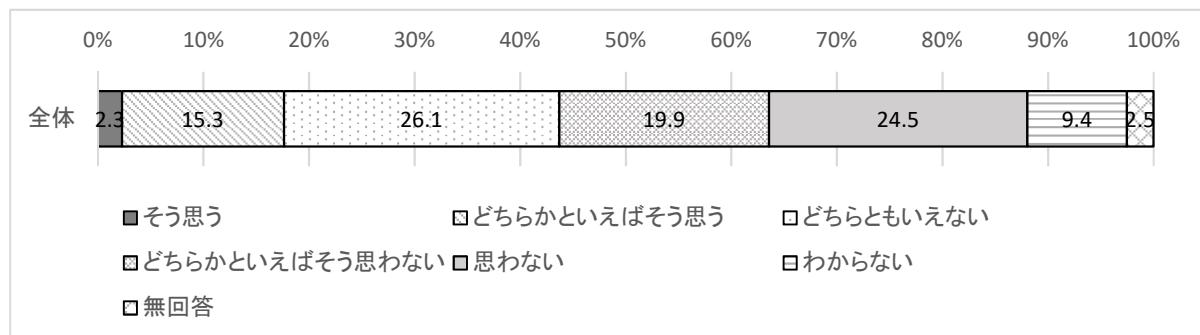
(項目ごとに1つに○)

(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

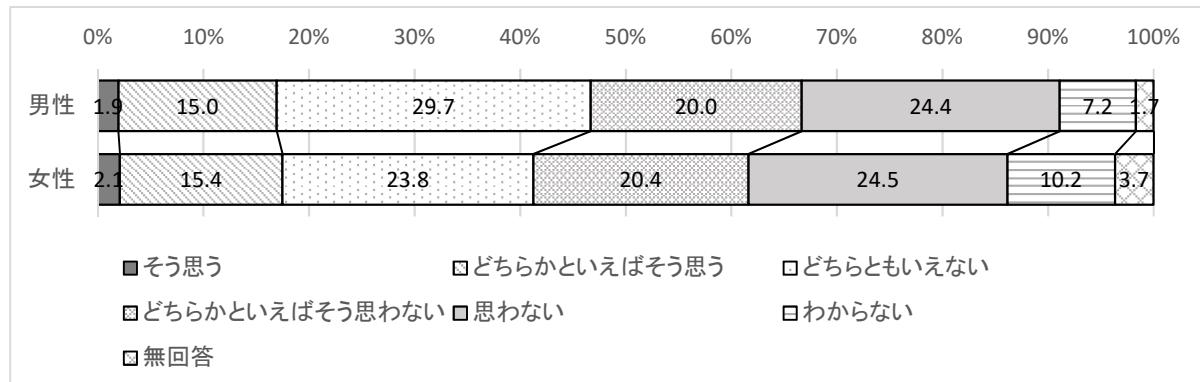
【全体】



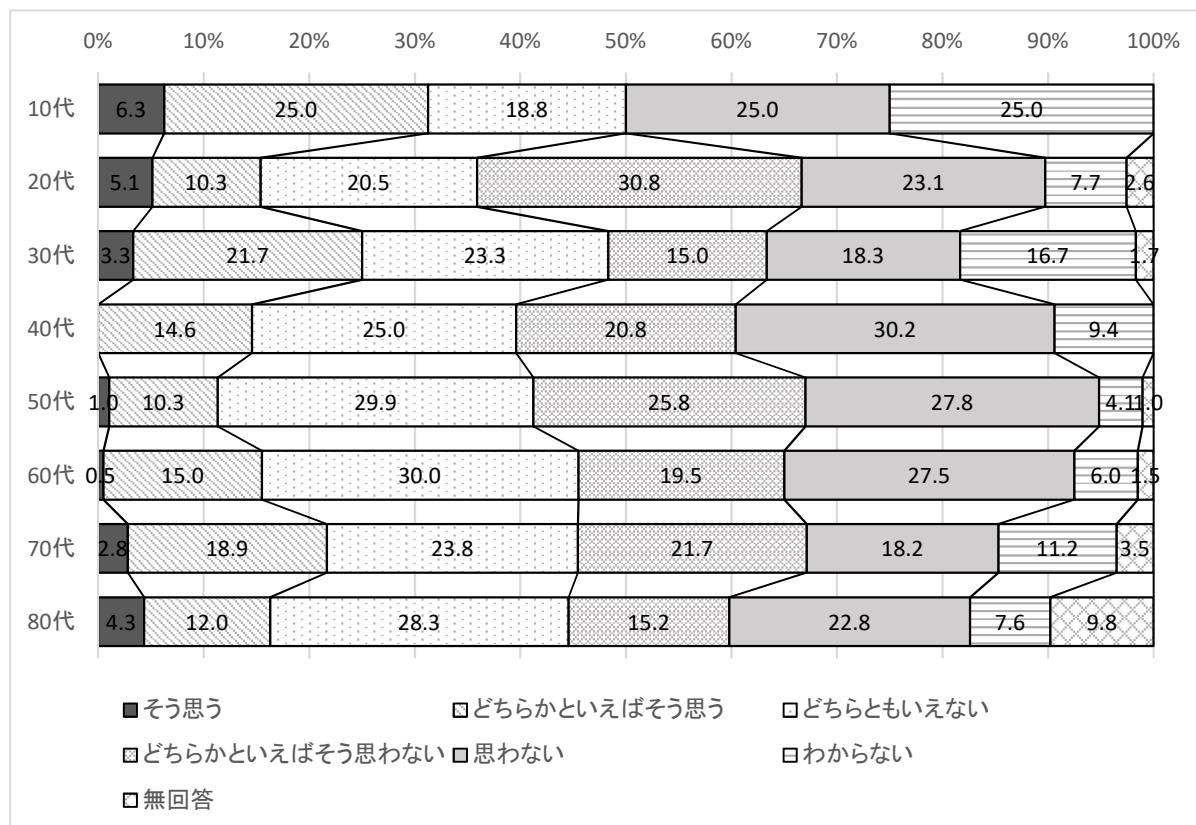
【全体（ウェイトバック補正後）】



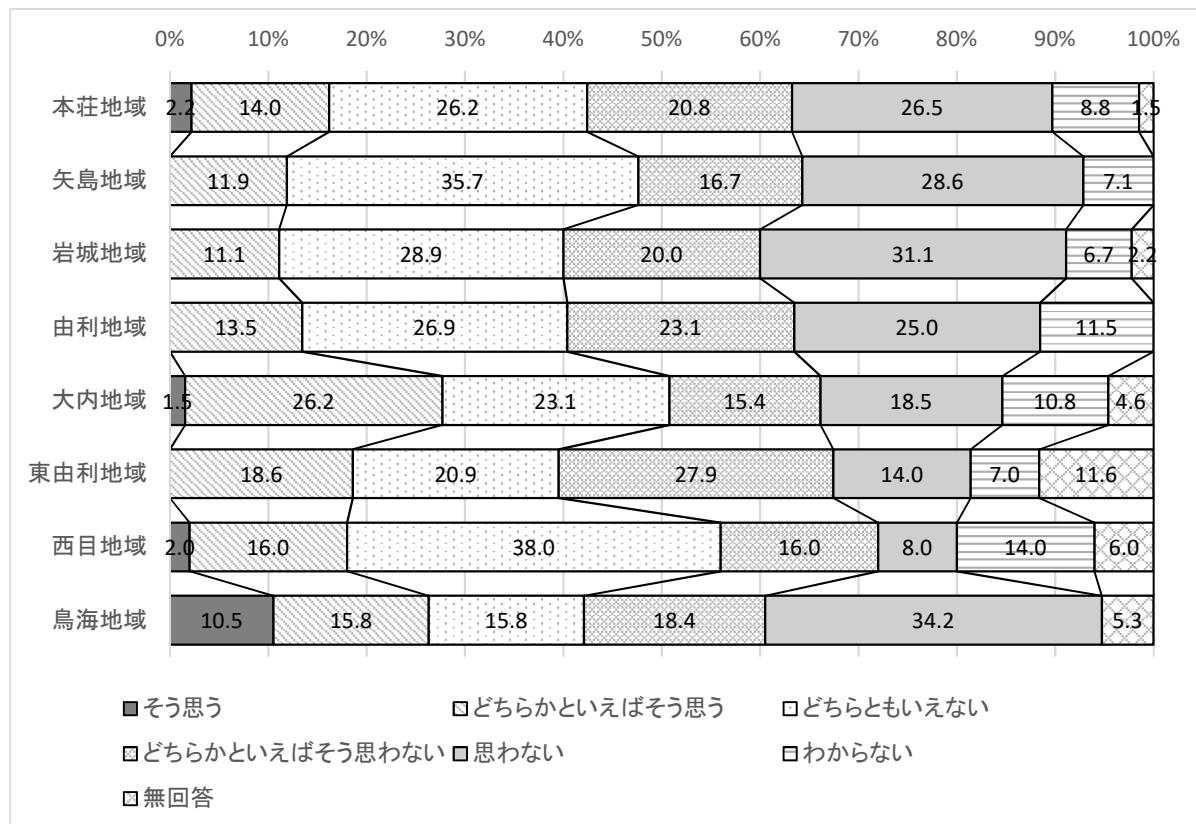
【性別】



【年代別】



【地域別】



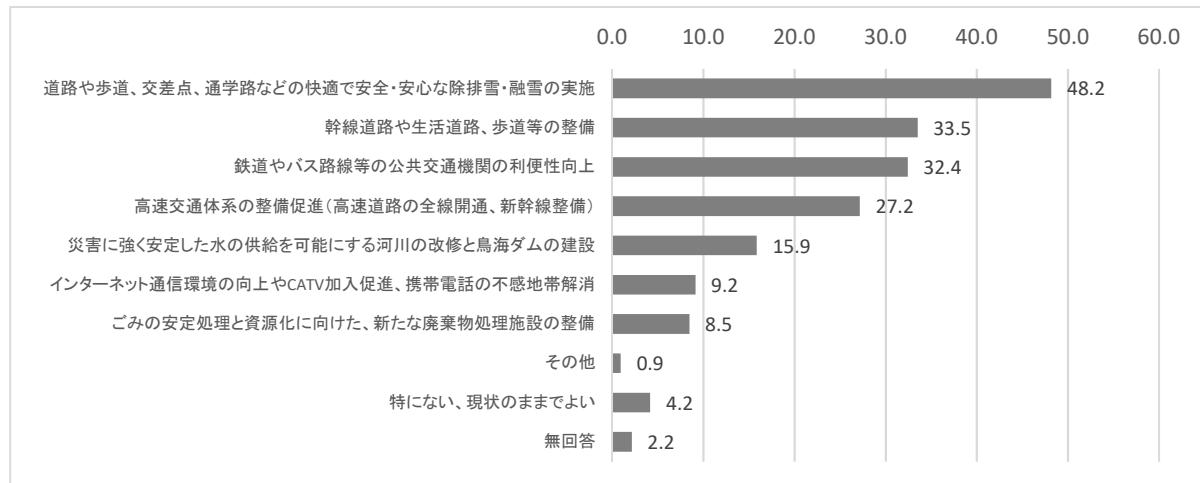
IV-4 「これからのまちづくり」について

○ これからのまちづくりに、市民が特に期待する取組を把握する設問です。

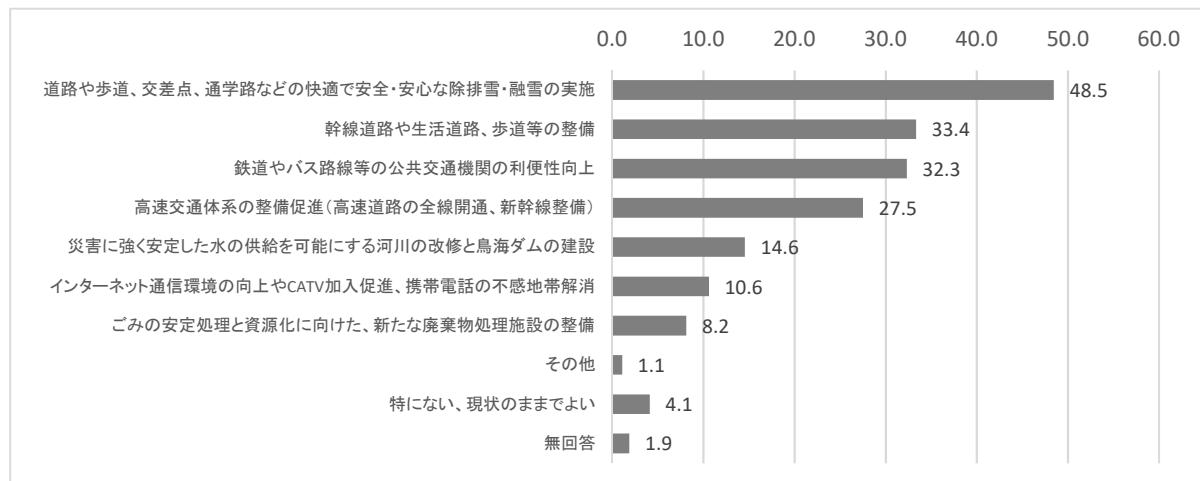
問9 「社会基盤や生活環境」を整備する上で、特に必要なことは何だと思いますか。

(主なもの2つまでに○)

