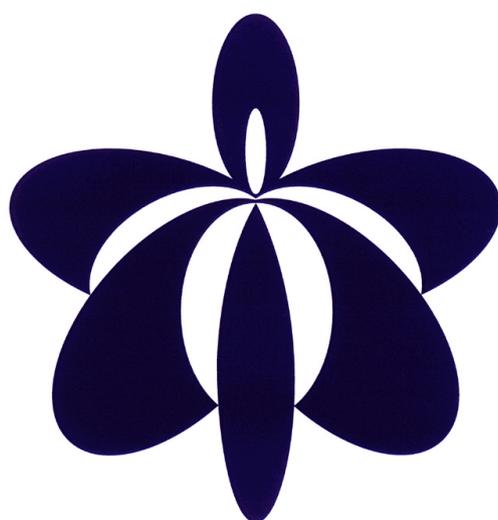


由利本荘市地域公共交通計画



令和6年3月
由利本荘市

-目次-

1. 序論	1
1-1 本計画の目的.....	1
1-2 計画の位置づけ.....	2
1-3 計画の対象となる交通モード.....	3
1-4 計画期間.....	4
1-5 計画の区域.....	5
2. 地域公共交通の概況	6
3. 関連計画における地域公共交通の考え方	12
3-1 本市の総合計画（新創造ビジョン）における考え方.....	12
3-2 本市の都市計画分野における考え方.....	15
3-3 本市の観光分野における考え方.....	19
3-4 その他関連する計画等における考え方.....	20
3-5 秋田県地域公共交通計画における考え方.....	21
3-6 本市の地域公共交通計画における考え方.....	23
4. 現行計画の評価	24
4-1 現行計画の概要.....	24
4-2 現行計画における施策の実施状況.....	25
4-3 目標の達成状況.....	27
4-4 現行計画における事業の継続可否.....	29
5. 地域公共交通を取り巻く課題	31
5-1 地域における現状と課題.....	31
5-2 地域公共交通における現状と課題.....	34
5-3 アンケート調査結果等における現状と課題.....	43
5-4 由利本荘市が取り組むべき施策の方向性.....	49
6. 由利本荘市が目指すべき地域公共交通の将来像	50
6-1 計画の基本方針.....	50
6-2 目指すべき将来ネットワークイメージ.....	51
6-3 将来像を達成するための各交通モードの役割.....	53
6-4 将来像を達成するための各交通モードへの財政支援.....	54
7. 将来像を達成するために実施するプロジェクト	59
7-1 プロジェクトの体系.....	59
7-2 具体的なプロジェクトの内容.....	60
7-3 計画の達成状況の評価指標.....	75
8. 計画の実現に向けた進捗管理	77
8-1 計画の進捗管理・評価スケジュール.....	77
8-2 計画の実施主体の役割.....	79

1. 序論

1-1 本計画の目的

(1) 地域公共交通計画とは

地域公共交通は、通勤・通学、買い物、通院、来訪者等の多様な人々の生活を支える移動手段として、重要な役割を果たしています。地域公共交通計画とは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19（2007）年法律第 59 号、以下：地域交通法）に基づく計画であり、令和 2（2020）年 6 月の同法改正により、その作成が努力義務化された地域公共交通施策に関する法定計画です。同法改正前の法定計画は、「地域公共交通網形成計画」という名称であり、本市においても「由利本荘市地域公共交通網形成計画（第一次）」を平成 27（2015）年 4 月に、「由利本荘市地域公共交通網形成計画（第二次、以下：現行計画）」を令和 2（2020）年 4 月に策定しています。

地域の移動手段を確保するために、市民などの移動ニーズをきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や市民、各関係団体など多様な主体と協議しながら、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープランです。

(2) 本計画の目的

本市は、平成 17（2005）年の 1 市 7 町の広域合併だったことから県内で最大の面積を誇っていますが、その公共交通については、JR 羽越本線と第三セクター鉄道「鳥海山ろく線」の連結駅である羽後本荘駅を起点として各地域へ民間路線バス（以下：路線バス）が走っており、路線バスの終着地の先や路線外地域への交通手段をコミュニティバスが担っています。

本市では、平成 27（2015）年 4 月に「由利本荘市地域公共交通網形成計画（第一次）」を策定、令和 2（2020）年に現行計画を策定し、地域の实情に即した交通体系の在り方を模索してきたところですが、従前からの公共交通利用者の減少傾向には歯止めがかかっておりません。現行計画期間中に発生した新型コロナウイルス感染症による外出控えなど、生活様式の変化による影響を顕著に受け、公共交通機関の存続が危ぶまれる状況であり、慢性的な運転手不足に加えて、働き方改革による運転手の労働時間短縮など、今後更に運転手の確保が困難になることが予想されることから、多面的な社会情勢の変化に柔軟に対応した持続可能な地域公共交通の在り方について、検討が求められています。

