

令和３年度 第２回（書面協議）

由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会

～ 書面協議 案件一覧 ～

１ 報 告

報告第１号 由利高原鉄道（株）第３８期実績報告（令和３年度）並びに
令和３年度由利本荘市コミュニティバス等運行実績報告について

報告第２号 由利本荘市における持続可能な交通サービス共同研究の中間報告について

２ 議 事

議案第１号 由利本荘市地域公共交通網形成計画の実施事業等の検証について

議案第２号 乗り[逢い]交通事業「石沢地域交通」のボランティア輸送の運行範囲拡大
ならびに乗合タクシーの継続について

議案第３号 令和４年度由利高原鉄道生活交通改善事業計画（鉄道軌道安全輸送設備等
整備事業「令和３年度補正」）について [由利高原鉄道（株）]

令和 3 年度
由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会（書面協議）

【委員】

区分	所属	職名	氏名（委員名）	備考
1 号	由利本荘市	市長	湊 貴 信	
2 号	東日本旅客鉄道株式会社秋田支社	総務部長	酒 井 宏 彰	
	由利高原鉄道株式会社	代表取締役社長	萱 場 道 夫	
	羽後交通株式会社	取締役社長	齋 藤 善 一	
	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	
	秋田県由利地域振興局	建設部長	京 谷 仁 美	
3 号	由利本荘警察署	署長	若 月 浩 志	
	国土交通省東北運輸局	鉄道部長	齊 藤 仁 伸	
	国土交通省東北運輸局	秋田運輸支局長	玉 田 紀 之	
	秋田県観光文化スポーツ部	交通政策課長	小 松 勝 統	
	秋田県由利地域振興局	総務企画部長	佐 藤 功	
	由利本荘市商工会	会長	佐 藤 久 美	
	由利本荘市観光協会	会長	猪 股 春 夫	
	秋田しんせい農業協同組合	代表理事組合長	小 松 忠 彦	
	一般社団法人由利本荘医師会	会長	渡 邊 廉	
	由利本荘市教育委員会	教育長	秋 山 正 毅	
	由利本荘市校長会	会長	田 口 良 徳	
	由利本荘市 P T A 連合会	会長	小 番 正 和	
	由利本荘・にかほ地域生徒指導研究推進協議会	高校部会長	金 博 之	
	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 侔	
	公益社団法人由利本荘青年会議所	理事長	大 越 雄 一 郎	
	鳥海山ろく線運営促進連絡協議会	会長	佐 藤 久 美	
	由利本荘市企画財政部	部長	高 橋 重 保	
	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		菅 原 賢 一	
	岩城地域公共交通利用者		今 野 正 樹	

【委員】

(※備考欄の職氏名は本日の代理出席者)

区分	所属	職名	氏名（委員名）	備考
3号	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	
	秋田県立大学	准教授	星 野 満 博	

【事務局：地域振興課及び各総合支所】

所属	職名	氏名	
企画財政部 地域振興課	課長	佐 藤 弘 幸	
	班長	伊 藤 善 裕	
	主事	平 澤 裕 一 郎	
矢島総合支所 市民サービス課 振興班	主査	佐 々 木 茜	
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	主事	伊 藤 佑	
大内総合支所 市民サービス課 振興班	主査	小 助 川 健 志	
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	主席主査	豊 島 隆 浩	

由利高原鉄道(株) 第38期実績報告 (R3.4月～R3.12月分)

○輸送人員

	定期外					
	矢島	前郷	本荘	本社扱い	普通計	ワンマン
令和2年度(37期)	7,659	1,453	8,791	1,724	19,627	3,733
令和3年度(38期)	7,359	1,415	10,231	898	19,903	2,607
対前年差	Δ300	Δ38	1,440	Δ826	276	Δ1,126
対前年比	96.1%	97.4%	116.4%	52.1%	101.4%	69.8%

○運輸収入

	定期外					
	矢島	前郷	本荘	本社扱い	普通計	ワンマン
令和2年度(37期)	2,679,367	459,296	2,960,638	2,992,498	9,091,799	1,045,341
令和3年度(38期)	3,001,880	501,232	3,840,655	2,222,919	9,566,686	763,169
対前年差	322,513	41,936	880,017	Δ769,579	474,887	Δ282,172
対前年比	112.0%	109.1%	129.7%	74.3%	105.2%	73.0%

※本社扱い：通販・車内販売・書泉グランデの販売扱い

報告第1号

(単位：人)

		定期外計	定期		定期計	総合計
回数券	団体		通勤	通学		
6,358	4,548	34,266	15,338	53,324	68,662	102,928
2,937	4,394	29,841	12,286	90,006	102,292	132,133
Δ 3,421	Δ 154	Δ 4,425	Δ 3,052	36,682	33,630	29,205
46.2%	96.6%	87.1%	80.1%	168.8%	149.0%	128.4%

(単位：円、税込)

		定期外計	定期		定期計	総合計
回数券	団体		通勤	通学		
2,523,039	3,241,986	15,902,165	3,272,793	8,234,022	11,506,815	27,408,980
915,173	2,693,666	13,938,694	2,342,167	9,241,225	11,583,392	25,522,086
Δ 1,607,866	Δ 548,320	Δ 1,963,471	Δ 930,626	1,007,203	76,577	Δ 1,886,894
36.3%	83.1%	87.7%	71.6%	112.2%	100.7%	93.1%