【全体】

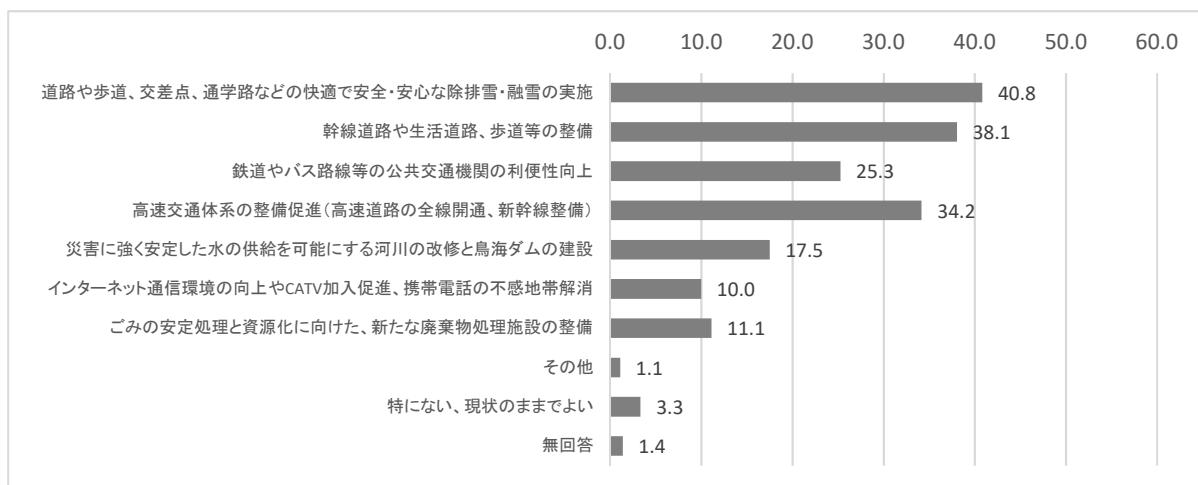


【全体（ウェイトバック補正後）】

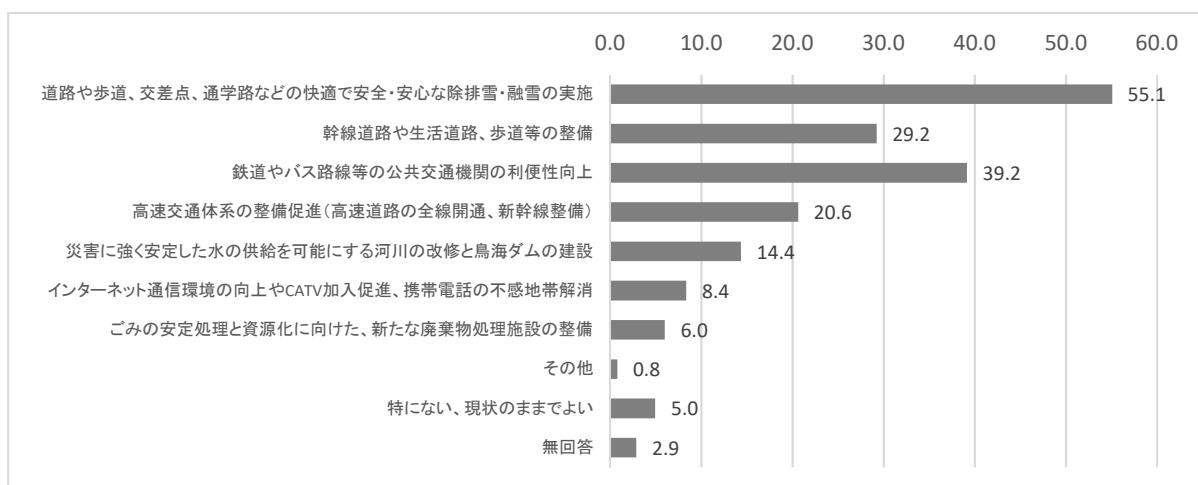


【性別】

〔男性〕

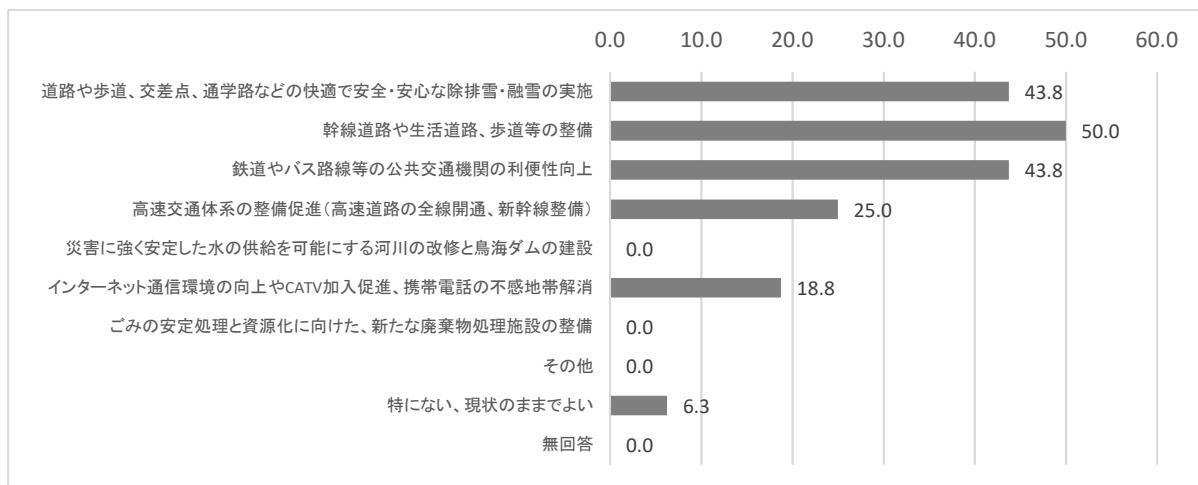


〔女性〕

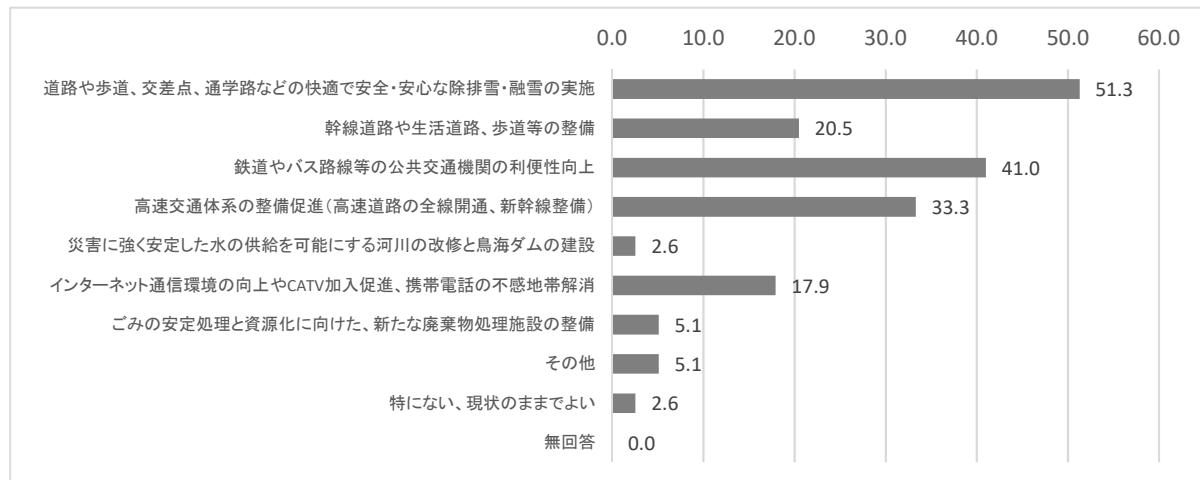


【年代別】

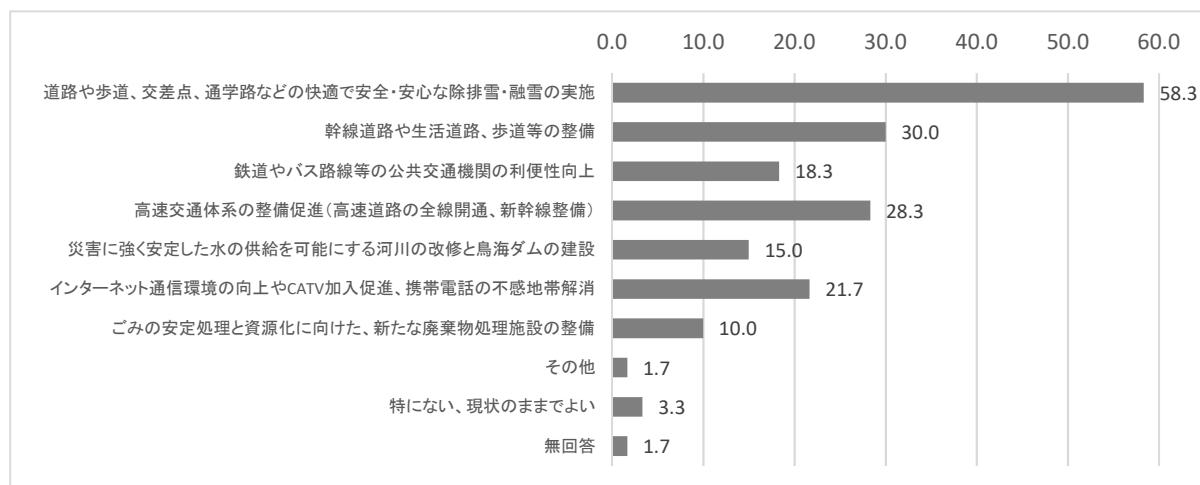
〔10代〕



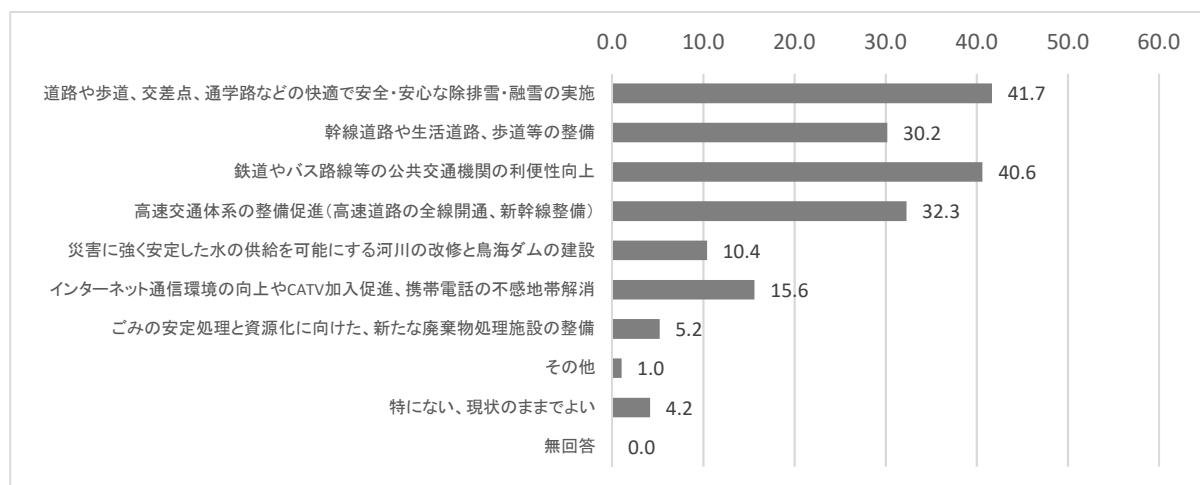
[20代]



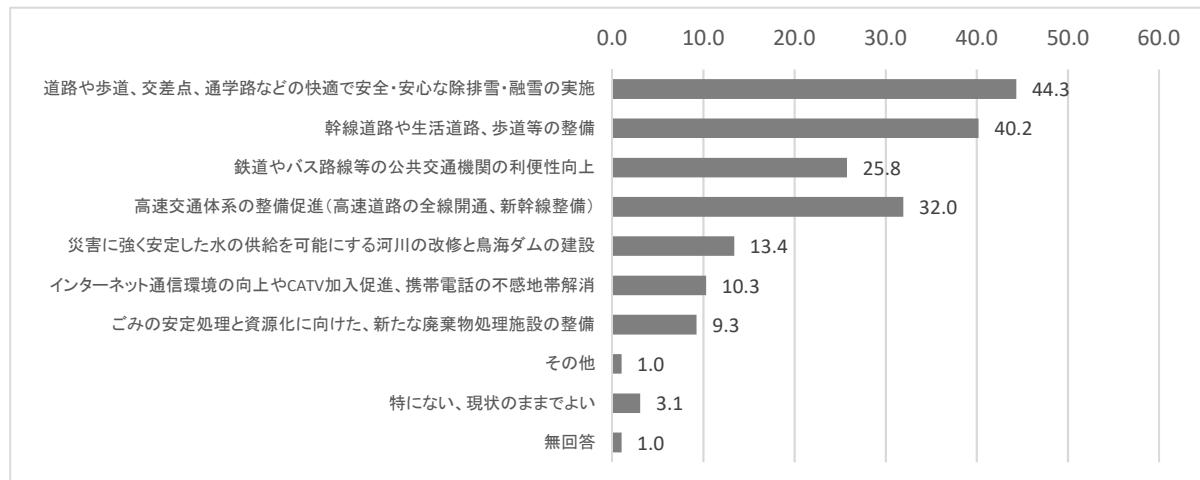
[30代]



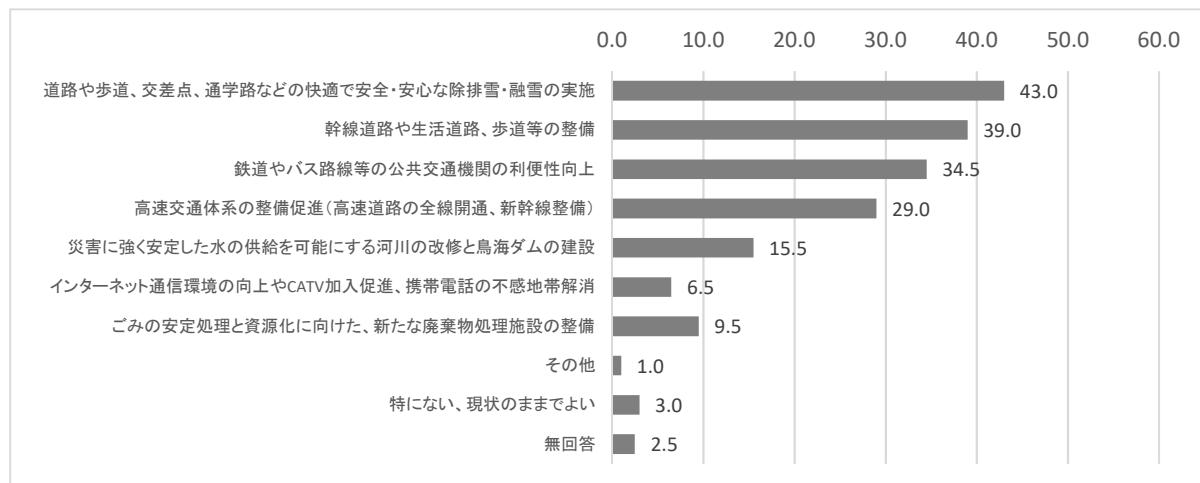
[40代]