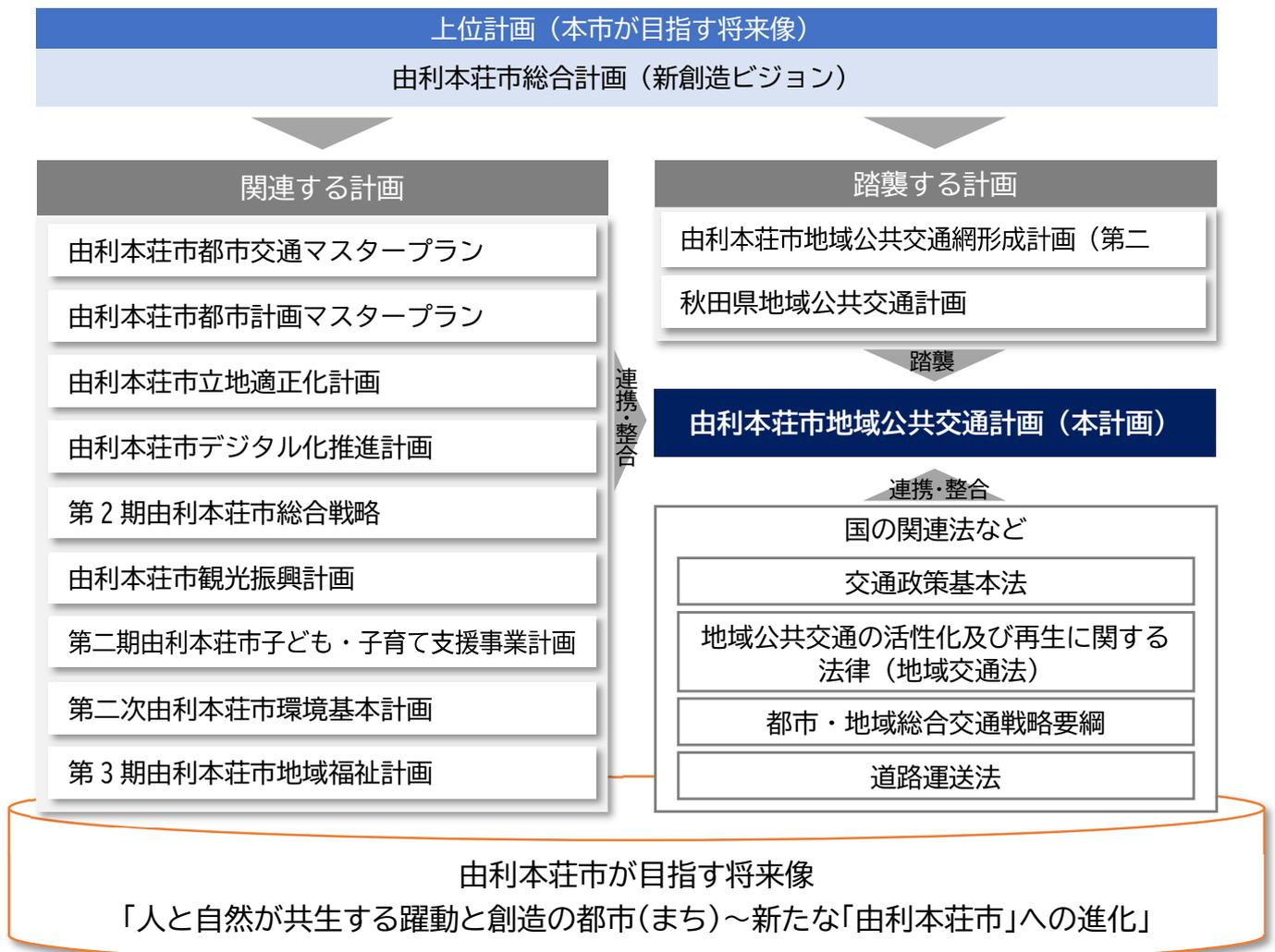
こうしたことから、人口減少や少子高齢化の進展が著しい本市において、由利本荘市新創造ビジョンなど本市の他の計画との整合を図りつつ、令和 6（2024）年度から 10（2028）年度までを対象期間とした「由利本荘市地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）を策定し、将来にわたって持続可能な交通体系を構築することが目的です。

1-2 計画の位置づけ

本計画は「地域交通法」に基づいて策定される法定計画であり、この法律は「交通政策基本法」の基本理念に即して、「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進することを目的としており、近年の法律改正等を踏まえて、以下の点を盛り込んでいます。

- まちづくりの方針に沿った公共交通施策の展開（コンパクト・プラス・ネットワークの実現）
- 鉄道・バス・タクシーのほか、地域の輸送資源すべてを巻き込んだ施策の検討

これらの状況を踏まえて、本計画の位置づけを下記の通り示します。本市の最上位計画である「由利本荘市総合計画（新創造ビジョン）」や、まちづくりや都市構造に関する「由利本荘市都市計画マスタープラン」「由利本荘市立地適正化計画」など、さらには令和4（2022）年に策定された「秋田県地域公共交通計画」との整合を図りつつ、本市が目指すまちの将来像である「人と自然が共生する躍動と創造の都市（まち）～新たな「由利本荘市」への進化」の基盤となる、地域公共交通計画の基本計画として策定します。

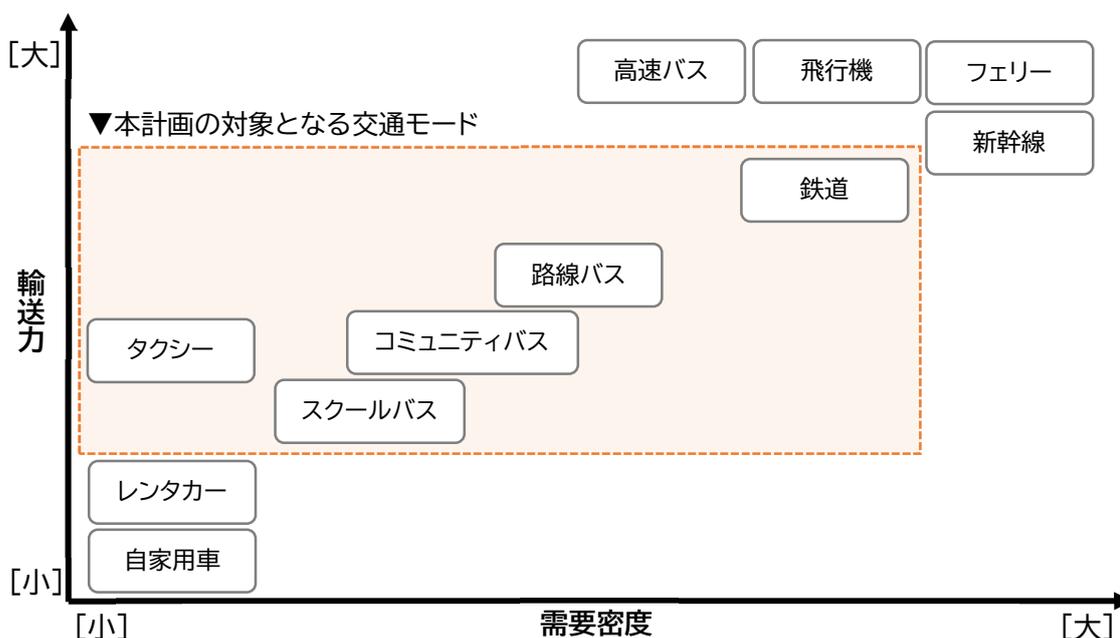


1-3 計画の対象となる交通モード

本計画は、鉄道や高速バス、路線バス、コミュニティバスなどを含む多様な交通モードの市全体の方向性を示すものであり、本市の骨格を成す幹線路線となる鉄道・民間事業者のバス路線の維持・確保を中心に、各地域を運行するコミュニティバスの幹線路線との連携、情報提供や利用環境の整備なども含めた総合的な施策体系を対象としており、各交通モードが地域公共交通ネットワークで果たす役割を整理した上で、検討を進める必要があります。