由利本荘市コミュニティバスの乗車実績（１月末）

報告第１号

対象期間：令和３年４月～令和４年１月

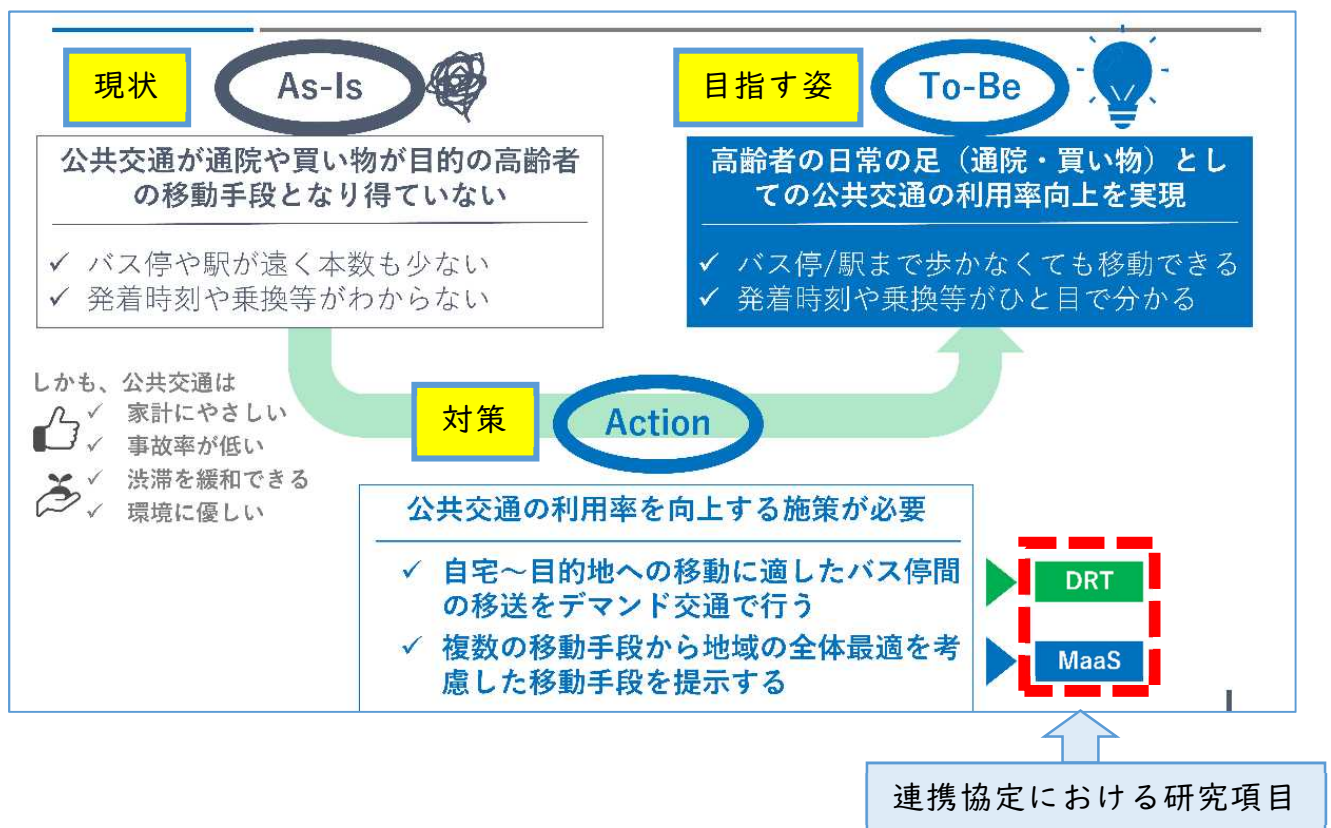
下段（）内は令和２年４月～令和３年１月乗車実績

地 域	路 線 名	令和２年度 運行内容	路線別			地域別		
			運行便数 (便)	乗車人数 (人)	乗車率	運行便数 (便)	乗車人数 (人)	乗車率
			①	②	②／①	③	④	④／③
本 荘	循環バス（御門町）	毎日運行（日祝５便） １日９循環	2,521 (2,526)	9,471 (8,701)	3.8 (3.4)	6,183 (6,186)	20,022 (18,109)	3.2 (2.9)
	循環バス（八幡下）		2,521 (2,526)	8,979 (8,050)	3.6 (3.2)			
	子吉線（西地区）	週２日運行 １日７便	560 (560)	908 (691)	1.6 (1.2)			
	子吉線（東地区）		581 (574)	664 (667)	1.1 (1.2)			
矢 島	桃野線	週３日運行 １日２便	244 (246)	15 (39)	0.1 (0.2)	244 (246)	15 (39)	0.1 (0.2)
岩 城	岩城線（君ヶ野行き）	週５日運行 １日１２便	1,212 (1,212)	3,899 (3,811)	3.2 (3.1)	3,070 (3,070)	7,961 (7,980)	2.6 (2.6)
	岩城線（滝俣行き）		1,212 (1,212)	3,253 (3,321)	2.7 (2.7)			
	南沢線	週３日運行 １日４便	484 (484)	616 (637)	1.3 (1.3)			
	道川北線	週２日運行 １日２便	162 (162)	193 (211)	1.2 (1.3)			
大 内	中田代線	毎日運行（土日祝８便） １日１２便	3,272 (3,268)	7,167 (7,333)	2.2 (2.2)	7,534 (7,528)	12,274 (12,887)	1.6 (1.7)
	高尾線	毎日運行（土日祝８便） １日１０便	2,798 (2,796)	3,564 (4,001)	1.3 (1.4)			
	羽広－軽井沢線	週６日運行 １日６便	1,464 (1,464)	1,543 (1,553)	1.1 (1.1)			
東由利	八塩線	週５日運行 １日７便	1,428 (1,428)	1,680 (1,799)	1.2 (1.3)	2,340 (2,422)	2,345 (2,823)	1.0 (1.2)
	法内線	週３日運行 １日７便	861 (854)	597 (767)	0.7 (0.9)			
	大吹川線	週２日運行（全予約制） １日４便	51 (140)	68 (257)	1.3 (1.8)			
西 目	西目線	週６日運行（土曜４便） １日１０便	2,172 (2,192)	1,694 (1,967)	0.8 (0.9)	2,172 (2,192)	1,694 (1,967)	0.8 (0.9)
鳥 海	伏見笹子線	毎日運行（土日祝８便） １日１２便	3,244 (3,248)	3,673 (4,012)	1.1 (1.2)	7,809 (7,736)	6,384 (7,100)	0.8 (0.9)
	伏見笹子線（新沢平経由）	週２日運行 １日２便	156 (158)	299 (315)	1.9 (2.0)			
	中直根線	毎日運行（土日祝５便） １日８便	2,141 (2,130)	1,318 (1,521)	0.6 (0.7)			
	猿倉線	週５日運行 １日６便	1,074 (1,000)	197 (349)	0.2 (0.3)			
	皿川線	週５日運行 １日６便	1,194 (1,200)	897 (903)	0.8 (0.8)			
合 計			29,352 (29,380)	50,695 (50,905)	1.7 (1.7)	29,352 (29,380)	50,695 (50,905)	1.7 (1.7)

由利本荘市における持続可能な交通サービス共同研究に関する連携協定の締結について

地域公共交通の一部として「オンデマンド交通」を導入するとした場合のシミュレーション等を行い、実際の試験運行に向けた検討材料とします。

- 連 携 協 定 先：伊藤忠テクノソリューションズ株式会社
- 共 同 研 究 期 間：令和3年11月～令和4年3月
- 共同研究の対象地域：矢島地域
- 研 究 内 容：高齢者の買い物／通院を主なターゲットとし、地域内のオンデマンド交通と、地域間を通る路線バス・鉄道の利用促進も図ることで、地域公共交通の最適化を図るための運行内容を研究していく。



経緯

由利本荘市においてはコミュニティバスを「定時・定路線」で運行しているが、点在する居住地や目的地を面的にカバーしドアtoドアに近く、時間的にも自由度を持たせた運行が可能なオンデマンド交通の可能性を調査したいと考えていた。

また、伊藤忠テクノソリューションズ株式会社（以下、CTC）は地域交通の課題を解決し、公共交通の持続可能性を高める事業開発のため、Mobility as a Service（以下、MaaS）、Demand Responsive Transport（以下、DRT）などの先端技術の活用を模索していた。

双方の目指す方向性が合致したことから「持続可能な交通サービスの実用化に関する共同研究」に関する連携協定を締結するに至った。

Confidential

ITOCHU Techno-Solutions Corporation

基本方針

共同研究 基本方針

交通不便地域の住民（主に高齢者）の 日々の生活の足を確保することを基本方針とした

Who	：主に高齢者
Why/Where	：買い物・通院/スーパーマーケット、モール、病院
When	：食事前・診察時間⇒9時～11時、14時～16時前後
What	：家の前に来る時刻表のないバス（←重い荷物、不自由な体）
How	：MaaS/DRT＝オンデマンド交通と既存交通の融合 ＝既存の公共交通の案内や乗継も推進して全体最適を図る 継続的な移動手段の提供：他の公共交通が利用可能な場合は利用 便利さや売上を追求しない（他の交通機関の乗客を奪わない） ＝バス停の近くでバスが間もなく到着⇒バスを案内 ＝バス停が遠いか次のバスまで時間が空く⇒DRTを配車 ＝日々の生活に必要なとは考えられない場合⇒タクシーを案内
Constraints	：予算・リソース等