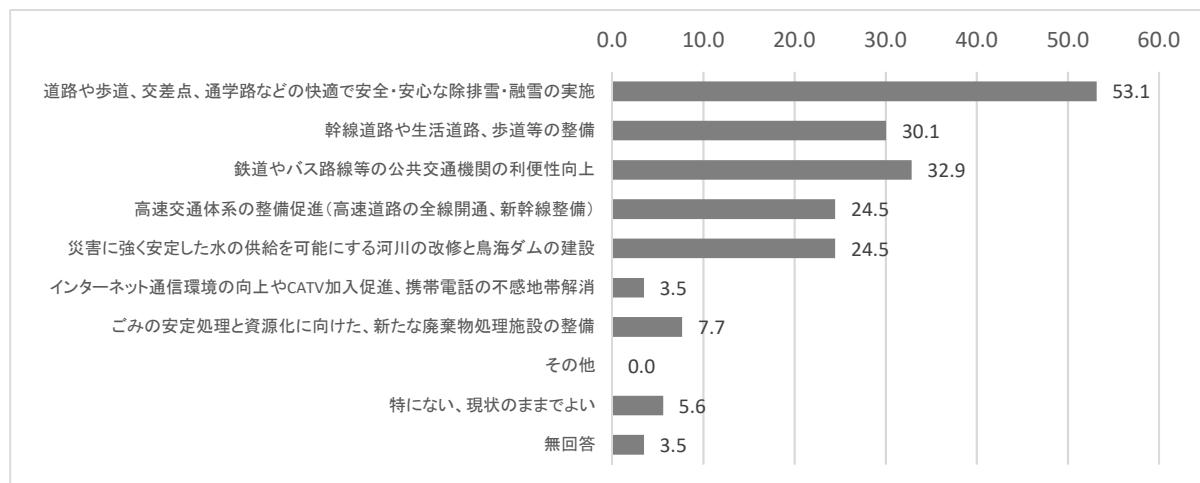
[50代]



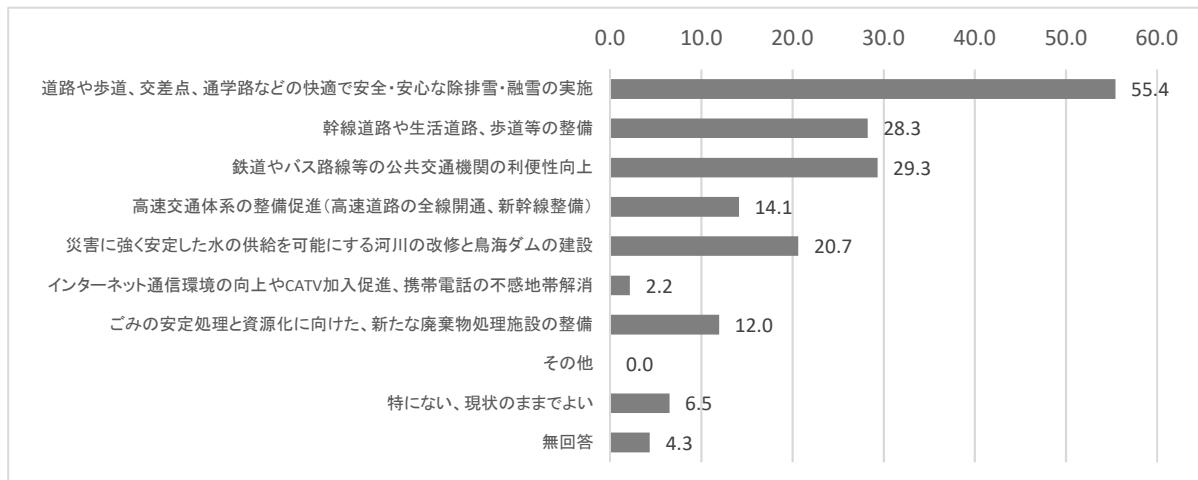
[60代]



[70代]

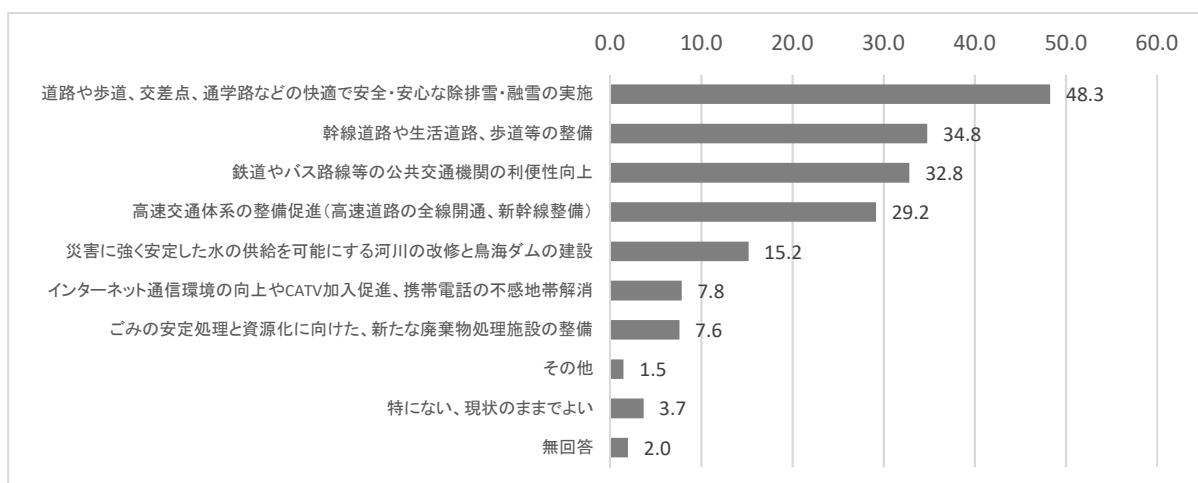


【80代】

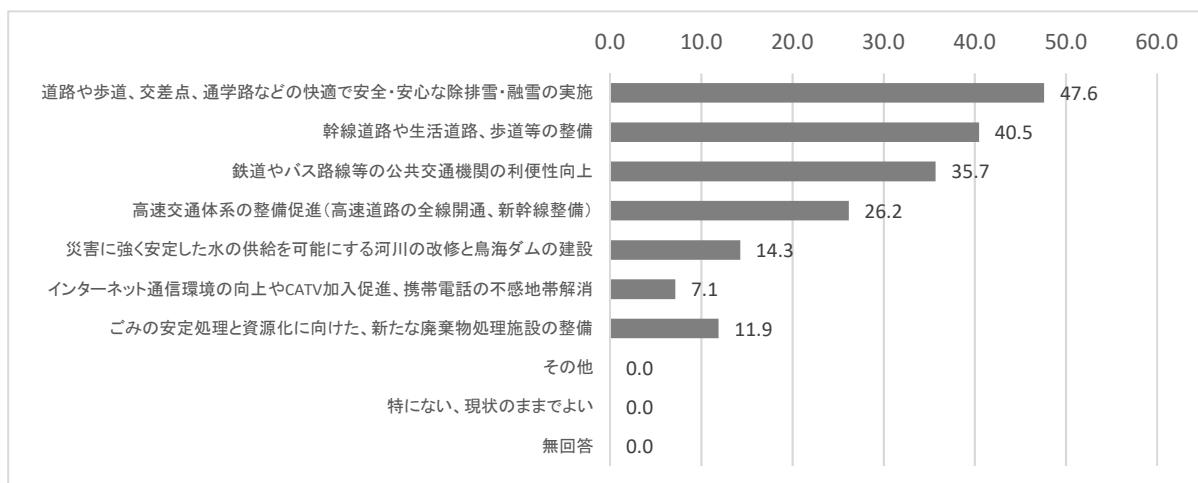


【地域別】

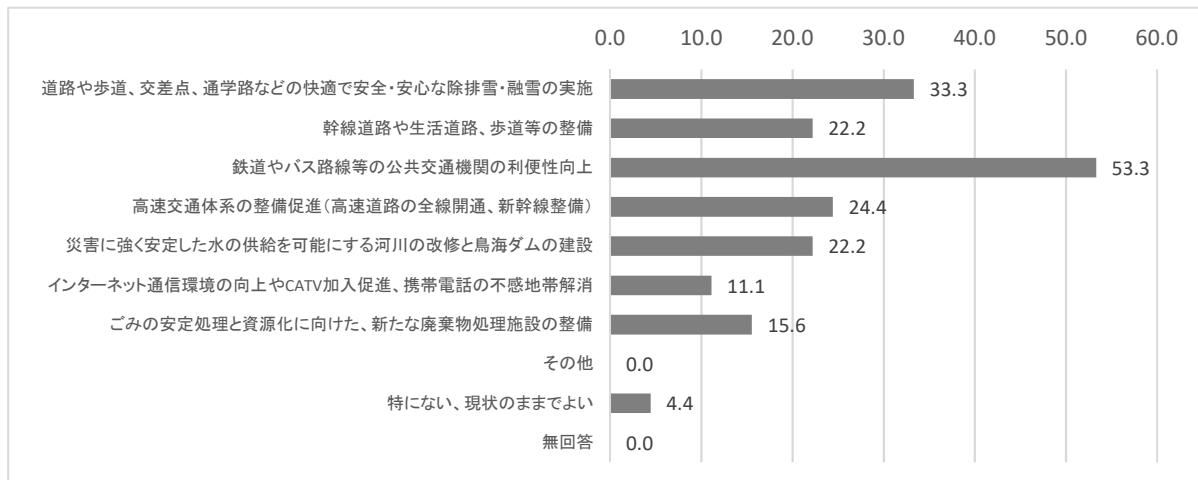
【本荘】



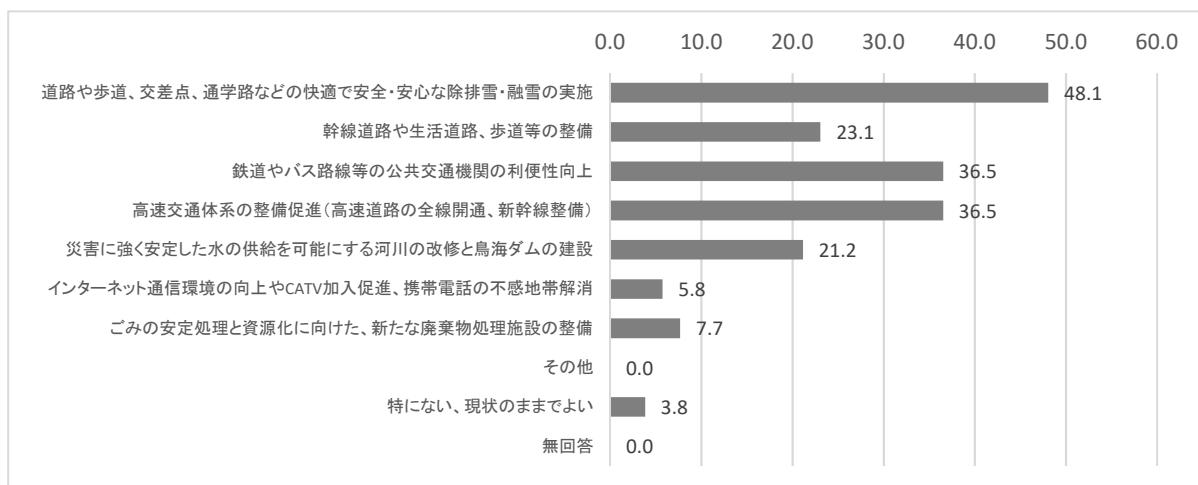
【矢島】



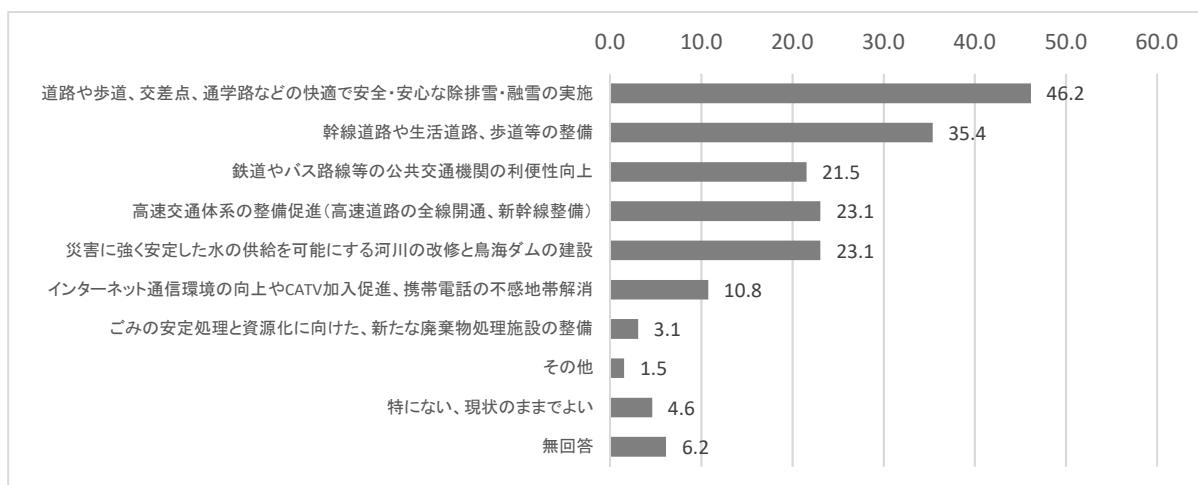
[岩城]



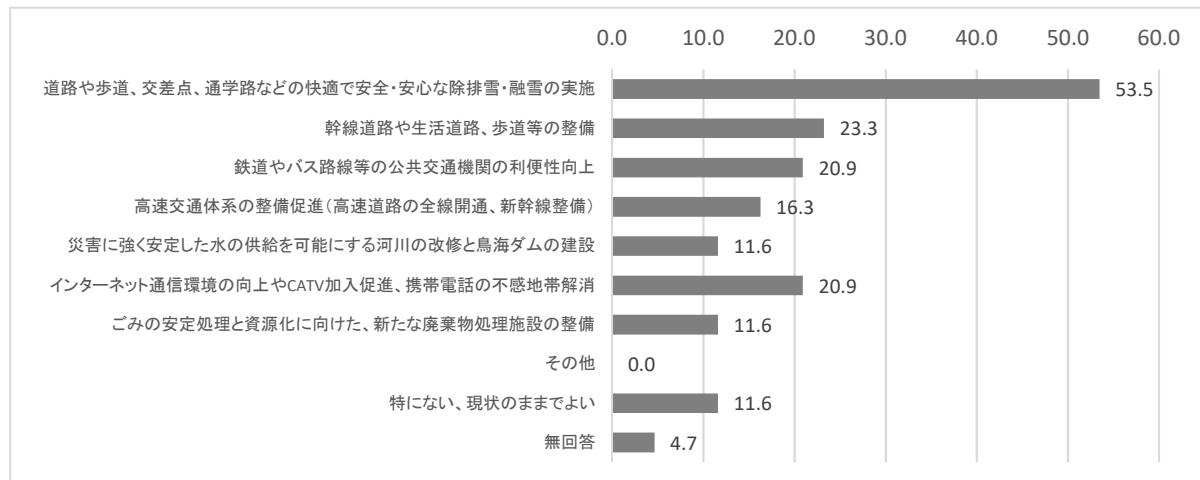
[由利]