▼対象となる交通モードとその役割及び計画における視点

交通モード	役割	計画における視点
○鉄道（JR 羽越本線） ○路線バス （市内外を結ぶ民間路線）	市内外の広域移動に対応する 広域交通	市内外の広域的な移動を支える幹線としての位置づけと他交通モードとの接続・連携を検討
○鉄道（鳥海山ろく線） ○路線バス （各地域間を結ぶ民間路線）	市域の骨格を形成する 地域間幹線交通	路線の維持・確保のための補助の継続及び路線の最適化に向けた検討
○路線バス （市内地域内の民間路線）	地域の骨格を形成する 地域内交通	路線の維持・確保及び具体的な路線再編の検討
○コミュニティバス ○乗り[違い]交通	路線バスでは対応が難しい少量輸送に対応する 支線交通	地域内交通への接続性の確保及び鉄道や路線バスとの役割分担の明確化
○タクシー	路線バスでは対応が難しい個別輸送・少量需要に対応する エリア交通	他交通モードとの連携や協働での取り組みの検討



1-4 計画期間

本計画の期間は、令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの5年間とします。

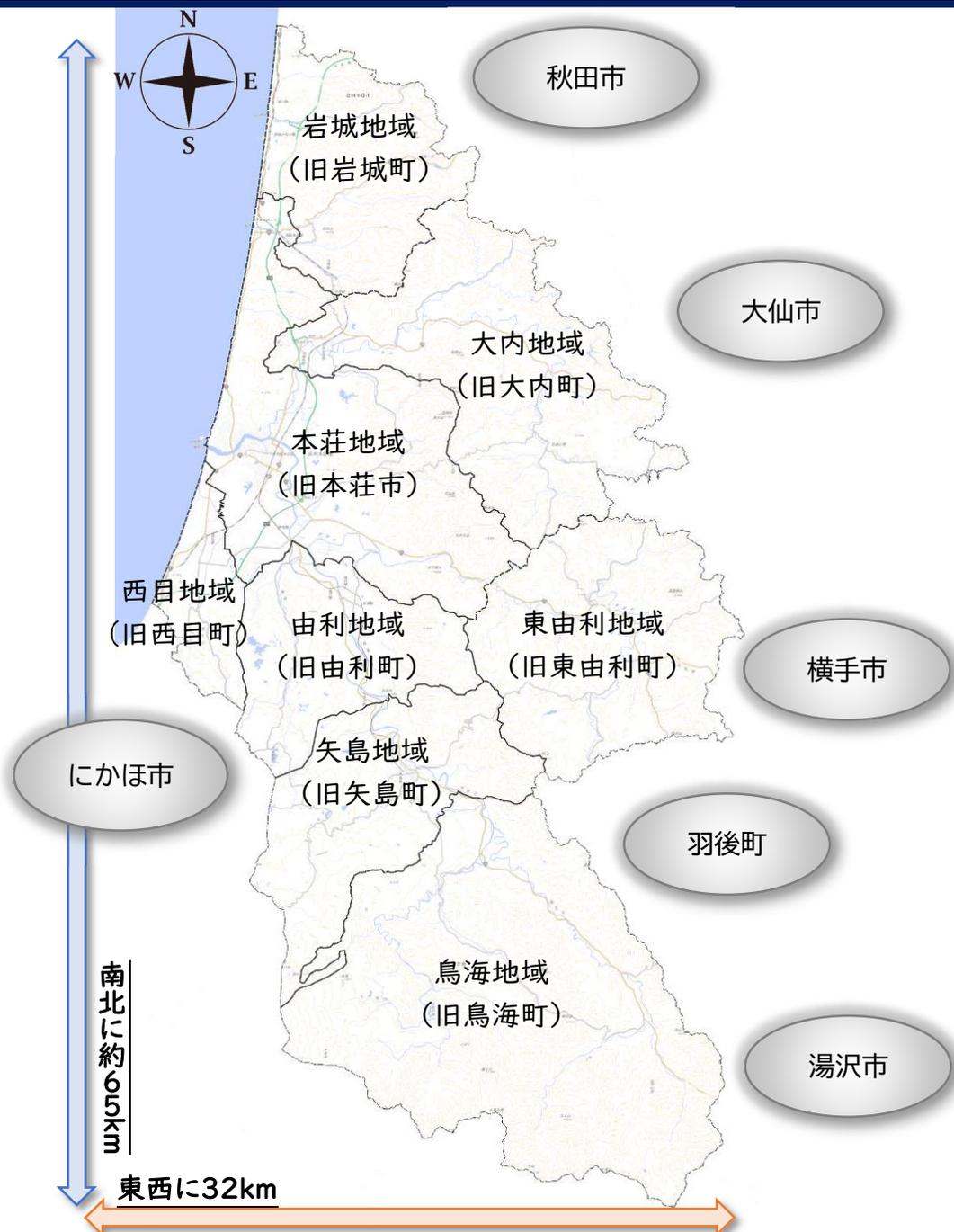
なお、新型コロナウイルス感染拡大のように移動需要が大きく変化する社会情勢の変化や上位・関連計画の見直しなどによって新たな対応が生じた場合には、計画期間内であっても、必要に応じて見直しを検討します。特に、まちづくり・土地利用の核となる「都市計画マスタープラン」や「立地適正化計画」との整合を図るとともに、都市計画と地域公共交通計画が密に連携することで、各種施策を推進していきます。

▼各種計画及び本計画の期間

年度	~R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
上位計画	由利本荘市総合計画「新創造ビジョン」							
		秋田県地域公共交通計画						
関連計画	由利本荘市都市計画マスタープラン							
							（※R6 改定予定）	
				由利本荘市立地適正化計画				
由利本荘市地域公共交通計画（本計画）	現行計画			由利本荘市地域公共交通計画（本計画）				

※現行計画の計画期間は、令和2（2020）年度から、令和6（2024）年度ですが、新型コロナウイルス感染拡大等の社会情勢の大きな変化に対応するべく、計画期間を前倒しして、本計画の策定を行います。