Confidential

ITOCHU Techno-Solutions Corporation

2

DRT運行エリア検討：選定プロセス

- ・実証実験の運行を行うにあたり、現状の公共交通の導入状況、地域の範囲、目的地の状況を考慮して選定した。

公共交通カバー率の現状

- ・由利本荘市地域公共交通網形成計画において交通空白地域の定義を鉄道駅から800m、バス停から300m以上離れている場所とした
- ・居住地域に500㎡のメッシュを敷き、上記交通空白地域に該当しないメッシュ数を算出した結果、矢島地域が55.7%と最も低い状況となっている

地域の範囲と目的地

- ・矢島地域は比較的面積が狭く、主要交通結節点である矢島駅があるほか、地域内にマックスバリュ矢島店という生活拠点があり、個人病院も多い

高齢者の買い物や通院の足を確保するという基本方針を検証するうえで矢島地域が適していると判断



公共交通カバー率 算出表

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」													
		計画策定時		H27年度		H28年度		H29年度		H30年度		R元年度		R2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	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	75	74.3
矢島	97	43	55.7	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	5	94.8
由利	101	33	67.3	33	67.3	33	67.3	22	78.2	22	78.2	22	78.2	21	79.2
大内	210	54	75.0	54	75.0	52	75.9	52	75.9	52	75.9	45	79.2	45	79.2
東由利	141	82	41.8	82	41.8	40	71.6	40	71.6	40	71.6	40	71.6	40	71.6
西目	53	9	83.0	9	83.0	9	83.0	9	83.0	9	83.0	9	83.0	9	83.0
島海	222	69	68.9	64	71.2	62	72.1	62	72.1	62	72.1	62	72.1	62	72.1
全域	1167	367	68.6	361	69.1	307	73.7	296	74.6	296	74.6	289	75.2	287	75.4

地域別総面積(国土交通省国土地理院)

地域	本荘	矢島	岩城	由利	西目	島海	東由利	大内	計
H25年10月時点	188.34	123.63	108.10	96.53	38.06	322.53	150.17	181.72	1,209.08
R元年10月時点									1,209.59

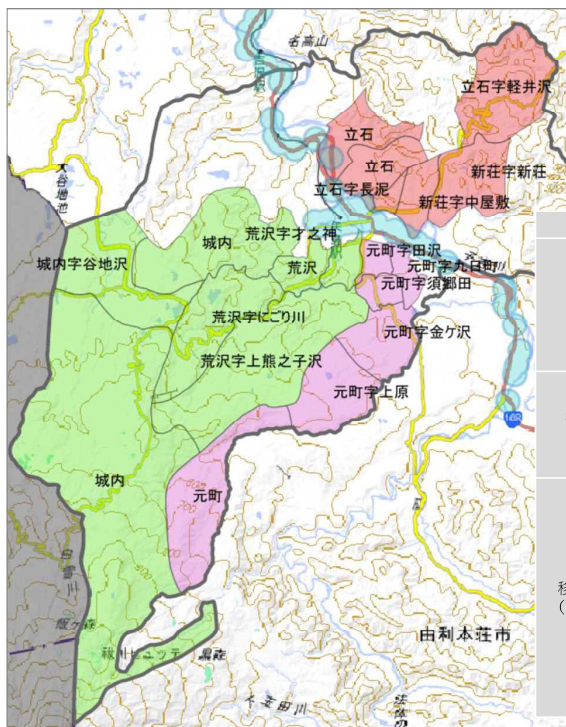
国土地理院では、平成26年より、計測方法を「電子国土基本図」の地図データ集計に変更しました。これまでは、旧市町別面積に埋立や境界変更告示等による面積の加減算を考慮し掲載してきましたが、地域別面積は計測されていないため、掲載しておりません。

Confidential

ITOCHU Techno-Solutions Corporation

3

DRT運行エリアの検討：需要と供給



- ✓ 矢島地域においてDRTを利用し移動する方法を検討した
- ✓ D2D&D2Sエリアはバス利用が困難なエリアから本荘伏見線への移動を支援するために検討
- ✓ S2Sエリアは各D2D&D2Sエリアから本荘伏見線を経由し市街地へ行く乗継地として検討
- ✓ 左図のようにエリアを大字をベースに分割し、D2D&D2Sエリアを3つ、本荘・伏見線沿いにS2Sエリアを1つ設けることで効率よく、市街地へ移送することが可能と思われる
- ✓ 移動需要並びに必要な車両台数の試算の結果は下表の通り

		Door-to-Door/Stop			Stop-to-Stop	
		元町	荒沢	新荘・立石	その他	300m圏外のみ
エリア状況	人口	277	435	481	3,426	1,480
	世帯数	91	137	149	1,164	503
	高齢化率	36.5%	36.5%	36.5%	36.5%	36.5%
	認知率	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%
	転換率	17.25%	17.25%	17.25%	17.25%	17.25%
利用者(日)	通院回数	22.3	35.0	38.7	275.3	118.9
	買い物回数	34.1	51.4	55.9	436.5	188.6
	移動回数(1往復=2回)	112.8	172.7	189.1	1423.7	615.0
	DRT利用者数	3.9	6.0	6.5	49.1	21.2
移送人数(台時間)	DRT移動距離(m)	8200	9400	8500	6000	6000
	平均時速(km)	20	20	20	20	20
	移動時間(分)	24.6	28.2	25.5	18.0	18.0
	乗降時間(分)	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0
	実車率	60.0%	60.0%	60.0%	60.0%	60.0%
	相乗り人数	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7
	1時間当たり移送人数	3.2	2.8	3.1	4.1	4.1
	タクシー借上げ時間	1.5	2.5	2.5	12.5	5.5
	タクシー借上げ時間(補正)	2.0	2.5	2.5	12.5	5.5

Confidential

ITOCHU Techno-Solutions Corporation

4

事業No	事業名	事業主体	事業概要	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
事業1-1	地域間幹線である路線バス・鉄道を維持する	由利本荘市／バス事業者／鉄道事業者	・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、鉄道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等を継続する。 ・近年、様々な形で進歩を続けるキャッシュレス決済やロケーションシステムの導入を検証・検討し、利便性の向上に努めるとともに、バスバックスなどの企画や貨客混載の実施による生産性向上の取り組みを継続し、収支改善を図る。	補助金交付	同左	同左	同左	同左
＜事業の実施状況＞				＜実施＞				
令和2年度：交通事業者に対する運行費補助等を維持した／順調バスでバスロケ実証実験を行ったが次年度以降の継続は行わないこととした／羽後交通企画「バスバックス」は継続した				令和3年度：交通事業者に対する運行費補助等を維持した【資料1-10】／羽後交通企画「バスバックス」は継続した／羽後交通本荘営業所窓口においてR3.9.1からPayPayでの支払いが可能になった【資料1-12】				
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	由利本荘市	・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ァイ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ァイダー交通を導入する。	運行継続	運行継続 運行継続基準策定 スクールバスとの連携などについて検討開始	運行継続 運行継続基準策定 スクールバスとの連携などについて検討開始	運行継続 運行継続基準策定 スクールバスとの連携などについて検討開始	新契約運行継続
＜事業の実施状況＞				＜実施＞				
令和2年度：コミュニティバスの運行を維持した／運行継続基準の策定は未着手／石脇新山乗合タクシー、小菅野ボランティア輸送を導入しカバー率が向上した				令和3年度：コミュニティバスの運行を維持した【資料1-2】／運行継続基準を検討し、スクールバスとの連携の可能性を検討する／石沢地域交通を導入しカバー率が向上した				
事業1-3	各種交通モード間の接続強化	鉄道事業者／バス事業者／由利本荘市	・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。	R3.4ダイヤ改正に むけ調査・検討を行う	R3.4ダイヤ改正の実施	コミュニティバス新契約においても接続に配慮する	コミュニティバス新契約においても接続に配慮する	コミュニティバス新契約においても接続に配慮する
＜事業の実施状況＞				＜検討＞				
令和2年度：R3.4.1ダイヤ改正に向け接続強化を検討した				令和3年度：R3.4.1ダイヤ改正を行い、各交通モード間の接続を見直し改正を行った【資料1-3、1-5】				
令和2年度：R3.4.1ダイヤ改正を行い、各交通モード間の接続を見直し改正を行った【資料1-3、1-5】				＜実施＞				