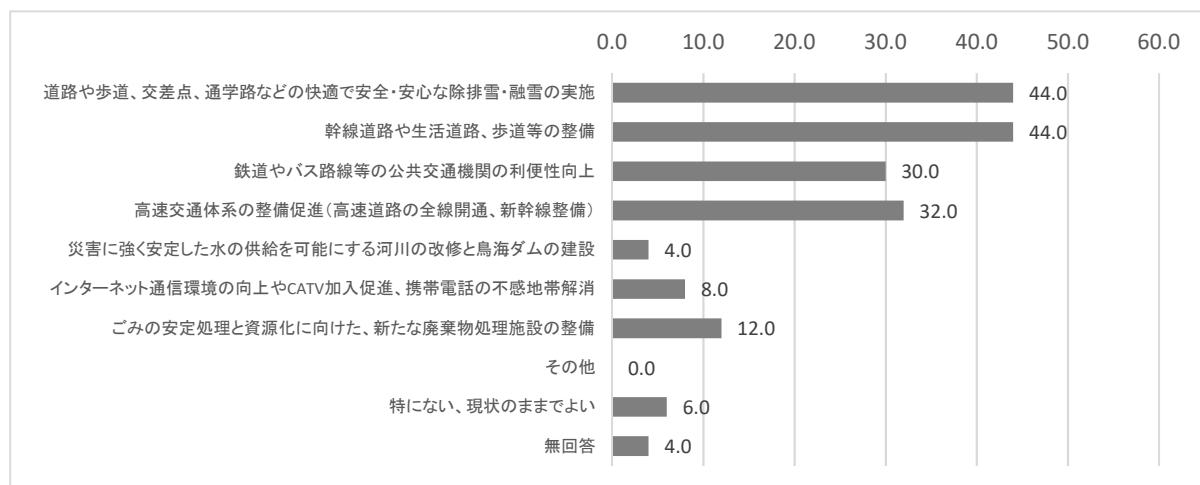
[大内]



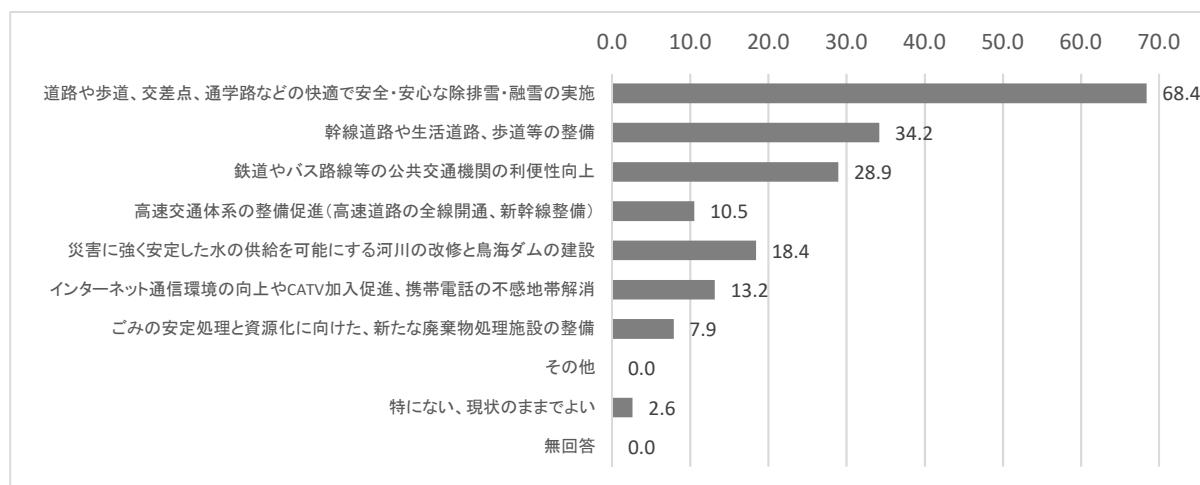
[東由利]



[西目]



[鳥海]



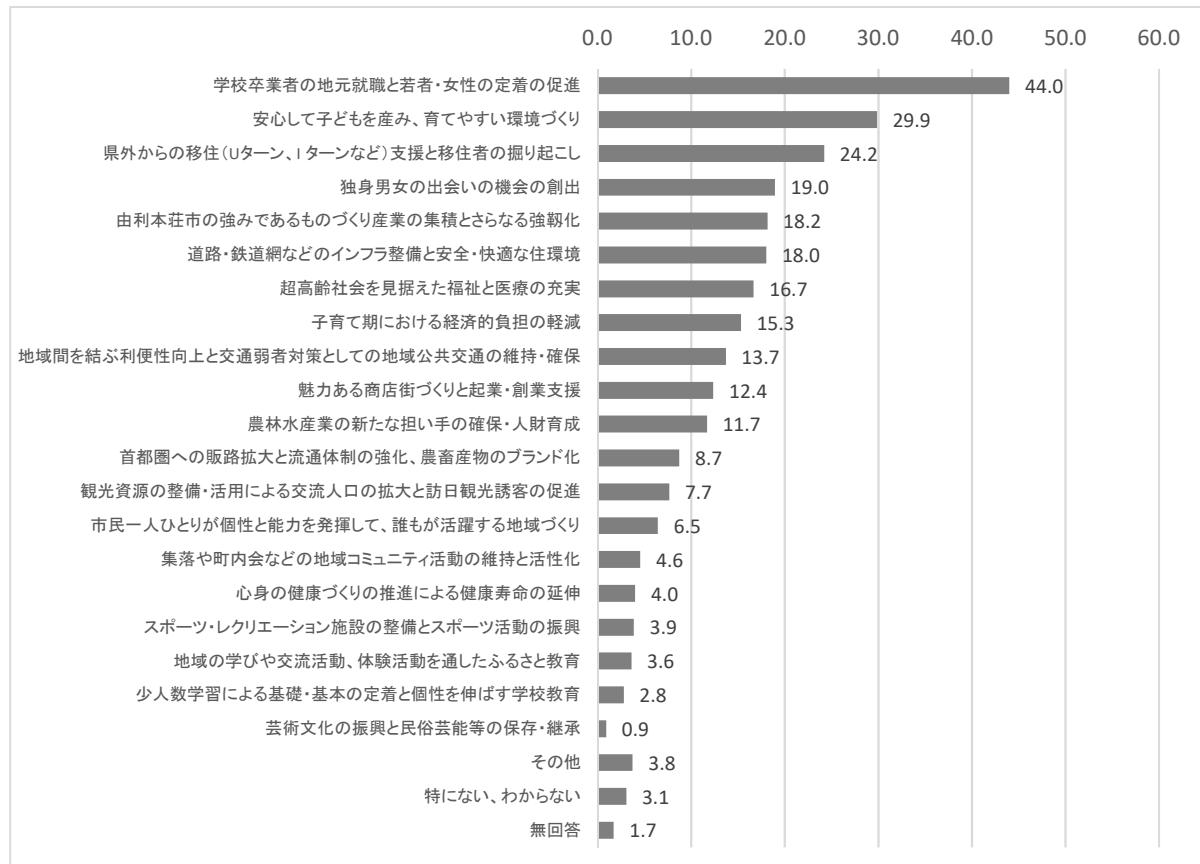
IV-5 「人口減少社会における取組」について

- 本市が直面する人口減少問題に関し、市民が特に期待する取組を把握する設問です。

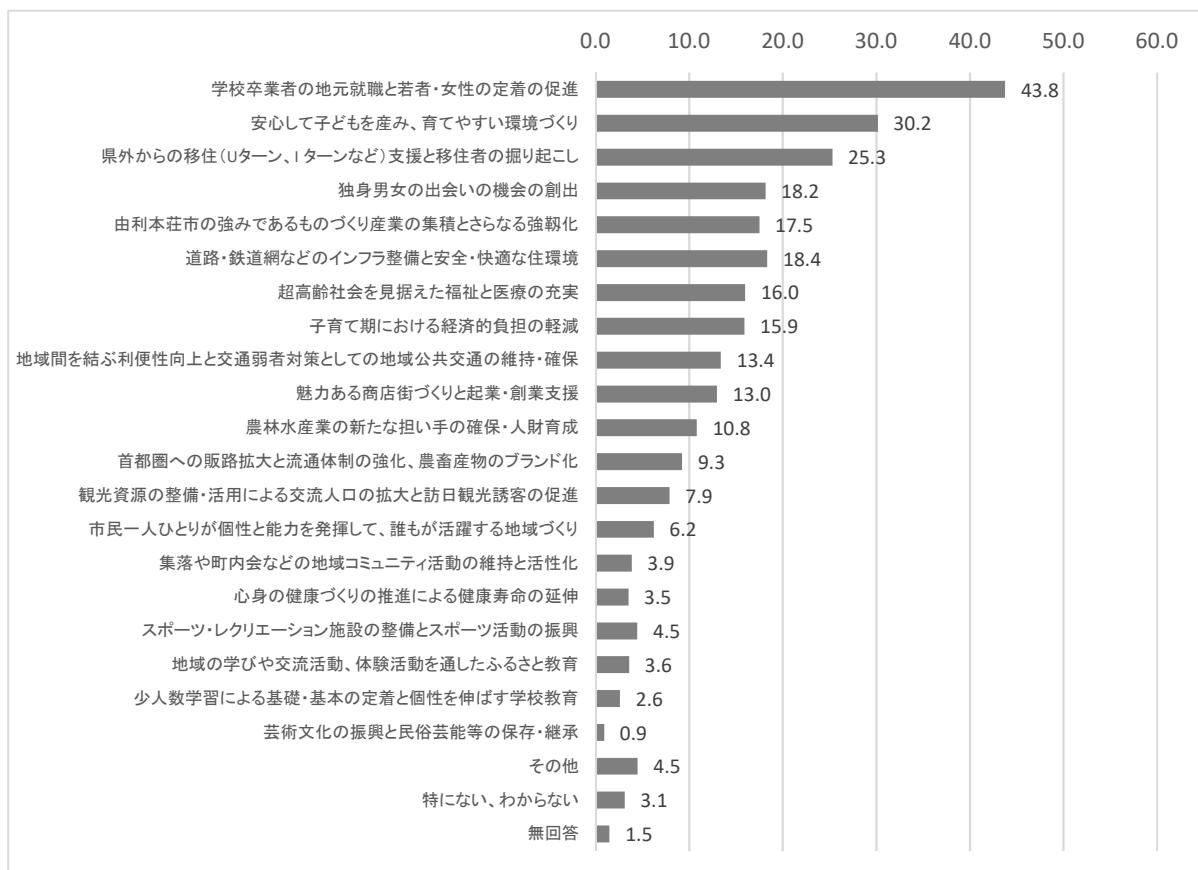
問 18 全国的に人口減少が進むなか、由利本荘市に必要とされていることは何だと思いますか。

(主なもの 3つまでに○)