1-5 計画の区域



本計画の区域は、由利本荘市全域とします。

本市は、平成 17 (2005) 年に、本荘市・矢島町・岩城町・由利町・大内町・東由利町・西目町・鳥海町の 1 市 7 町の合併により誕生しました。

東西に約 32km、南北に約 65km の広がりを見せており、日本で第 16 位、県内第 1 位の面積を有しており、秋田県の約 10.4% を占めています。

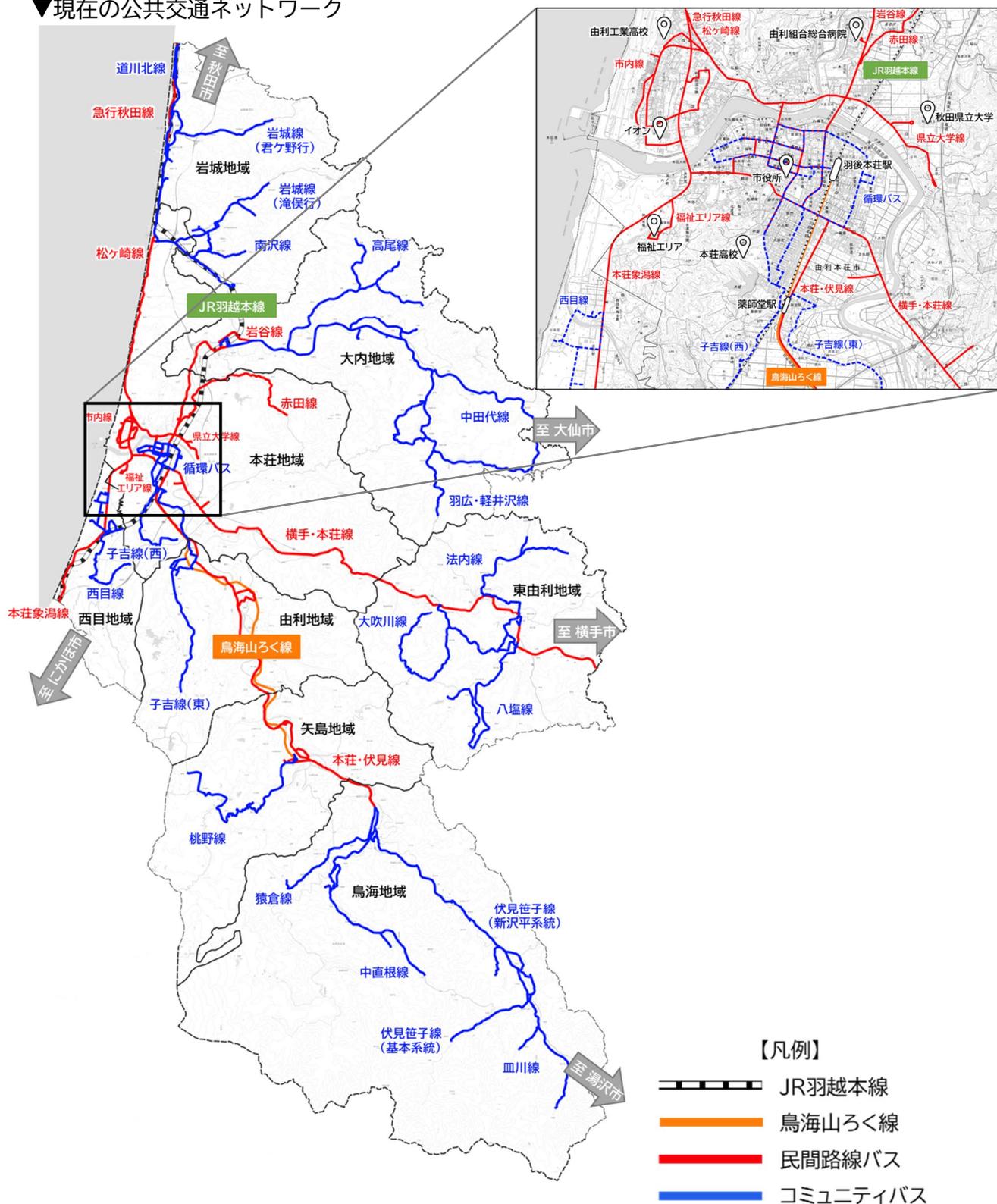
交通網は、東西は国道 105 号・107 号・108 号、南北は日本海東北自動車道や国道 7 号、JR 羽越本線が軸となっており、公共交通は本荘地域を中心に放射状に運行されています。

これらのことから、市内外や地域間を結ぶ広域的な公共交通ネットワークについては、JR 羽越本線やバス路線が運行されている周辺自治体との連携・調整を図りながら、検討していきます。

2. 地域公共交通の概況

本市における公共交通は、主に本市と県内外を結ぶ広域的な交通として鉄道（JR 羽越本線）と高速バス、周辺自治体とを結ぶ路線バスが運行しています。市内の公共交通として、各地域間を結ぶ三セク鉄道や路線バス、各地域内のコミュニティバスに加えて、本市中心部の循環バスやタクシーといった多様な公共交通機関が運行しています。また、地域課題を町内会等が解決する「乗り[違い]交通」事業を定めており、地域が運行する公共交通も運行を開始しています。

▼現在の公共交通ネットワーク



(1) JR 羽越本線の運行概況

JR 羽越本線は、東日本旅客鉄道（JR 東日本）が運行し、新津駅（新潟県新潟市）と秋田駅までを結んでおり、主に日本海沿岸に沿って路線が伸びています。本市には、その内7駅が所在しており、各駅においては、概ね1本/1時間程度の運行頻度となっています。

▼羽越本線の運行概況 ※令和5年12月31日時点

事業者名	路線名	駅名	運行本数(本) (平日)		運行本数(本) (土日祝日)		無人駅
			上り	下り	上り	下り	
東日本 旅客鉄道 (株)	羽越本線	道川駅	9	15	9	15	○
		岩城みなと駅	9	15	9	15	○
		羽後亀田駅	9	15	9	15	○
		折渡駅	4	5	4	5	○
		羽後岩谷駅	9	15	9	15	○
		羽後本荘駅	12 (うち 特急2本)	17 (うち 特急2本)	12 (うち 特急2本)	17 (うち 特急2本)	
		西目駅	10	10	10	10	○

※駅名については、上から南北順に記載

▼羽越本線の運賃表 ※令和5年12月31日時点

運賃(円) ※大人(12歳以上)を記載							
駅名	道川駅	岩城 みなと駅	羽後 亀田駅	折渡駅	羽後 岩谷駅	羽後 本荘駅	西目駅
道川駅		150	200	240	330	420	510
岩城みなと駅	150		200	200	240	420	510
羽後亀田駅	200	200		150	200	240	420
折渡駅	240	200	150		190	240	330
羽後岩谷駅	330	240	200	190		200	240
羽後本荘駅	420	420	240	240	200		190
西目駅	510	510	420	330	240	190	

(2) 由利高原鉄道（鳥海山ろく線）の運行概況

由利高原鉄道は、旧・国鉄矢島線を受け継ぐ形で、沿線自治体（当時の本荘市・由利町・矢島町・鳥海町）や秋田県が出資して設立された第三セクターの鉄道で、羽後本荘駅と矢島駅を結んでいます。これまでもイベント列車（例：イタリアン列車や七夕列車等）を運行したり、様々な企画を実施したりと地域住民の移動はもとより、観光客等の来訪者にとっても魅力的な取り組みを実施しています。