事業No	事業名	事業主体	事業概要	R 2年度	R 3年度	R 4年度	R 5年度	R 6年度	
事業1-4	羽後本荘駅ほか乗り継ぎ拠点の整備	鉄道事業者／バス事業者／施設管理者／由利本荘市	・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い場所を最大限活用できるよう運行体制を整える。	ハード整備と運用面について協議・調整していく	※駅舎関係一部供用開始予定				
			・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。	維持整備	維持整備	維持整備	維持整備	維持整備	
			・【対象乗継拠点】 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／烏海菜らんど						
			<事業スケジュール>⇒	<運行体制整備>⇒	<既存拠点の維持整備を実施>⇒				
<事業の実施状況> 令和2年度：新羽後本荘駅建設に向けた定例ミーティングの実施／各地域の乗継拠点における整備等はなかった 令和3年度：新羽後本荘駅建設に向けた定例ミーティングの実施／各地域の乗継拠点における整備等はなかった									
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	鉄道事業者／バス事業者／施設管理者／由利本荘市	・バス路線については、「いつ」、「どこ」を「いくち」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。	情報収集と体裁の検討	完成				
			・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。		掲出開始	周知・随時改定	周知・随時改定	周知・随時改定	
			<事業スケジュール>⇒	<作成準備>⇒	<掲出・周知・改定>⇒				
			<事業の実施状況> 令和2年度：事業1-4により進める接続強化を加味した時刻表を作成するための作業を行った 令和3年度：R3.4.1ダイヤ改正による時刻表にコミュニティバスと路線バス・鉄道の乗り継ぎ時間や市HPに掲出したほか申し出により市窓口で交付できるようにした【資料1-3、1-5】						
事業2-1	町内会や老人クラブ等との「対話会」の開催	由利本荘市／地域住民	・烏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。	市全町内会長あて開催依頼の通知をする	市広報により募集	同左	同左	同左	
			・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。		乗車状況を考慮しピックアップして開催する	同左	同左	同左	
			<事業スケジュール>⇒		<実施>⇒	<実施>⇒			
			<事業の実施状況> 令和2年度：計31回の対話会を実施した（町内会：15件、老人クラブ等：16件）／「お試し乗車」は実施できなかった 令和3年度：1月末時点で計6回実施している（町内会：2件、老人クラブ：1件、乗り「違い」交通：3件）【資料2-1⑩】／「お試し乗車」を東由利、鳥海で実施した（今後とも各地域で検討中）【資料2-1⑫】						

【議案 1 号】 『由利本荘市地域公共交通網形成計画（第二次）』 掲載事業一覧

3/5

事業No	事業名	事業主体	事業概要	R 2 年度 事業 2－1 により 実施	R 3 年度 事業 2－1 により 実施	R 4 年度 事業 2－1 により 実施	R 5 年度 事業 2－1 により 実施	R 6 年度 事業 2－1 により 実施
事業2-2	地域住民の「ちよい乗り」の 推進	由利本荘市／地域住民	・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。	事業 2－1 により 実施	事業 2－1 により 実施	事業 2－1 により 実施	事業 2－1 により 実施	事業 2－1 により 実施
			・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。	同上	同上	同上	同上	同上
			・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 わなければならない”という意識を持っていただ けるようにしていく。	同上	同上	同上	同上	同上
			＜事業スケジュール＞⇒			＜実施＞		
＜事業の実施状況＞ 令和2年度：事業2-1にて推進した 令和3年度：事業2-1にて推進した								
事業2-3	「乗り[逢い]交通」事業の導 入と推進	由利本荘市／バス事業者／ タクシー事業者／地域住民	・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。	随時対応	同左	同左	同左	同左
			・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。	PI9にある空白地 域において対応 (事業2-3によ り)	同左	同左	同左	同左
			・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。	随時対応	同左	同左	同左	同左
			＜事業スケジュール＞⇒		＜随時 募集・検討協議・導入＞			
＜事業の実施状況＞ 令和2年度：R2.4.1小菅野ボランティア輸送開始／R3.1.5石脇新山乗合タクシー開始 令和3年度：R3.6.1石沢地域交通開始【資料2-3】								
事業2-4	地域ごとのバスラッピングの 導入	由利本荘市	・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。	鳥海ワゴン2台		大内ワゴンバス1 台		西目ワゴン1台
			・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。					
			＜事業スケジュール＞⇒			＜車両更新時にラッピング実施＞		
			＜事業の実施状況＞ 令和2年度：鳥海地域「中直根線」「猿倉線」で実施 令和3年度：※車両更新なし					

【議案 1 号】 『由利本荘市地域公共交通網形成計画（第二次）』 掲載事業一覧

事業 No	事業名	事業主体	事業概要	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度
事業3-1	沿線のスーパーや医療機関との連携	由利本荘市／企業等事業主	・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。 ＜事業スケジュール＞⇒	沿線の店舗に通知や交渉により声掛けをする 	可能な店舗から実施 随時募集も行う	同左	同左	同左
＜事業の実施状況＞ 令和2年度：コミバス「子吉線」でグランマート本荘南店とスタンプカード実施 令和3年度：コミバス「子吉線」でグランマート本荘南店とスタンプカード実施【資料3-1】								
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	由利本荘市	・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、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。 ＜事業スケジュール＞⇒	割引、企画券、上限制について検討する	高齢者お出かけ促進事業の導入	周知 コミバス割引制度 検討	同左	同左
＜事業の実施状況＞ 令和2年度：高齢者の路線バス定額制について検討した 令和3年度：R3.7.1「高齢者お出かけ促進事業」の導入／運転免許返納後の特典などをまとめたチラシを作成した【資料3-2】								
事業3-3	公共交通「意見箱」の設置	バス事業者／由利本荘市	・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。 ＜事業スケジュール＞⇒	導入方法の検討	導入方法の検討	周知	同左	同左
＜事業の実施状況＞ 令和2年度：導入方法の検討を行った 令和3年度：「私から市長への提案」開始により様々な提案方法により公共交通安全についてのご意見をいただいております／意見の提出方法を検討し導入する								