【全体】

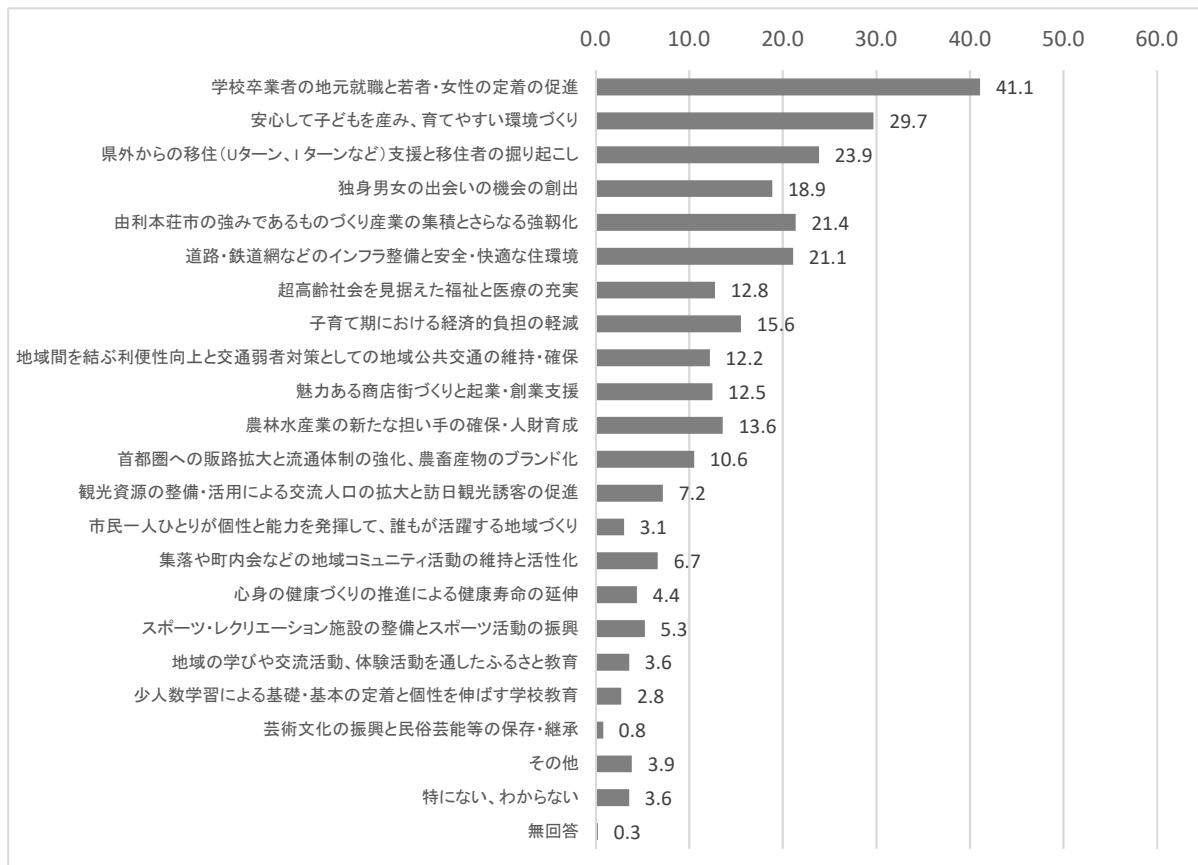


【全体（ウェイトバック補正後）】

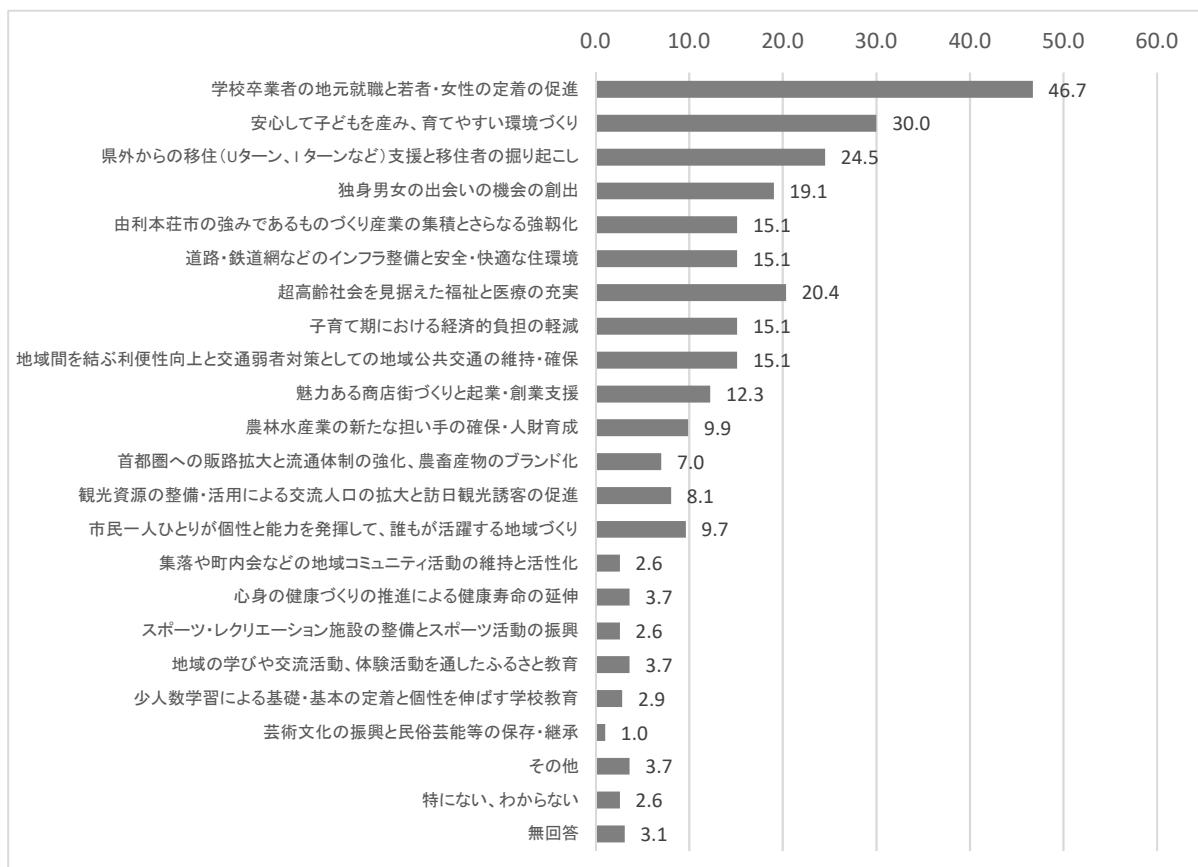


【性別】

〔男性〕

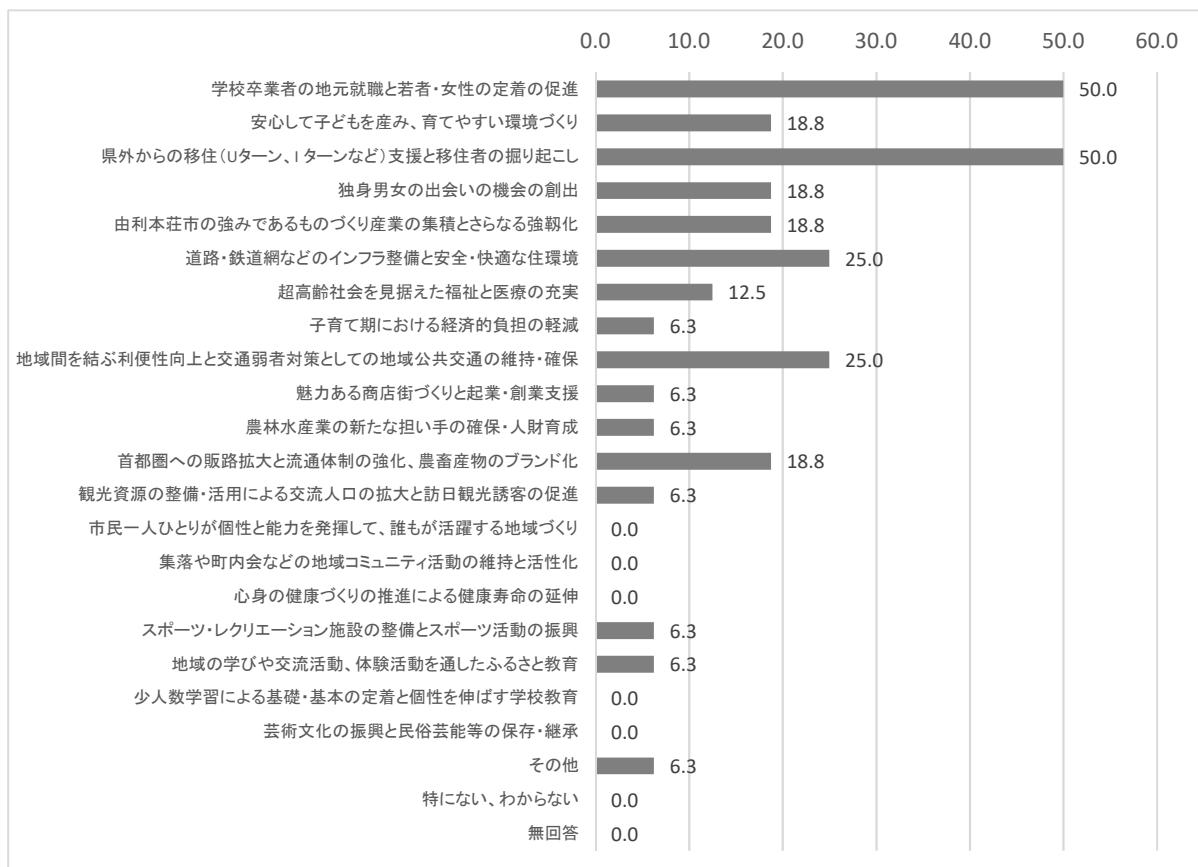


【女性】

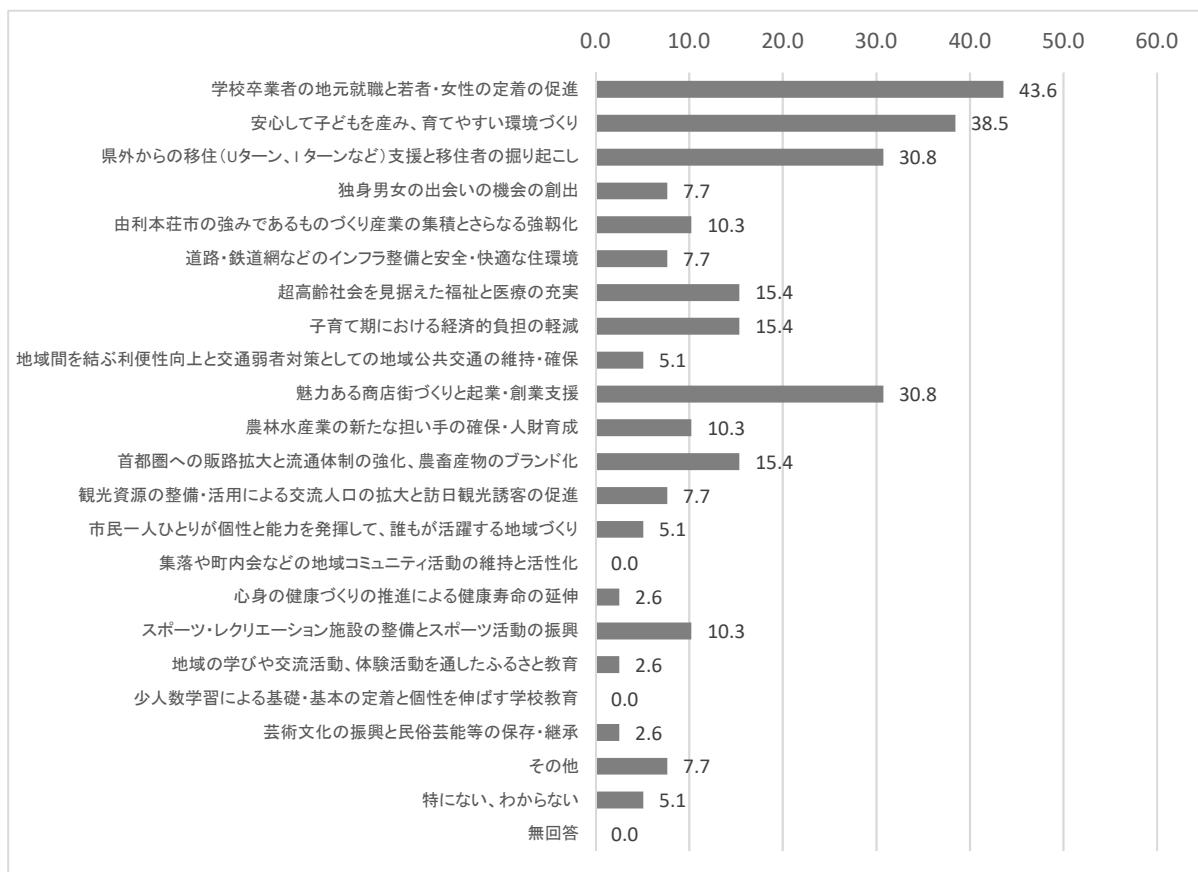


【年代別】

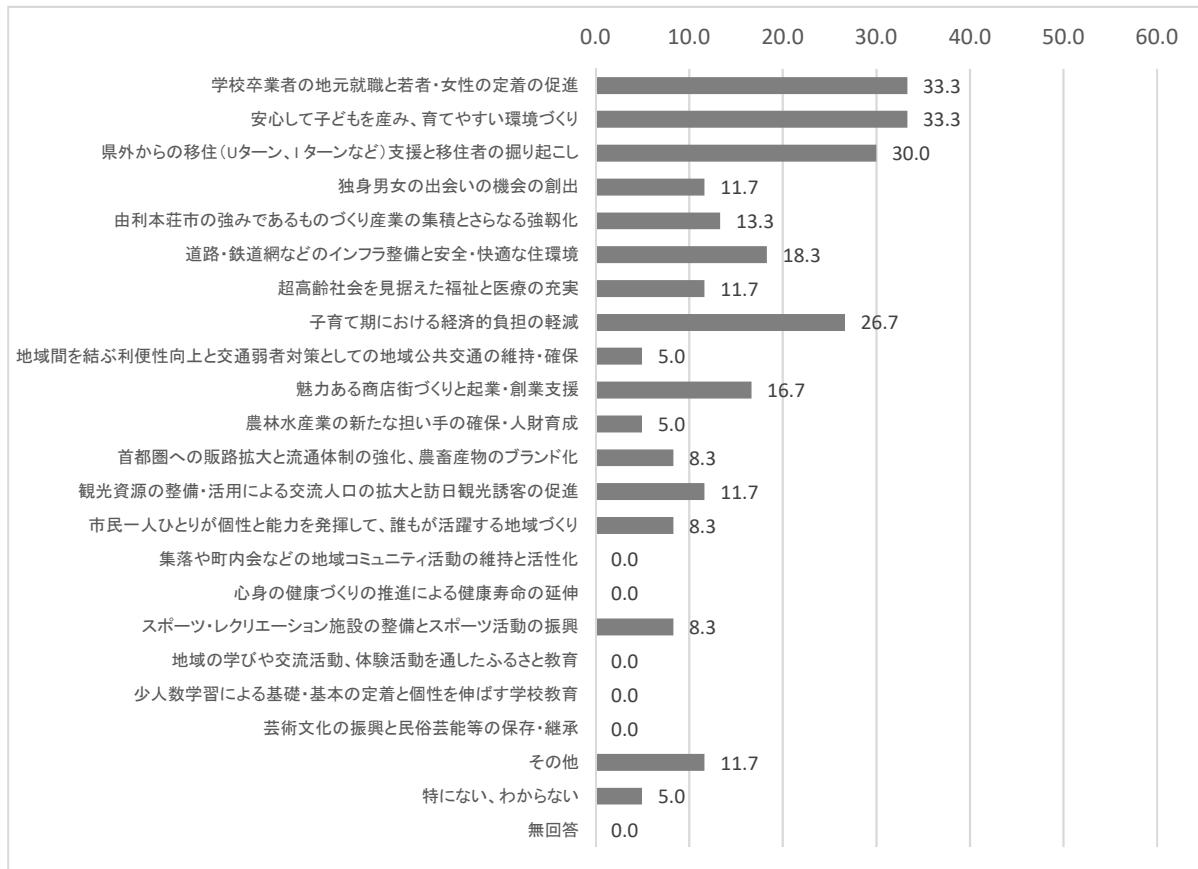
[10代]