▼鳥海山ろく線の運行概況 ※令和5年12月31日時点

事業者名	路線名	駅名	運行本数(平日)		運行本数(土日祝日)		無人駅
			上り	下り	上り	下り	
由利高原 鉄道(株)	鳥海 山ろく線	羽後本荘駅	14	14	14	14	
		薬師堂駅	14	14	14	14	○
		子吉駅	14	14	14	14	○
		鮎川駅	14	14	14	14	○
		黒沢駅	14	14	14	14	○
		曲沢駅	14	14	14	14	○
		前郷駅	14	14	14	14	
		久保田駅	14	14	14	14	○
		西滝沢駅	14	14	14	14	○
		吉沢駅	14	14	14	14	○
		川辺駅	14	14	14	14	○
		矢島駅	14	14	14	14	

※駅名については、上から南北順に記載

▼鳥海山ろく線の運賃表 ※令和5年12月31日時点

運賃(円) ※大人(中学生以上)を記載・小人(小学生以下は半額)												
駅名	羽後本荘駅	薬師堂駅	子吉駅	鮎川駅	黒沢駅	曲沢駅	前郷駅	久保田駅	西滝沢駅	吉沢駅	川辺駅	矢島駅
羽後本荘駅		180	250	330	400	400	400	460	510	510	560	610
薬師堂駅	180		180	250	330	330	400	400	460	460	510	560
子吉駅	250	180		180	250	250	330	400	400	460	510	560
鮎川駅	330	250	180		180	180	250	330	330	400	460	510
黒沢駅	400	330	250	180		180	180	250	330	330	400	460
曲沢駅	400	330	250	180	180		180	250	250	330	400	460
前郷駅	400	400	330	250	180	180		180	250	250	330	400
久保田駅	460	400	400	330	250	250	180		180	250	330	400
西滝沢駅	510	460	400	330	330	250	250	180		180	250	330
吉沢駅	510	460	460	400	330	330	250	250	180		180	250
川辺駅	560	510	510	460	400	400	330	330	250	180		180
矢島駅	610	560	560	510	460	460	400	400	330	250	180	

(3) 路線バスの運行概況

路線バスは、羽後交通株式会社が運行しており、市内外を結ぶ3路線、市内で完結する9路線の計12路線が本荘地域と各地域を結んでいます。

▼路線バスの運行概況 ※令和5年12月31日時点

運行地域	路線名	運行事業者	運行形態	運行区間	運行本数 (平日)		運行本数 (土日祝日)		運賃※1 (円)	補助金
					上り	下り	上り	下り		
市内外	本荘横手線	羽後交通株式会社	定時定路線型	本荘営業所 ～横手BT	3	3	0	0	1,900	市
	本荘秋田線			本荘営業所 ～県立体育館前	8	8	7	7	890	国・県
	象潟線			本荘営業所 ～象潟駅前	14	14	11	11	680	国・県 ・市
市内のみ	市内線			本荘営業所 ～本荘営業所	5	5	0	0	160	県・市
	県立大学線			本荘営業所 ～県立大学前	5	5	0	0	210	
	松ヶ崎線			本荘営業所 ～羽後亀田駅	5	5	0	0	670	市
	東由利線			本荘営業所～ 道の駅黄桜の里	3	4	2	2	1,110	市
	赤田線			本荘営業所 ～二又	5	5	0	0	610	市
	岩谷線			本荘営業所 ～道の駅おおうち	6	6	3	3	650	市
	本荘伏見線			本荘営業所 ～鳥海菜らんど	6	6	2	2	1,050	市
	福祉エリア線			本荘営業所 ～福祉エリア	3	3	0	0	280	市
	本荘高校線※2			本荘営業所 ～本荘高校	1	1	0	0	210	

※1 運賃は、起点から終点まで乗車した場合の運賃を掲載

※2 本荘高校線は、令和5年度の場合は12月1日～3月20日の間のみ運行

(4) コミュニティバスの運行概況

コミュニティバスは、各地域の隅々までをカバーするように運行されており、地域ごとに多様な形態により運行されています。

▼コミュニティバスの運行概況 ※令和5年12月31日時点

運行地域	路線名	運行事業者	運行形態	運行本数(平日)		運行本数(土日祝日)		運賃
				上り	下り	上り	下り	
本荘	循環バス(御門町)	羽後交通(株)	定時定路線型	9	9	5	5	大人(中学生以上) 200円 小学生 100円 未就学児 無料
	循環バス(八幡下)			9	9	5	5	
	子吉線(西地区)		曜日運行(月・木)	4	3	0	0	
	子吉線(東地区)		曜日運行(火・金)	4	3	0	0	
矢島	桃野線	(有)周防工務店	曜日運行(月・木)	1	1	0	0	
岩城	岩城線(君ヶ野行き)	光タクシー(株)	曜日運行(月～金)	6	6	0	0	
	岩城線(滝俣行き)			6	6	0	0	
	南沢線		曜日運行(月・水・金)	2	2	0	0	
	道川北線		曜日運行(火・木)	1	1	0	0	
大内	中田代線	大内交通サービス(株)	定時定路線型	6	6	4	4	
	高尾線			4	4	3	3	
	羽広-軽井沢線		曜日運行(月～土)	3	3	3	3	
東由利	八塩線	東交通(株)	曜日運行(月～金)	4	3	0	0	
	法内線		曜日運行(月・水・金)	4	3	0	0	
	大吹川線		予約型運行	2	2	0	0	
西目	西目線	(有)本荘浜砂利店	曜日運行(月～土)	4	5	2	2	
鳥海	伏見笹子線	佐藤建設(株)	定時定路線型	6	6	3	3	
	伏見笹子線(新沢平経由)		曜日運行(月・火・水)	2	2	0	0	
	中直根線		定時定路線型	5	5	1	1	
	猿倉線		曜日運行(月～金)	3	2	0	0	
	皿川線			3	2	0	0	

(5) 「乗り[逢い]交通」事業の実施状況

本市では、高齢化や地域の過疎化が進む中、「バス停までも歩けない」、「近くのスーパーにも行けない」などの多様で細かな移動ニーズが多く挙げられており、そのような地域の課題を町内会などが自ら解決しようとする事業を「乗り[逢い]交通」と定めています。本市では、実施までのニーズ把握や対話会等の開催、経費の補助という形でサポートしています。