【議案1号】『由利本荘市地域公共交通網形成計画（第二次）』掲載事業一覧

事業No	事業名	事業主体	事業概要	R 2年度	R 3年度	R 4年度	R 5年度	R 6年度
事業4-1	通学定期券購入費助成の検討	由利本荘市／由利高原鉄(株)	・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。	アンケートの実施・検証	定期代の半額程度の割引きを試験的に導入	本格導入の検討		
			＜事業スケジュール＞⇒	＜アンケート・検討・判断＞	＜実施＞			
＜事業の実施状況＞ 令和2年度：アンケートを実施し導入に向けた検討を行った 令和3年度：補助という形ではなく定期代自体の半額程度割引きをしてアンケート結果に対する実証を開始した【資料4-1】								
事業4-2	各駅へのフリーダー交通導入の検討	由利本荘市／由利高原鉄(株)	・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、フリ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。	地域の交通環境を考慮し、可能性のある地域に声掛け	同左	運行開始 随時募集する	同左	同左
＜事業の実施状況＞ 令和2年度：小笹野ボランティア輸送にて前郷駅・本荘伏見線の支線運行を実施 令和3年度：導入なし								
事業4-3	路線バスとの並走区間に関する整理検討	由利本荘市／由利高原鉄(株)／羽後交通(株)	・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、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。		現状把握と3者協議の開始	同左	方向性の決定	
			・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。					
＜事業の実施状況＞ 令和2年度： 令和3年度：担当者会議を行い検討事項を洗い出す								
＜事業スケジュール＞⇒					＜調査・検討・協議＞	＜必要に応じて実施＞		

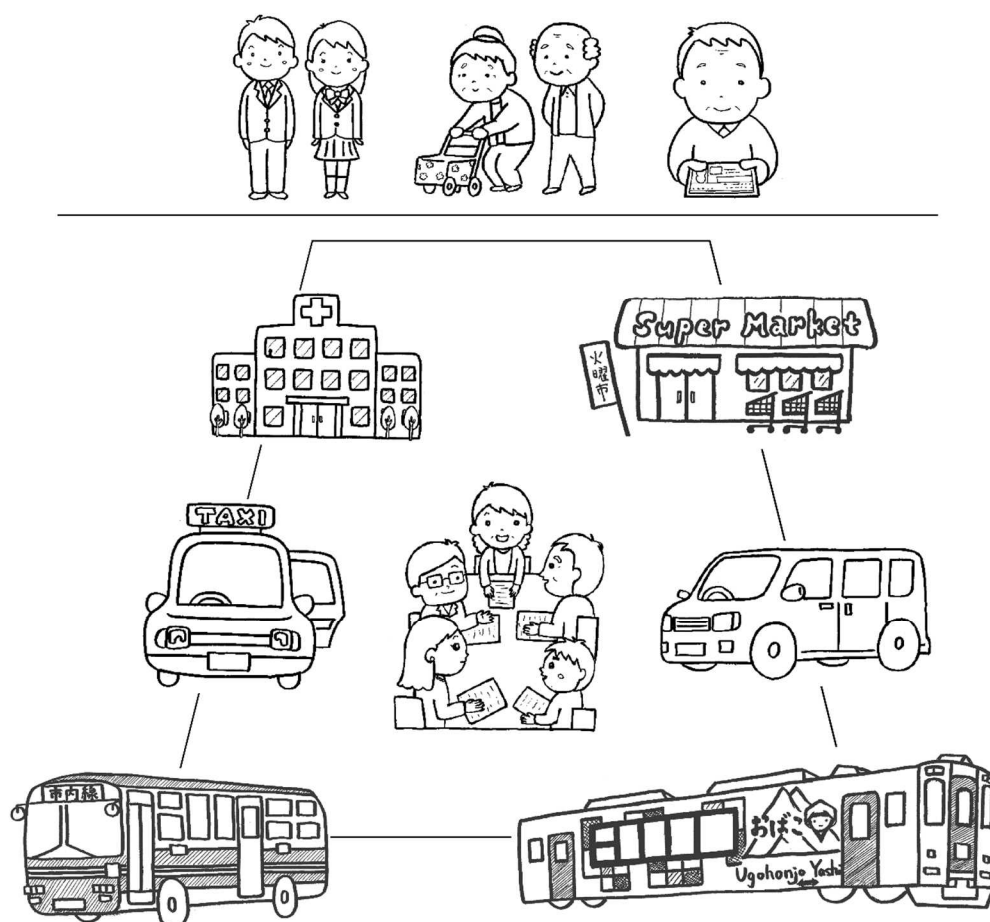
<各目標における指標の達成状況>

第5章 地域公共交通網形成計画の基本方針

- ・市で定める上位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する。
- ・現状の交通ネットワークを維持しながら、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。

【注】各目標の実績は全て12月時点での数値です

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/便	15本/日・15人/便
令和2年度実績：16本/日・6.4人/便	
令和3年度実績：16本/日・6.7人/便	

【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%
令和2年度実績：75.4%	
令和3年度実績：77.3%	

【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。

＜評価・検証（案）＞

- ①地域間幹線の1便当たりの乗車人数が目標から大きく離れているので利用促進の必要性がある。
- ②乗り[逢い]交通事業よりのカバー率向上を図られた。

＜今後の改善点など＞

- ③コミバスと路線バスの接続強化を継続し、「高齢者お出かけ促進事業」の普及に努め地域内・地域間セットでの利用促進を促す。
- ④乗り[逢い]交通事業やコミバスの改正を含め、引き続きカバー率の向上に努める。

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	年 20 回
令和 2 年度実績：26 回	
令和 3 年度実績： 6 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
令和 2 年度実績：2 件（小菅野、石脇新山）	
令和 3 年度実績：1 件（石沢）	

【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
令和 2 年度実績：2 台（鳥海）	
令和 3 年度実績：導入なし	

【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。

＜評価・検証（案）＞

- ① 乗り[逢い]交通は実施事業を継続するためサロンを開催するなど、本事業の目的の一つでもある地域内の交流促進を図ることができた。石沢地域については事業を導入できたものの、利用に繋がらない点を改善しなければならない。

＜今後の改善点など＞

- ③ 「対話会」は R2 のダイレクトメールのほうが開催に結びつくことから、お知らせの方法を検討したい。
- ④ 乗り[逢い]交通事業は、事業の継続と利用促進に努める。

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
令和 2 年度実績：1 件（グランマート本荘南店）	
令和 3 年度実績：2 件（グランマート本荘南店、ニコット鳥海店）	

【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
令和 2 年度実績：1,972 件	
令和 3 年度実績：1,806 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。

＜評価・検証（案）＞

- ①ニコット鳥海店との連携により駐車場内にバス停を設けることができ、利用者も増えている。
- ②幹線である路線バスの割引制度を導入することができた。また、羽後信用金庫と連携することができ、各地域の信金窓口で購入手続きをすることができるようになり大きく利便性向上を図ることができた。
コミバスの免許返納車利用については本荘地域では大きく伸びているものの、各地域では減少している。

＜今後の改善点など＞

- ①スーパー等との連携については、「お試し乗車」と絡め「公共交通での移動＋目的地でのメリット」を訴求していきたい。
- ②コミバスの免許返納者利用が減少しており、路線バスの割引制度と連携するようなコミバスの割引制度を導入できないか検討していく。また、コミバスの地域内移動を充実し生活利用を促進する。

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%
令和 2 年度実績：20.8%	
令和 3 年度実績：39.8%	

【モニタリング方法】

- ・鳥海山ろく線の沿線である鳥海、矢島、由利地域の高校生的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的人数より