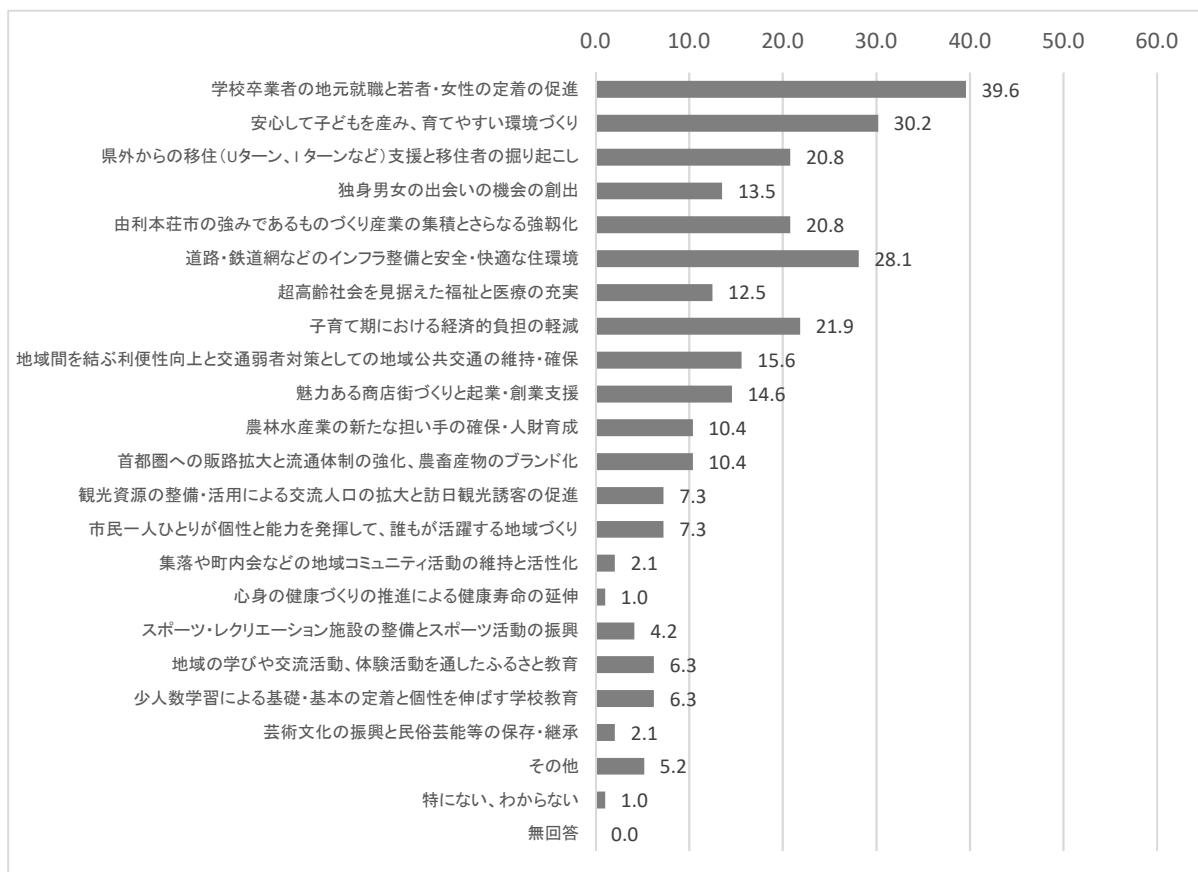
[20代]



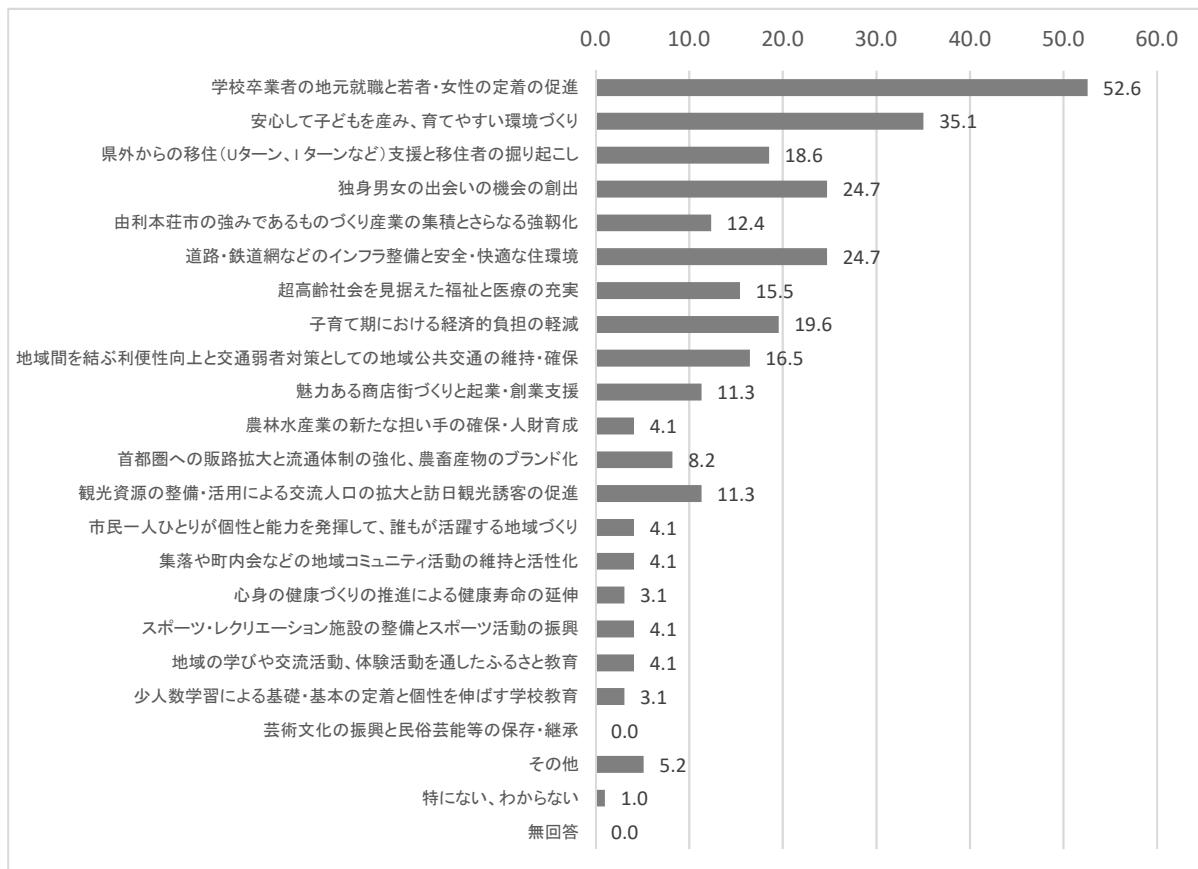
[30代]



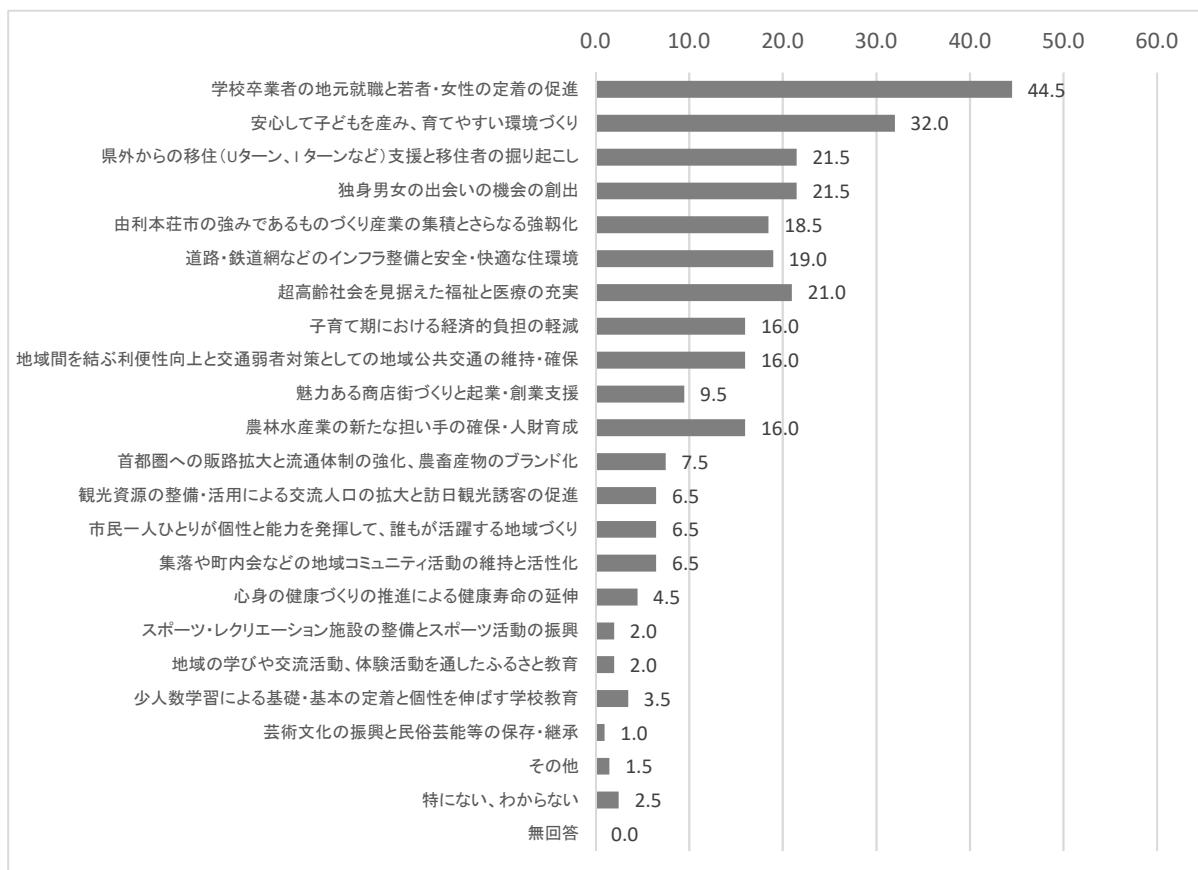
[40代]



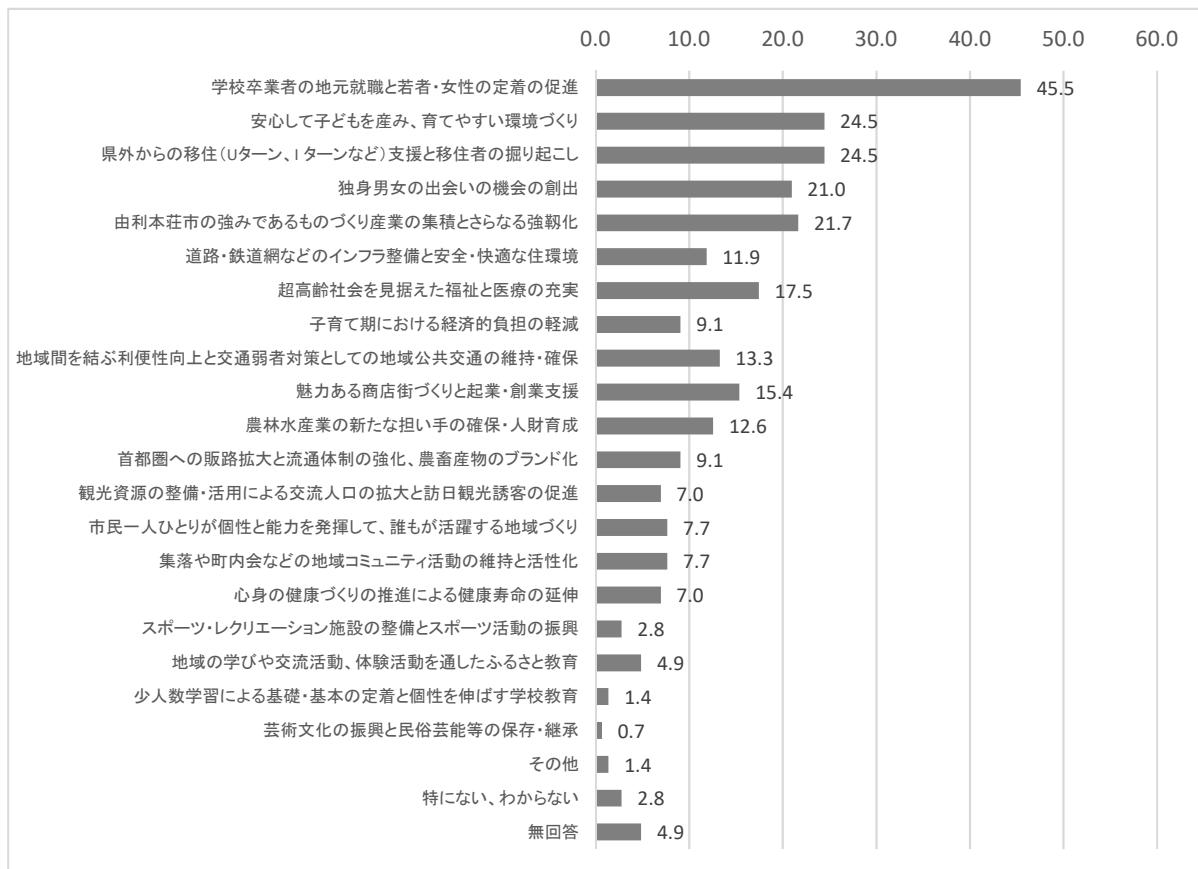
[50代]



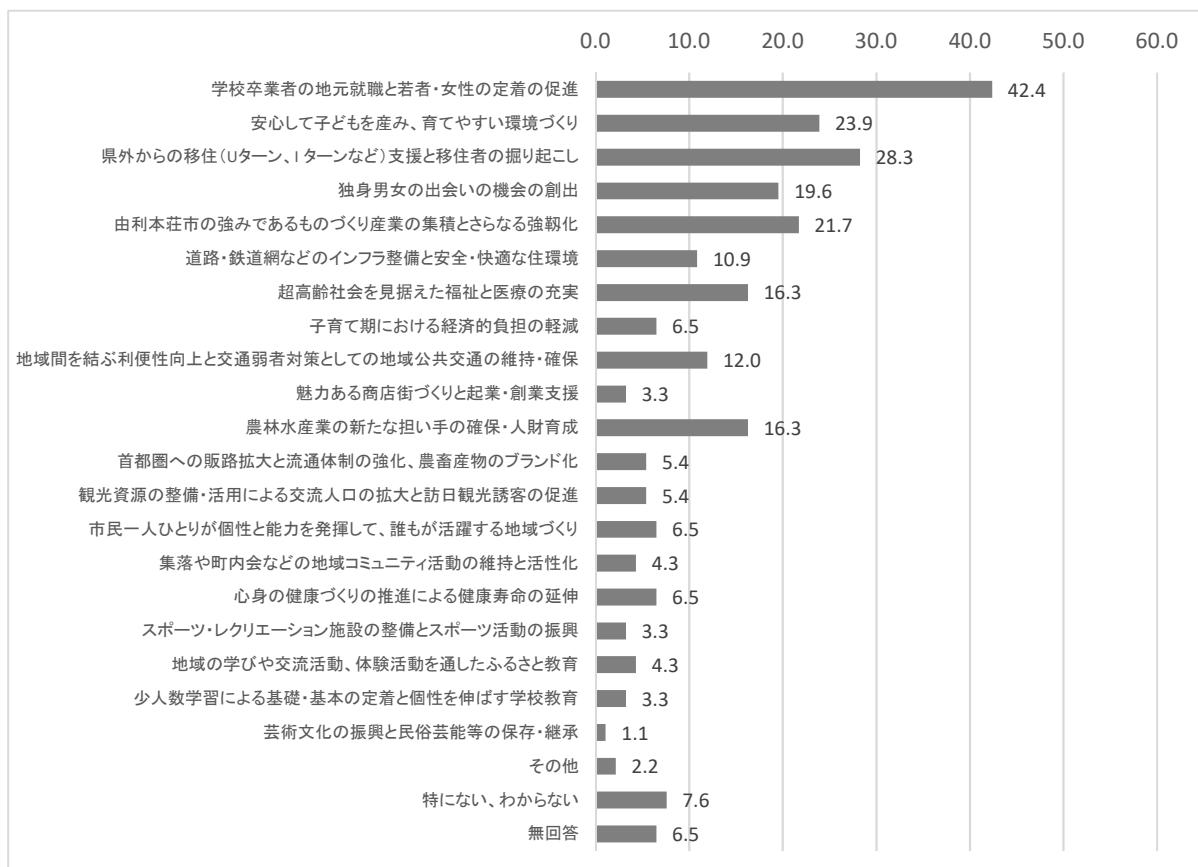
[60代]