現在3地域（下記参照）が導入しており、令和6（2024）年度からは新たにもう1地域の運行を開始する予定となっています。

▼現在導入されている「乗り[逢い]交通事業」の概要

<p>《由利地域・小菅野集落の互助による輸送》</p>
<p>【運行開始】令和2年4月 ※本格運行に移行済み</p> <p>【運営】「小菅野集落の安全と生活を守る会」を設立、役員は会長、副会長、事務局、ドライバー 利用は集落全員が可能</p> <p>【運行】随時運行としドライバーが対応可能なら運行する</p> <p>【運賃】1乗車100円(前郷)・50円(水辺プラザ)</p> <p>【利用状況(R4年度)】稼働:80日/108回乗車:140名</p> <p>【車両】ボランティア輸送:市のリース車両(7人乗り)を無償貸与</p>
<p>《本荘地域・石脇新山乗合タクシー》</p>
<p>【運行開始】令和3年1月</p> <p>【運営】石脇新山乗合タクシー利用者会 ※R5 現在の会員は16名</p> <p>【運行】予約制で火曜日/木曜日の週2回 ※祝日も運行可能 マックスバリュ特売日の20日、30日も運行</p> <p>【運賃】片道700円(乗合になることで、半額割引きを適用)</p> <p>【利用状況(R4年度)】稼働率:稼働可能回数484回の内44回(9.09%) 乗車率:1.1人(47人/44回)※目標は乗車率2人</p> <p>【車両】委託先のタクシー車両で運行</p>
<p>《本荘地域・石沢地域交通(互助輸送・路線バスの連携による取り組み)》</p>
<p>【運行開始】令和3年6月</p> <p>【運営】石沢地域振興会(ドライバー登録は8名)</p> <p>【運行】臨時運行とし、ドライバーが対応可能なら運行する</p> <p>【運賃】石沢地区内:片道50円 石沢地区外:片道100円(小友地区:フレッシュグリーン、薬王堂、JA秋田しんせい本店、荒町 歯科、本荘ひがしクリニック、由利地域:ニコット由利前郷店、ゆりえ もん)</p> <p>【利用状況(R4年度)】ボランティア輸送→運行回数6回11人</p> <p>【車両】ボランティア輸送:市のリース車両(8人乗り)を無償貸与</p>

3. 関連計画における地域公共交通の考え方

3-1 本市の総合計画（新創造ビジョン）における考え方

総合計画「新創造ビジョン」は、本市におけるまちづくりの基本理念と10年後のまちの将来像を定め、その実現に向けた戦略・政策を定める市政の経営方針であり、市政経営の最上位計画に位置づけられています。

総合計画「新創造ビジョン」では、地域公共交通における方向性が示されており、まちの将来像を実現するための地域公共交通における考え方を整理します。

【計画名称】 由利本荘市総合計画「新創造ビジョン」（令和2（2020）年3月策定）

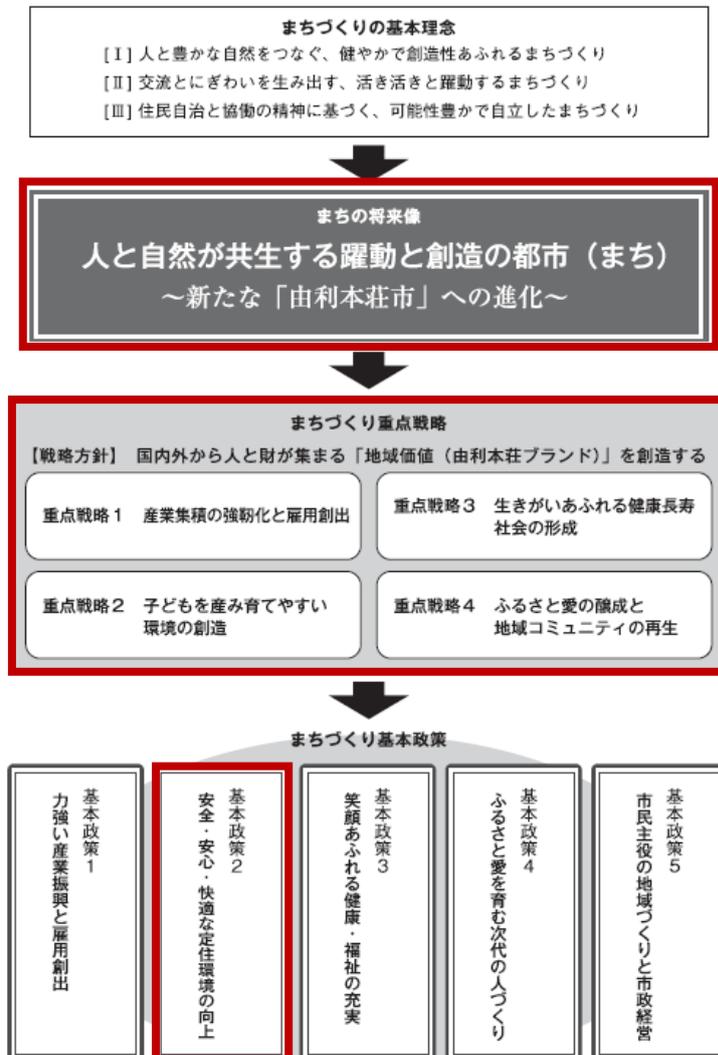
【計画期間】 令和2（2020）年～令和6（2024）年

【まちの将来像】

人と自然が共生する躍動と創造の都市(まち)～新たな「由利本荘市」への進化

【まちづくり施策体系】

4. まちづくり政策体系



まちづくりの基本理念の実現に向けて、本市の目指すまちの将来像を定め、将来人口目標は令和6(2024)年で72,000人以上を目指すものとする。

令和2(2020)年に策定された後期基本計画では、「新型コロナウイルス感染拡大」や「人口減少」の克服に向け、連携した施策展開を目指し、4つの重点戦略を設定。

↑ 公共交通分野が該当する部分

【まちづくり基本政策】※公共交通分野を抜粋

○現状と課題

広域的な交流と産業の活性化を支える広域道路網整備として、日本海沿岸東北自動車道等の全線開通に向け沿線自治体と一体となった要望活動を行い、平成27年度に「象潟～金浦」間が完成・開通しました。

市では現在、幹線道路において通学路やバス路線などの危険箇所の改良を優先的に進めており、今後も既存道路の改築・改良と併せ市民生活の安全確保に努めていきます。

また、雪対策の推進では、市民から寄せられる除雪要望への対応のため、道路パトロールを強化し、地域の実情に合わせたきめ細やかな除雪作業の実施に努めていきます。加えて、ロードヒーティングや流雪溝の整備と適正な管理運営を行うとともに、老朽化している除雪機械や融雪施設の更新を進めていきます。

「鳥海ダムの建設促進」については、快適で安全な市民生活を守る上で重要な社会基盤として治水、利水等の確保を目指しており、平成30年12月の「鳥海ダムの建設に関する基本計画」の告示を受け、地域や市議会などと連携して早期完成に向けた要望活動を行っています。