※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

＜評価・検証（案）＞

- ①通学定期代の半額程度を割り引くというかたちを試験的に導入し、大きく利用者を増やすことができた。また「定期収入」部分でも本年度は増額もしくは最低限の維持ができる見込みとなっている。

＜今後の改善点など＞

- ②特に購入が多かった新一年生の利用を継続できるようホスピタリティ等に配慮するとともに、中学校に出向き PR することで来年度入学生についても同様の利用水準を確保できるように務める。

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

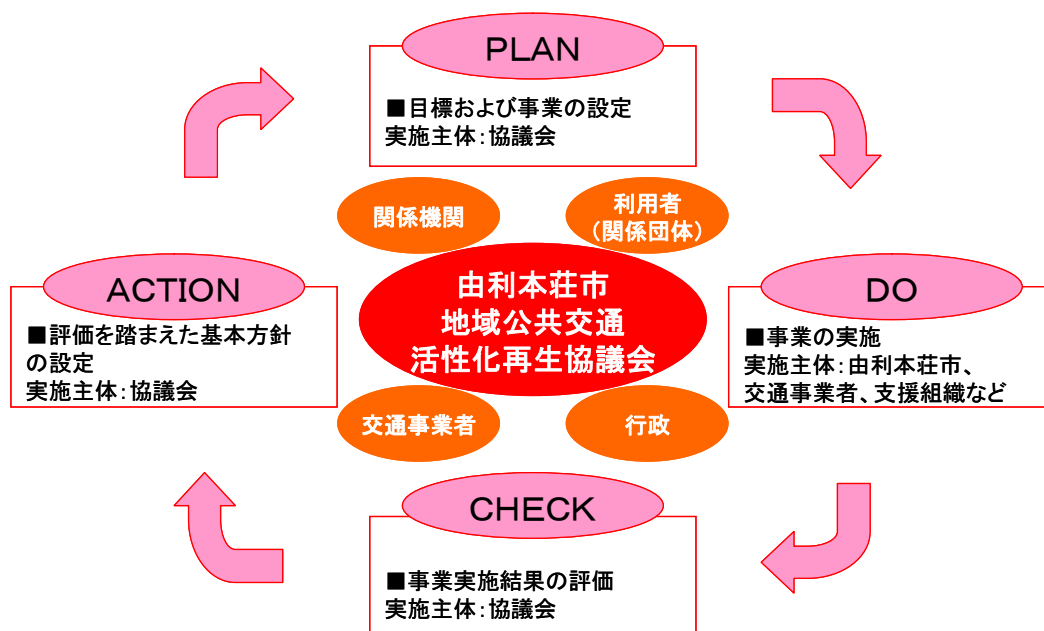
- ・途中で成果を測定・評価する。

■ 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。

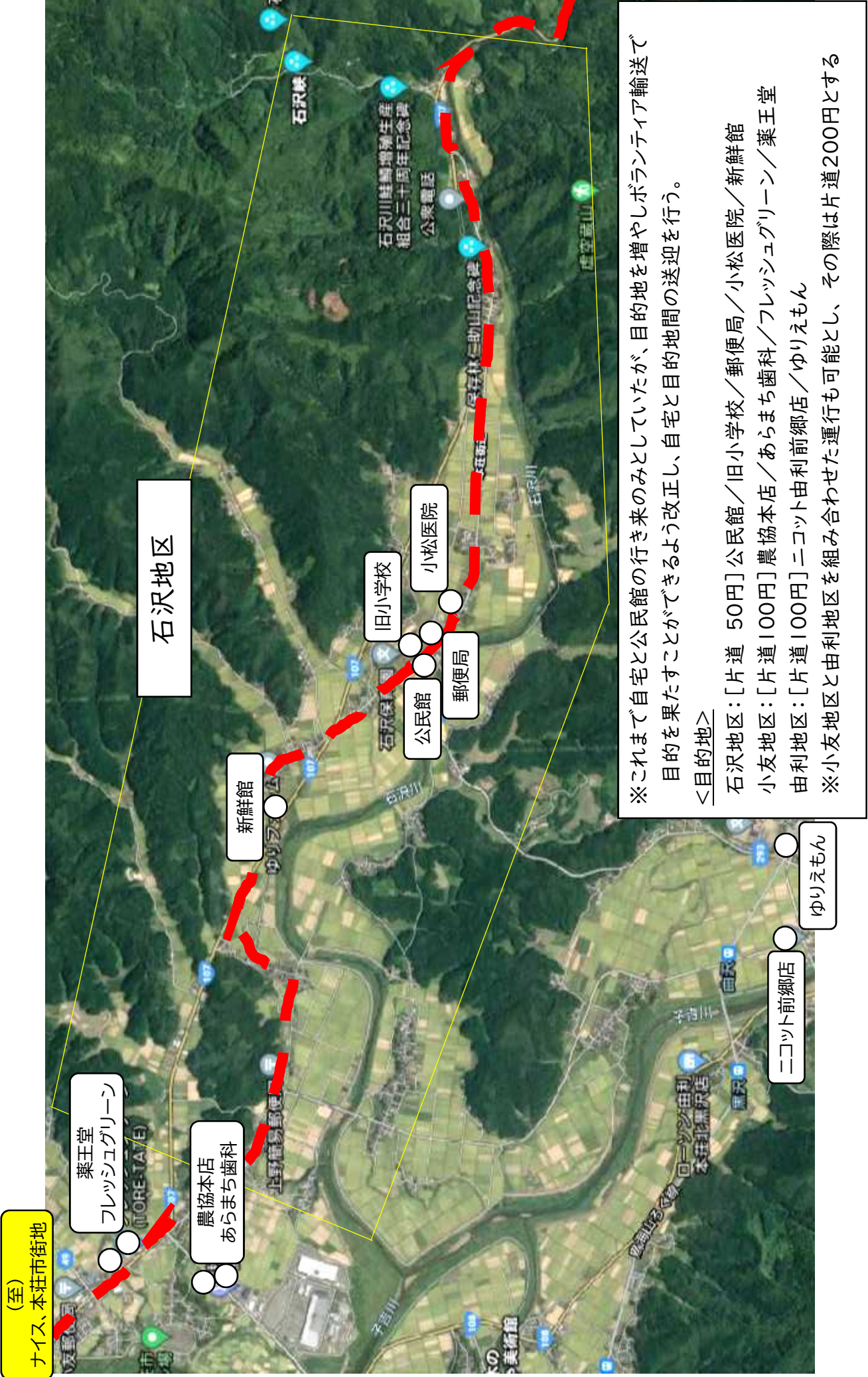


（PDCA サイクルの実施体制）

目 的	・高齢化や過疎化が進み、運転免許の自主返納や独居世帯などの住民が増えている中、生まれ育った地域で安心して暮らしていけるよう、最低限の生活の足を確保しようとするもの。
運 営	・石沢地域振興会
運 行 パターン	・互助による輸送 ・乗合タクシー（道路運送法「一般乗合旅客自動車運送事業」）
運行範囲	・互助による輸送：石沢地区内および小友地区、由利地区に定める目的地と利用者宅の間の送迎 ・乗合タクシー：ナイス本荘インター店と石沢公民館の間の送迎
運行概要	【運 行】随時運行とし、ドライバーが対応可能な場合、予約に応じて運行する 【運 賃】 ＜石沢地区＞ 片道 50 円 石沢公民館、石沢小学校、石沢郵便局、小松医院、新鮮館 ＜小友地区＞ 片道 100 円 フレッシュグリーン、薬王堂、JA 秋田しんせい本店、あらまち歯科 ＜由利地域＞ 片道 100 円 ニコット由利前郷店、ゆりえもん ※上記目的地を組み合わせて運行することも可能とし、その際の運賃は、石沢地区を起点として小友地区、または由利地域に跨ぐ場合に、それぞれの運賃を受領するものとする ※公民館事業等に参加するためにボランティア輸送を利用する場合の運賃は無料とする 【利用者】石沢地区住民 【予 約】利用者は運行前日の午後 3 時まで電話にて予約する 予約先：石沢公民館（29-2111） 【保 険】損保ジャパン（株）の「移動支援サービス専用自動車保険（ライトプラン）」に加入する
接続する 交通網	・羽後交通「東由利線（石沢小学校前）」
配慮すべき交通網	＜互助による輸送について＞ ・路線バス「東由利線」が石沢地区を貫通するような形で運行されているが、地域によってはバス停までが遠く利用することが困難な所が点在する。このことから、自宅から石沢公民館まで移動し、そこから路線バスに乗り換える環境を創ることで、利用促進にも繋げることが可能になる。 ・石沢地区を営業エリアとする光タクシー（株）、本荘タクシー（株）、（有）ハートワン交通に対し事業内容説明を行い、事業実施について内諾を得ている。 ＜乗合タクシーについて＞ ・ルートが重複する路線バス「東由利線」について、運行する羽後交通（株）の内諾を得ている。

運 賃	<u><互助による輸送></u> ・上記「運行概要」のとおり <u><乗合タクシー></u> ※変更なし 4人乗り車両で運行した場合：1乗車650円 9人乗り車両で運行した場合：1乗車450円
期 間	・令和4年4月1日改正適用開始／乗合タクシー運行継続
運行車両	・互助による輸送に対し市所有のミニバン車両を無償貸与予定 ・乗合タクシーは委託先事業者のタクシー車両

乗り[逢い]交通事業 石沢地域交通「ボランティア輸送」 運行範囲の拡大



令和 4 年度由利高原鉄道生活交通改善事業計画
(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 令和 3 年度補正)

1. 事業の目的・必要性

道床交換工事及び PC マクラギ化予定箇所について、肩幅も減少しており道床碎石がほとんどなく、土にマクラギを敷いているような状態であり、排水状況も悪くこの状態では道床の機能が確保されず、軌道変異を増大させることとなる。今回、前郷駅構内上り線の道床交換工事と同時施工で PC マクラギ化にすることにより、軌道破壊の進行を抑止し、保守周期の延伸と安全性が向上する。マクラギ交換工事については、全線に不良マクラギが多数あることから、不良マクラギを計画的に PC マクラギ化を実施する。

今回は、羽後本荘駅～前郷駅間 250 本、前郷駅～矢島駅間 200 本、曲線区間を重点的に PC マクラギ化する。矢島駅構内 22 号ポイント、トングレー交換については、本線、基地線、留置線を切り換える重要なポイントであり、経年劣化によりトングレー左右、両方の先端が傷んでいることから、安全輸送を確保する観点から交換工事を行うものである。上原踏切については、経年劣化によりプラスチック製敷板が変形し、踏切前後のマクラギも腐食しておりレール等の締結支持力も低下し補修が困難な状況にある。今回、TK 型プラ踏切に改良することにより、列車運行の安全確保と自動車等の安全を確保するものである。鮎川橋梁、根固め工及び補修工事については、令和 2 年度に橋梁点検補修設計を行った。この結果に基づき橋脚周りに洗堀が確認されひび割れ等も確認されたため、根固め工補修工事及び橋脚ひび割れ補修工事を行い、列車運行の安全確保を図る。