[70代]

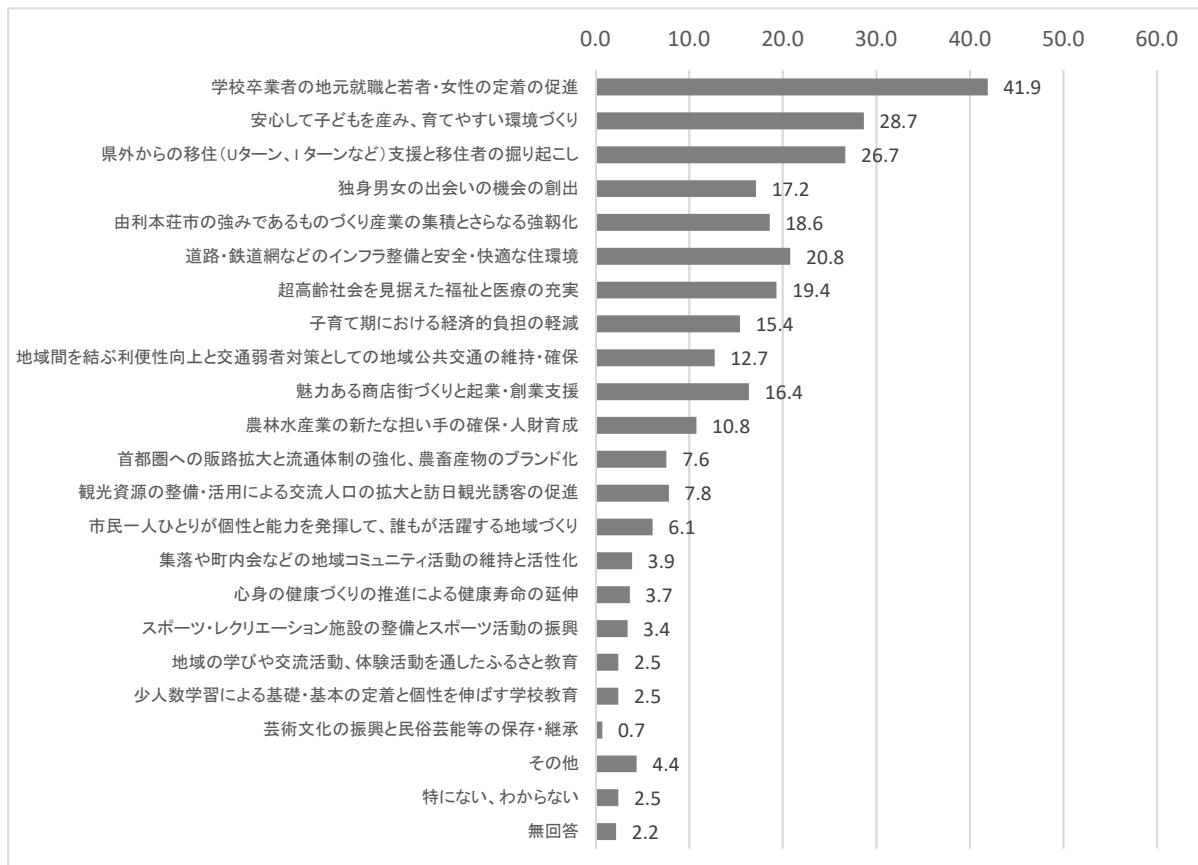


【80代】

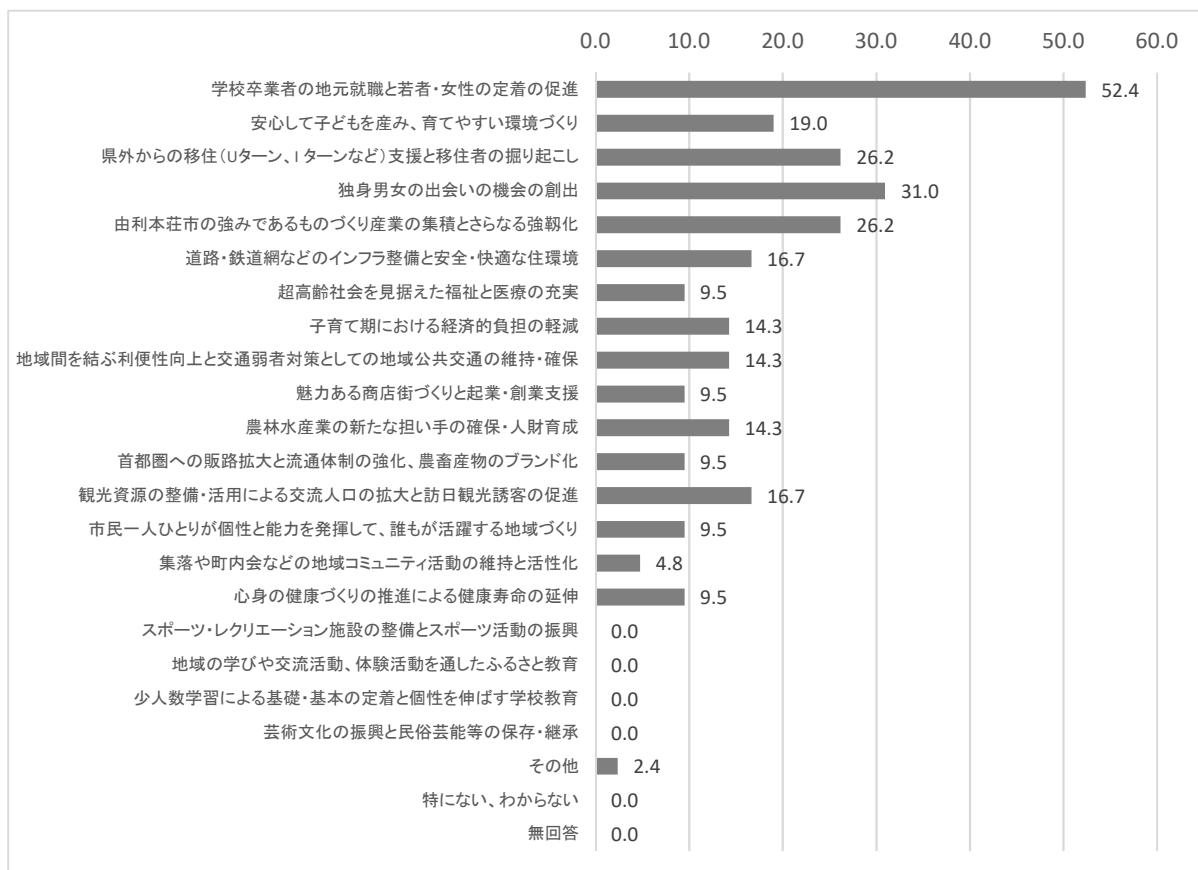


【地域別】

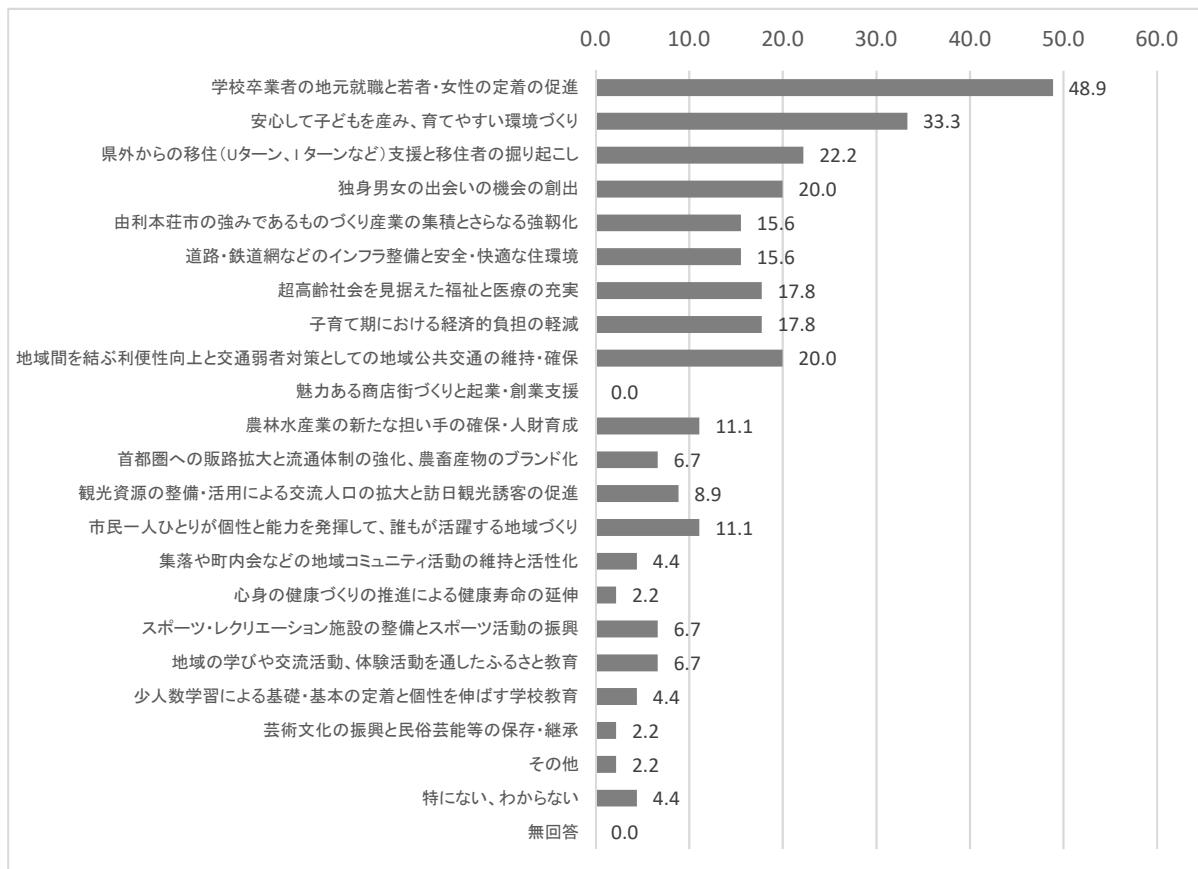
【本荘】



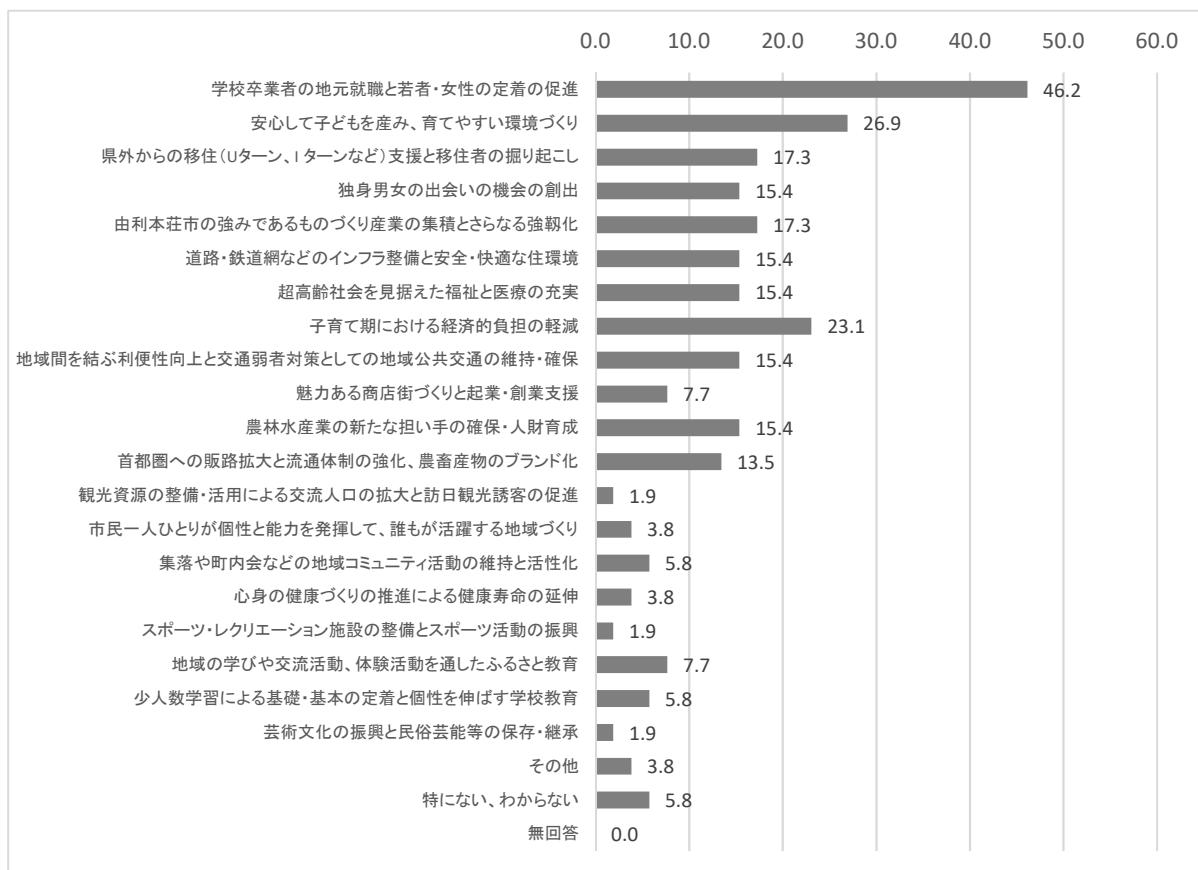
〔矢島〕



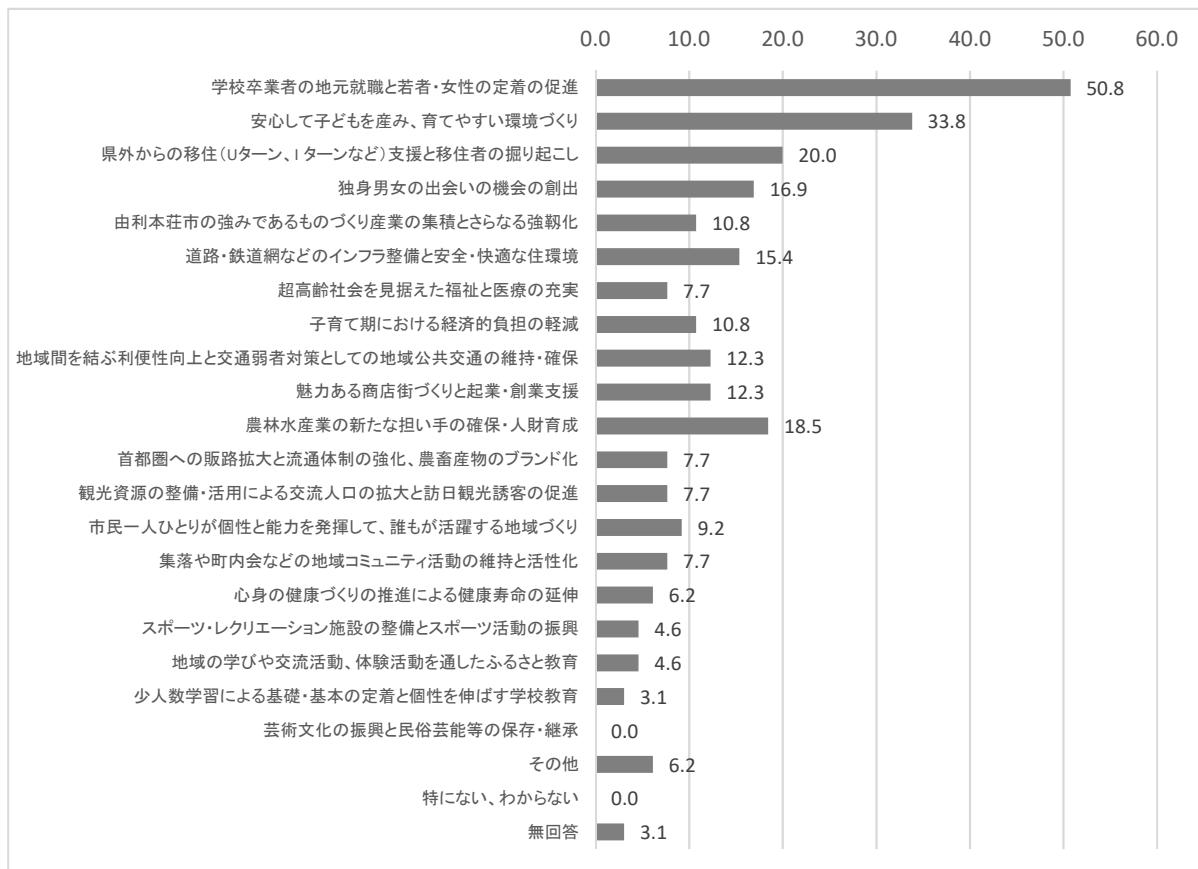
〔岩城〕



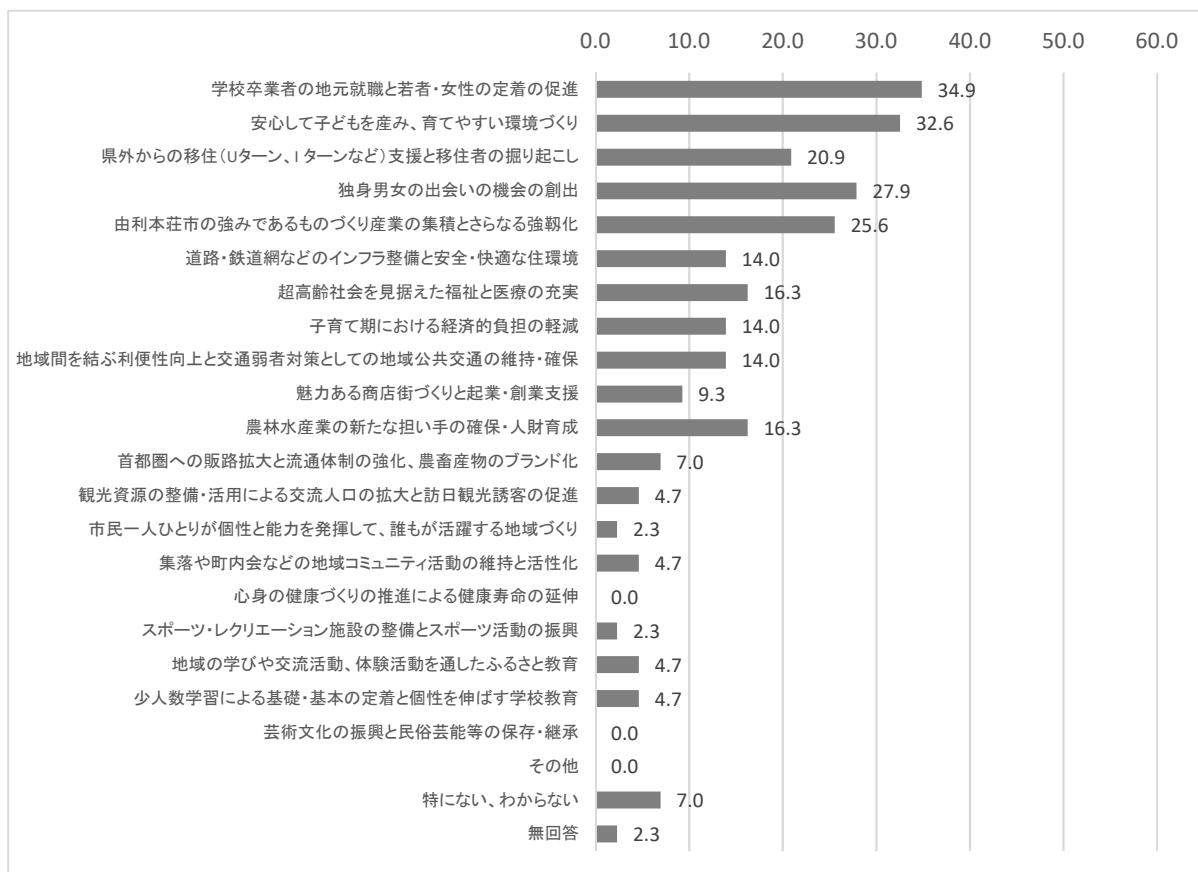
[由利]



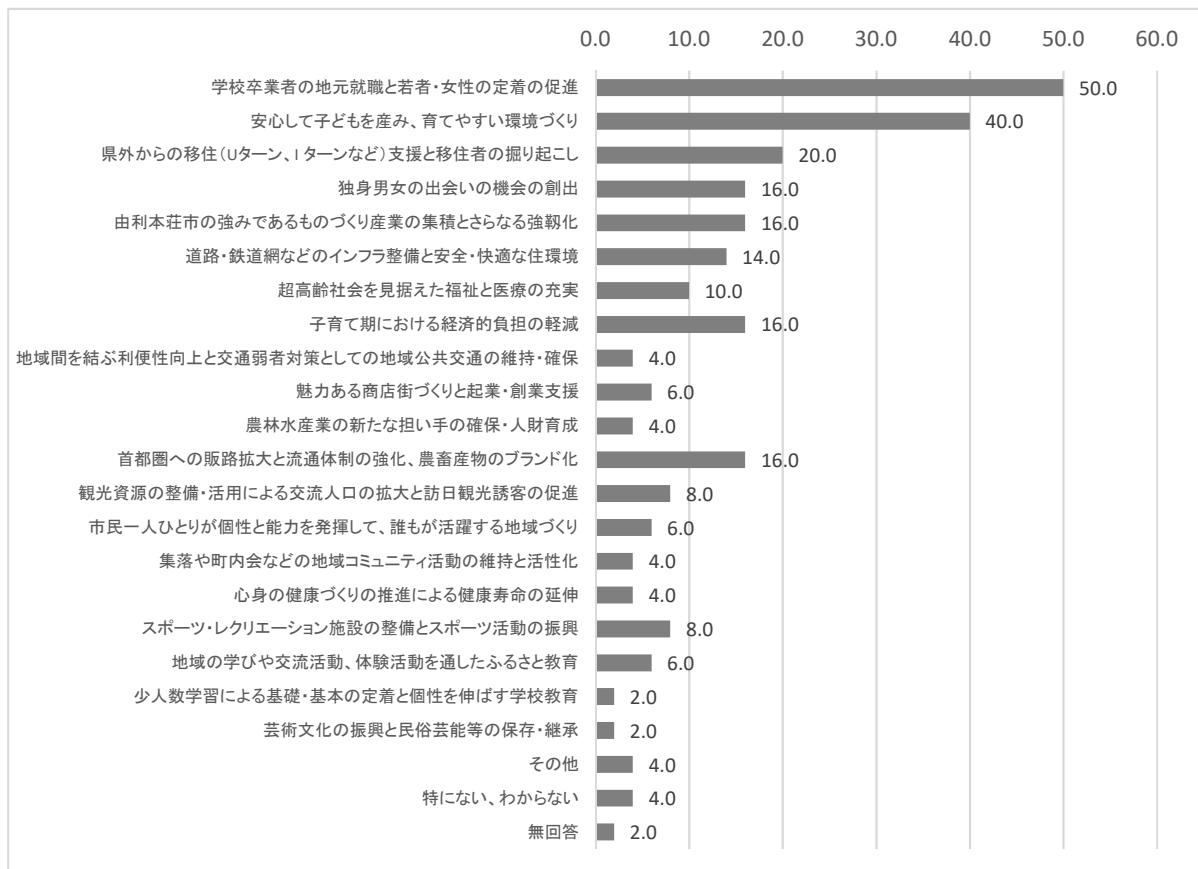
[大内]



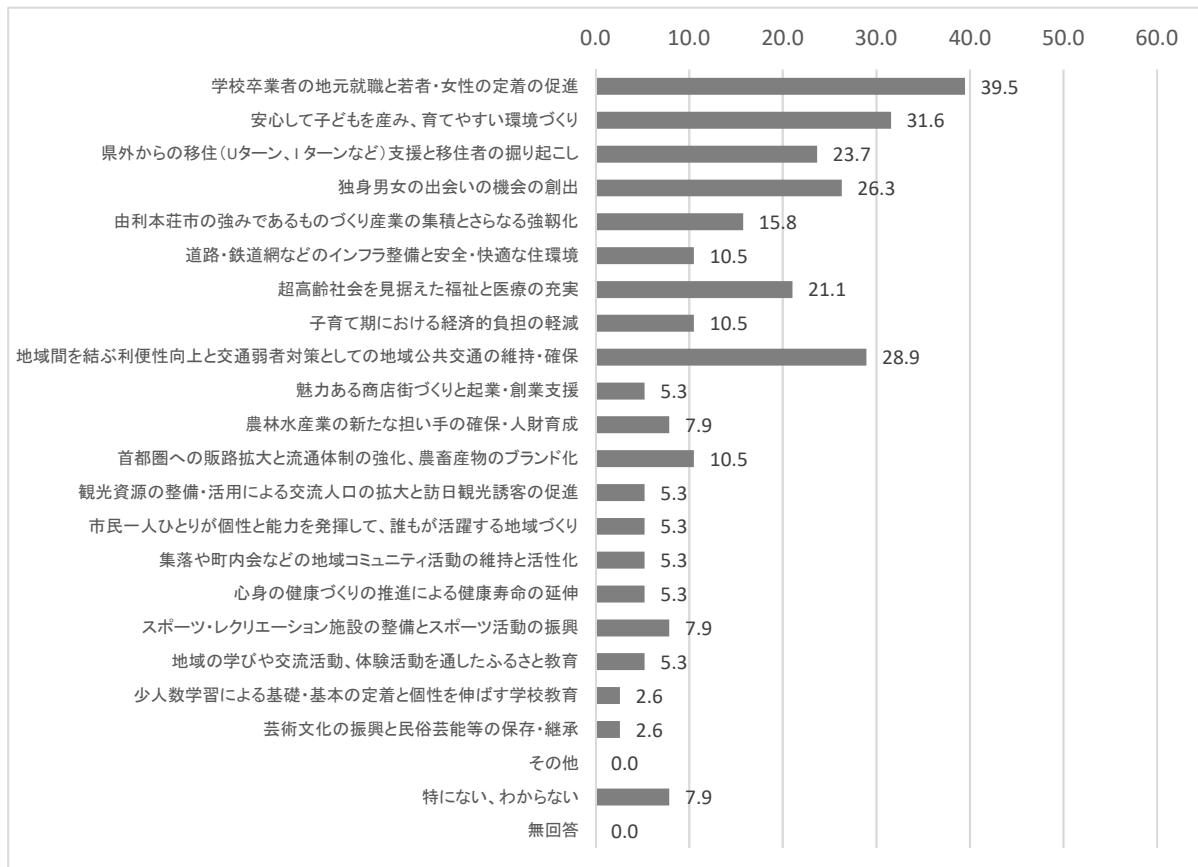
〔東由利〕



〔西目〕



〔鳥海〕



< 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きてい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 団体等十 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（きくち医院、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。

**『由利本荘市地域公共交通網形成計画（第二次）』
策定スケジュール**

日 程	会 議 等	内 容
R1. 6.21	地域公共交通活性化再生協議会	骨子案の協議
↓ 事務局による骨子案への肉付け作業 ↓		
R1.10	// 分科会	草案の協議
↓ 草案協議を受け修正作業 ↓		
R1.11	国土交通省 東北運輸局による事前確認	
↓ 指摘があれば適宜修正 ↓		
R1.12	地域公共交通活性化再生協議会 書面協議	原案の協議
↓ 原案に対する意見のとりまとめ ↓		
//	由利本荘市議会 全員協議会	状況報告
R2. 1	// 分科会	最終案の協議
↓ 最終協議を受け微調整 ↓		
R2. 2	地域公共交通活性化再生協議会	最終決定
//	国土交通省 東北運輸局へ送付	
R2. 3	由利本荘市議会 総務常任委員会	完成報告