市民生活の「生活の足」としての路線バスやコミュニティバスのネットワークを確保・維持していくため、本荘地域と周辺地域を結ぶ幹線を運行する路線バスに対し運行費の補助を行い、周辺地域内における幹線は市がコミュニティバスを運行しています。

鉄道では「由利高原鉄道の持続的運行に係る基本合意書」を秋田県・由利本荘市・由利高原鉄道で締結し、経営基盤の安定化を図っています。

また、交通結節点機能の強化となる羽後本荘駅周辺の整備については、東西自由通路等新設及び駅舎橋上化工事に向けたJR東日本との協定を締結し、工事に着手しました。

情報通信網は、近年のインターネットサービスの超高速化の流れに応じて、平成27年度より高速インターネット（200M）サービスを開始するなど、設備の更新・増強を進めてきました。また、居住地域における携帯電話不感地域の解消や公共施設でのWi-Fiアクセスポイントの整備を行い、市民生活の利便性向上を図りました。

○5年間の方向性

多様な交流と産業の活性化を生み出す機能的な社会基盤の整備に向けて、道路網、鉄道、地域交通、高度な情報通信基盤の整備、冬期間の雪対策を着実に推進します。

特に、高齢者の足の確保と交通空白地域に対応するため、地域の実情に応じた持続可能な地域交通の実現を関係機関と連携して取り組みます。

また、CATVの加入促進活動を継続するとともに、既利用者へのサービス向上を図るため、民営化も視野に入れ、より効率的・合理的な運営を進めてまいります。また合併初期に整備した放送・通信機器や伝送路の更新期が近づいていることから、計画的な整備に取り組みます。

○目標と推進施策

目指す姿	地域内及び広域交流の活性化と生活環境の向上
------	-----------------------

【目標と推進施策】

主要施策	施策の概要
2-(3)-① 道路網の整備	1. 日本海沿岸東北自動車道の全線開通に向け、沿線自治体一体となった要望活動による高速交通体系の促進 2. 渋滞解消及び高速交通道路へのアクセス円滑化に向けた幹線道路、市道等の計画的な整備 3. 通学路や既存道路の危険箇所の改良による市民生活の安全確保へ向けた整備 4. 交通安全施設の改良 5. 「一番堰まちづくりプロジェクト」に伴う幹線道路の整備
2-(3)-② 鳥海ダムの建設促進	6. 「鳥海ダム建設を促進する市民の会」との連携による要望活動の強化 7. 市・市議会・同盟会等による要望活動の強化
2-(3)-③ 鉄道交通の充実	8. 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 9. 交通結節拠点としての羽後本荘駅周辺整備の推進 10. 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
2-(3)-④ 地域交通の充実	11. 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 12. 公共交通機関への市民の利用促進 13. 効率的な運行による経費の抑制
2-(3)-⑤ 高度な情報通信基盤の整備	14. 通信環境の格差解消と安定したインターネット通信設備の整備（ケーブルテレビ施設整備事業） 15. 緊急情報等の伝達手段・送信情報の多様化に対応した放送・通信設備の更新（ケーブルテレビ施設整備事業） 16. CATV（ケーブルテレビ）加入促進の強化 17. 携帯電話の不感地域の解消 18. 民の情報リテラシー（情報を活用する創造的能力）の向上
2-(3)-⑥ 雪対策の推進	19. 除雪・融雪の設備、流雪溝の整備 20. 道路パトロールの強化 21. 除雪機械の計画的な更新・購入 22. 共助を必要条件とする除雪機購入への助成 23. 事故防止徹底のための除雪講習会への講師派遣

《総合計画における地域公共交通の考え方》

1. 多様な交流を生み出す社会基盤としての地域公共交通
2. 高齢者の足の確保と交通空白地域への対応
3. 地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通の実現
4. 観光の活性化等、地域のにぎわいづくりへの、官民一体となった由利高原鉄道の活用

3-2 本市の都市計画分野における考え方

(1) 由利本荘市都市計画マスタープラン

「由利本荘市都市計画マスタープラン」は、概ね 20 年後の都市の姿を定める都市計画分野における最上位計画です。

【計画名称】 由利本荘市都市計画マスタープラン（平成 22（2010）年 12 月策定）

【計画目標年】 平成 42（2030）年（※計画に記載の通り、「平成」で表記、現在では令和 12 年）

【20 年後（平成 42（2030）年）の都市の将来像】

霊峰鳥海山と子吉川に育まれた歴史・文化のもと、新たな産業を創出する

にぎわいのあるまち

【都市計画区域における目標】

- ① 広域都市圏の中核として圏域を先導する都市づくり
- ② 新たな産業を創出する都市づくり
- ③ 産業や広域観光、日常生活において活発に交流・連携する都市づくり
- ④ まちなかに賑わいを再生する都市づくり
- ⑤ 自然との調和を図り、水と緑・歴史的な街並みを活かし、うるおいと人とのふれあいのある都市づくり

【道路・交通体系における方針】



- 凡例 -		
県界	地域高規格道路	鉄道
市町村界	地域高規格道路計画路線	河川
高速道路	国道	都市計画区域
I.C.		

- めざすべき将来像の実現に向け、各地域拠点を結び本市の都市構造を支える軸線としての役割を担う主要幹線道路の整備・機能強化を図ります。
- 日本海沿岸東北自動車道の本荘I.Cの供用開始を契機とする高速交通体系の整備促進に努めます。
- 市道などの生活関連道路は、車中心の道づくりから人と共存する道づくりをめざします。
- 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ります。

【公共交通における方向性】

2) 公共交通機関

市民の交通利便性の向上、特に高校生や高齢者等の交通弱者の都市活動を支え、過度に自動車に依存した交通体系の抑制による環境負荷の小さい交通体系の実現を図るために公共交通機関の整備充実を図ります。

【各交通モードにおける方向性】

①鉄 道

J R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3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。

《都市計画マスタープランにおける地域公共交通の考え方》

1. 市内の移動を円滑にする公共交通機関の充実
2. 高校生や高齢者等の交通弱者の都市活動を支える公共交通
3. 過度な自家用車依存を抑制し、環境負荷の少ない交通体系の実現

(2) 由利本荘市立地適正化計画

「由利本荘市立地適正化計画」は、都市再生特別措置法に基づく制度であり、都市計画マスタープラン等における従来の土地利用の計画に加えて、居住機能や都市機能の誘導によりコンパクトシティの形成に向けた取組を推進する計画です。「由利本荘市都市計画マスタープラン」の一部を構成するものです。