碎石化工事においては、道床不足箇所が顕著になってきていることから、前郷駅～久保田駅間において、計画的に補充するものである。

曲沢踏切保安設備交換工事については、経年劣化により器具箱の腐食が進行し土台が傾き、雨などが器具箱に入り、リレー、保安器等が錆により誤作動を起こす可能性があるため、器具箱を更新し踏切の誤作動防止と列車運行の安全確保を図るものである。

2. 事業の定量的な目標及び効果

経常赤字 (95,714 千円) を生じている中、地域公共交通確保維持改善事業費補助制度等を活用し、老朽化した鉄道施設の改修・更新を行うことにより、約 13 万 1 千人 (年間利用者) の輸送の安全を向上させる。

3. 事業の内容と当該事業を実施する事業者

別紙に記載

4. 事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

令和 4 年度事業費 (総額) 110,700 千円

負担額 国 36,889 千円 (1/3) 秋田県 36,905 千円 (1/3) 県基金 36,905 千円 (1/3)

5. 計画期間

別紙に記載

6. 協議会の開催状況と主な議論

・令和 4 年 3 月 日 第 3 回由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会

(協議会の構成)

関係都道府県、市町村
関係交通事業者、施設管理者等
国

秋田県、由利本荘市
由利高原鉄道株式会社
東北運輸局

由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会

由利高原鉄道株式会社
令和3年度補正予算 鉄道施設総合安全対策事業について
(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)

1. 事業内容

- ① 線路設備 軌道道床（道床交換及びPCマクラギ化）（事業費 9,000 千円）
ふるい（玉）砂利であり、肩幅も減少しており道床碎石がほとんどなく、土にマクラギを敷いているような状態ではである。また、排水状況も悪くこの状態では道床の機能が確保されず、軌道変位を増大させることとなる。前郷駅構内上り線の道床交換工事と同時施工でPCマクラギ化にすることにより、軌道破壊の進行を抑止し、保守周期の延伸と安全性を確保する。
- ② 線路設備 木マクラギからPCマクラギ化前郷～矢島間（事業費 15,500 千円）
当線区のマクラギのPC化率は低く、木マクラギの不良率も毎年増加傾向にある。連続不良箇所も増加傾向にあり、軌間拡大が懸念される。連続不良箇所と、曲線部を重点的に不良木マクラギPC化することにより、連続不良箇所を解消し軌間保持等の安全性の向上、及び保守周期の延伸による修繕費の縮減を図る。
- ③ 線路設備 レール（トンダレール左右交換）（事業費 4,000 千円）
矢島駅構内22号ポイントは本線と、基地線、留置線を切り換える重要なポイントである。経年劣化によりトンダレール左右、両方の先端が傷んでいることから、安全輸送を確保する観点から新しく交換をし、安全を確保する。
- ④ 線路設備 踏切改良（上原踏切）（事業費 5,200 千円）
経年劣化によりプラスチック製敷板が変形し、踏切表面に凹凸が生じている。また、踏切前後のマクラギも腐食しており敷板の他、レール等の締結支持力も低下し補修が困難な状況にある。加えて、冬季には積雪や結氷により凹凸が著しくなり自動車等の通行に支障をきたしている。列車運行の安全確保と踏切の耐久性向上のため、現行の廃プラスチック製敷板をTK型プラバン踏切に改良する。踏切前後の道床交換及び並マクラギ交換を実施し、付帯工事として取付舗装工事を行い列車運行の安全確保と自動車等の通行の安全を確保する。
- ⑤ 線路設備 橋りょう（鮎川橋梁）（事業費 40,000 千円）
令和2年度に経年劣化及び洗掘等による、橋梁点検補修設計を行った。この結果に基づき鮎川橋梁、P4脚周りに洗掘が確認され橋脚にひび割れ等も確認されたため、根固め工の補修工事及び橋脚ひび割れ補修工事を行い、列車運行の安全確保を図る。
- ⑥ 線路設備 木マクラギからPC化羽後本荘～前郷間（事業費 20,000 千円）
当線区のマクラギのPC化率は低く、木マクラギの不良率も毎年増加傾向にある。連続不良箇所も増加傾向にあり、軌間拡大が懸念される。連続不良箇所と曲線部を重点的に不良木マクラギをPC化することにより、連続不良箇所を解消し軌間保持等の安全性の向上、及び保守周期の延伸による修繕費の縮減を図る。
- ⑦ 線路設備 軌道道床（碎石化 前郷～久保田間）（事業費 5,000 千円）
ふるい（玉）砂利の箇所で経年により、道床不足箇所が顕著になってきていることから、軌道整備を行う上においても絶対的に必要な軌道材料であり、基本道床（断面）形状の確保及び張り出し事故防止の観点からも、道床バラストの種類を玉砂利から碎石化にし、計画的に補充するものである。

⑧ 信号保安設備 踏切保安設備（曲沢踏切）（事業費 12,000 千円）

曲沢踏切の器具箱が設置してから 30 年以上使用していることから、経年劣化による器具箱の腐食が進行し土台が傾き、雨などが器具箱に入り、リレーや保安器等が錆により誤作動を起こす可能性がある。器具箱を更新し踏切の誤作動防止と、列車の運行の安全確保を図る。

2. 事業費および財源内訳

区 分	事 業 費	財源内訳	
		国 費	県
1. 線路設備（道床交換・P C 化）	9,000,000	1/3 3,000,000	6,000,000
2. 線路設備（木→P C 化）	15,500,000	1/3 5,166,666	10,333,334
3. 線路設備（レール交換）	4,000,000	1/3 1,333,333	2,666,667
4. 線路設備（踏切改良工事）	5,200,000	1/3 1,733,333	3,466,667
5. 線路設備（橋梁補修工事）	40,000,000	1/3 13,333,333	26,666,667
6. 線路設備（木→P C 化）	20,000,000	1/3 6,666,666	13,333,334
7. 線路設備（軌道道床碎石化）	5,000,000	1/3 1,666,666	3,333,334
8. 信号保安設備（踏切保安設備）	12,000,000	1/3 4,000,000	8,000,000
計	110,700,000	36,899,997	73,800,003

令和3年度補助事業実施計画書（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）

補助対象事業者名 由利高原鉄道株式会社

(単位：円)

区分	工事内容	補助対象事業の 着手及び完了予定日	補助対象経費の配分		補助金額	備考
				配分額		
1 線路設備	軌道道床 道床交換及びPC化125本 前郷駅構内上り線 11k618m～11k718m付近 L=100m	令和4年3月8日 ～ 令和4年3月31日	1) 本工事費（資産の購入を含む） 2) 附帯工事費 3) 補償費 合計	9,000,000 9,000,000	3,000,000 3,000,000	
2 線路設備	マクラギ 前郷駅～矢島駅間 マクラギ交換 200本のPCマクラギ化 PCマクラギ交換箇所の 道床を交換する	令和4年3月8日 ～ 令和4年3月31日	1) 本工事費（資産の購入を含む） 2) 附帯工事費 3) 補償費 合計	15,500,000 15,500,000	5,166,666 5,166,666	
3 線路設備	レール 矢島駅構内22号ポイント トングレール交換 分岐部分交換	令和4年3月8日 ～ 令和4年3月31日	1) 本工事費（資産の購入を含む） 2) 附帯工事費 3) 補償費 合計	4,000,000 4,000,000	1,333,333 1,333,333	
4 線路設備	踏切改良 西滝沢駅～吉沢駅間 上原踏切改良工事	令和4年3月8日 ～ 令和4年3月31日	1) 本工事費（資産の購入を含む） 2) 附帯工事費 3) 補償費 合計	5,200,000 5,200,000	1,733,333 1,733,333	
・ ・ 計						

(添付書類)

- (1) 生活交通確保維持改善計画又は生活交通改善事業計画の写し
(2) 補助対象経費に係る見積書及び補助金額の算出基礎
(3) その他申請に必要な書類

令和3年度補助事業実施計画書（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）

(単位：円)

	区分	工事内容	補助対象事業の 着手及び完了予定日	補助対象経費の配分		補助金額	備考
				配分額			
5	線路設備	橋りょう 子吉駅～鮎川駅間 鮎川橋りょう 根固め工 橋脚ひび割れ補修工	令和4年3月8日 ～ 令和4年3月31日	1) 本工事費（資産の購入を含む） 2) 附帯工事費 3) 補償費 合計	40,000,000 13,333,333		
6	線路設備	マクラギ 羽後本荘駅～前郷駅間 250本PCマクラギに交換 交換箇所の道床を交換する	令和4年3月8日 ～ 令和4年3月31日	1) 本工事費（資産の購入を含む） 2) 附帯工事費 3) 補償費 合計	20,000,000 6,666,666		
7	線路設備	軌道道床（砕石化） 前郷駅～久保田駅間 12 k 100m～13 k 435 152m	令和4年3月8日 ～ 令和4年3月31日	1) 本工事費（資産の購入を含む） 2) 附帯工事費 3) 補償費 合計	5,000,000 1,666,666		
8	信号保安設備	踏切保安設備 踏切保安設備改良工事 黒沢駅～曲沢駅間 曲沢踏切 信号器具箱更新	令和4年3月8日 ～ 令和4年3月31日	1) 本工事費（資産の購入を含む） 2) 附帯工事費 3) 補償費 合計	12,000,000 4,000,000		
・ ・ 計					110,700,000 36,899,997		

(添付書類)

- (1) 生活交通確保維持改善計画又は生活交通改善事業計画の写し
 (2) 補助対象経費に係る見積書及び補助金額の算出基礎
 (3) その他申請に必要な書類

鉄道事業者の収支改善計画

(単位：百万円)

	R1(見込)	R2		R3		R4		R5		R6		R7		R8		R9		R10		R11	
		目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績
旅客運輸収入		39		38		37		36		35											
運輸雑収		10		10		11		11		11											
収入計	0	49	0	48	0	48	0	47	0	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運行費用		156		155		154		154		154											
鉄道事業収支	0	-107	0	-107	0	-106	0	-107	0	-108	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他関連事業収支		3		3		3		3		3											
全事業収支	0	-104	0	-104	0	-103	0	-104	0	-105	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

（上記鉄道事業収支計画に盛り込んだ①増収策、②経費削減策の具体的な内容（内訳））

①増収策内訳		9.0	0.0	9.4	0.0	9.7	0.0	9.7	0.0	9.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
イベント列車		3.2		3.3		3.4		3.4		3.4											
商品販売		5.0		5.2		5.3		5.3		5.3											
列車運転体験		0.8		0.9		1.0		1.0		1.0											
②経費削減策内訳		1.5	0.0	1.5	0.0	1.5	0.0	1.5	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
有人駅窓口営業時間短縮		1.5		1.5		1.5		1.5		1.5											
改善効果(①+②)		10.5	0.0	10.9	0.0	11.2	0.0	11.2	0.0	11.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0