【計画名称】 由利本荘市立地適正化計画（令和6（2024）年策定予定）

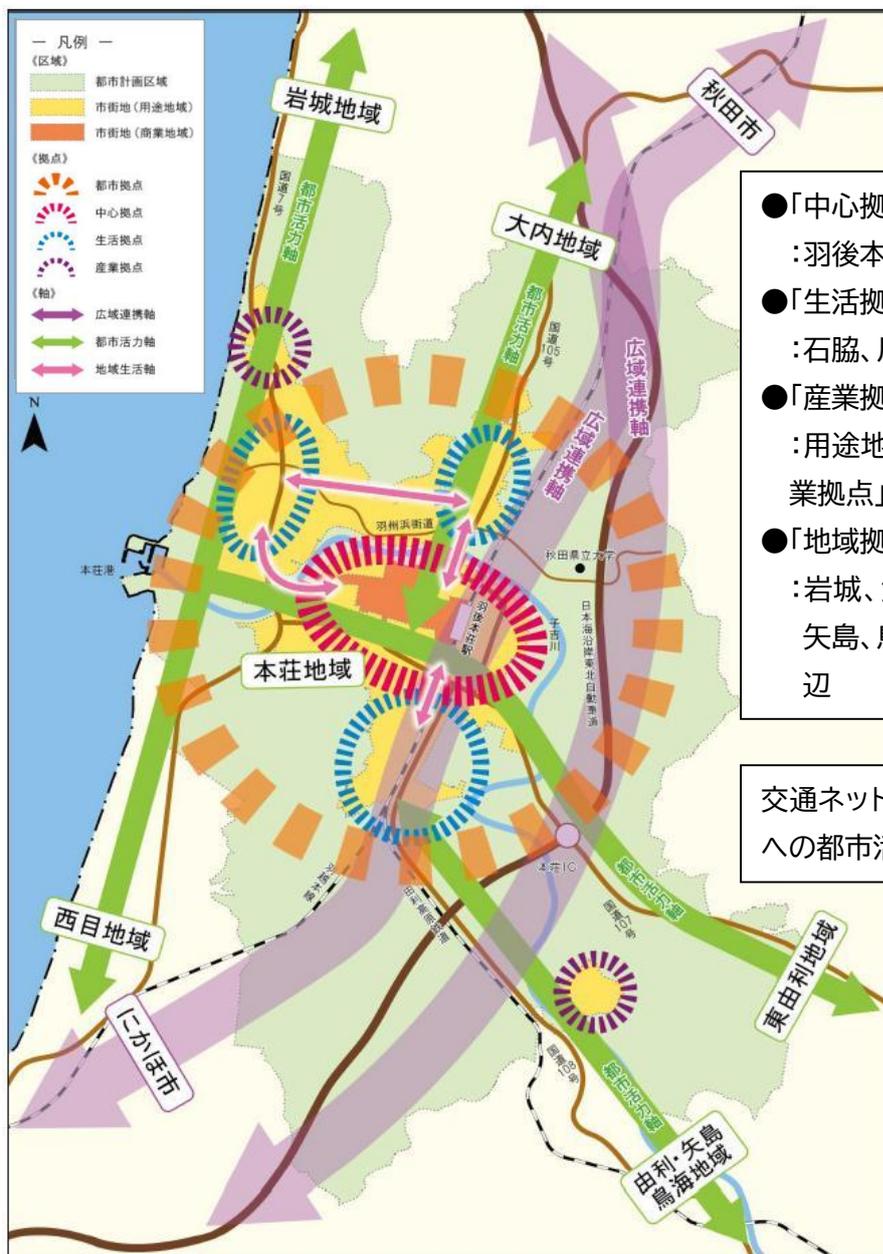
【計画目標年】 令和25（2043）年

【まちづくりの基本方針】

【まちづくりの基本方針】

鳥海山を望む歴史あるまちの賑わいと田園の暮らしの魅力があふれるまちづくり

【将来の都市構造】



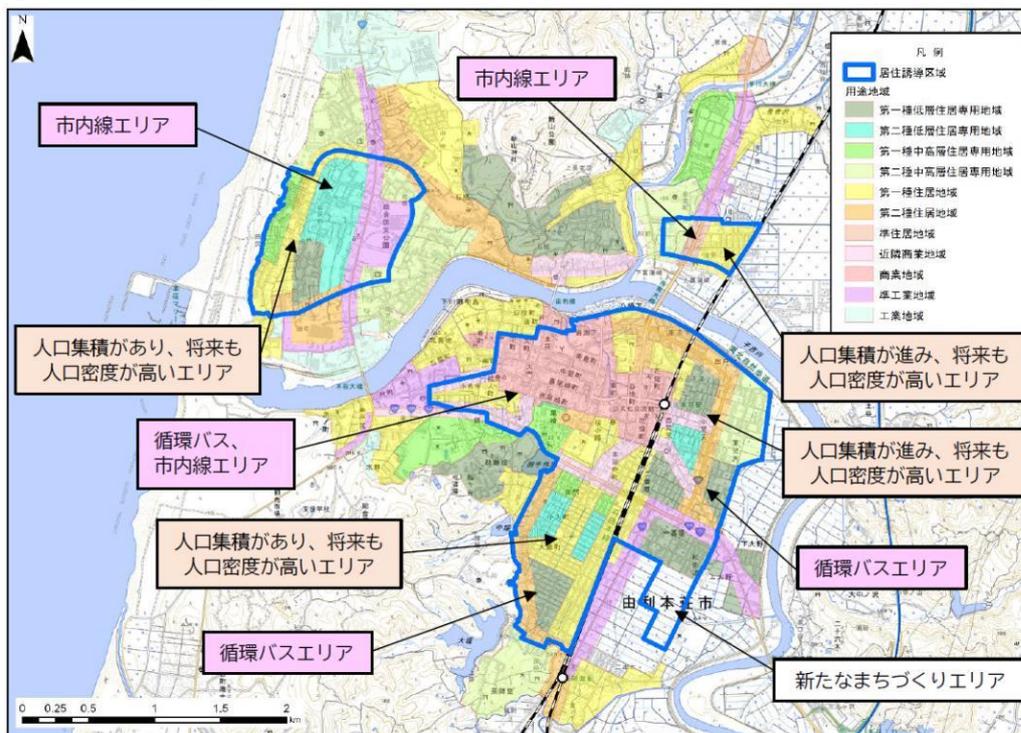
- 「中心拠点」
:羽後本荘駅や市役所周辺
- 「生活拠点」
:石脇、川口の一部と薬師堂駅周辺
- 「産業拠点」
:用途地域の北西部や南東部を「産業拠点」
- 「地域拠点」
:岩城、大内、東由利、由利、西目、矢島、鳥海の各地域の総合支所周辺

交通ネットワークを活用し、地域拠点への都市活力軸を備えた都市構造に

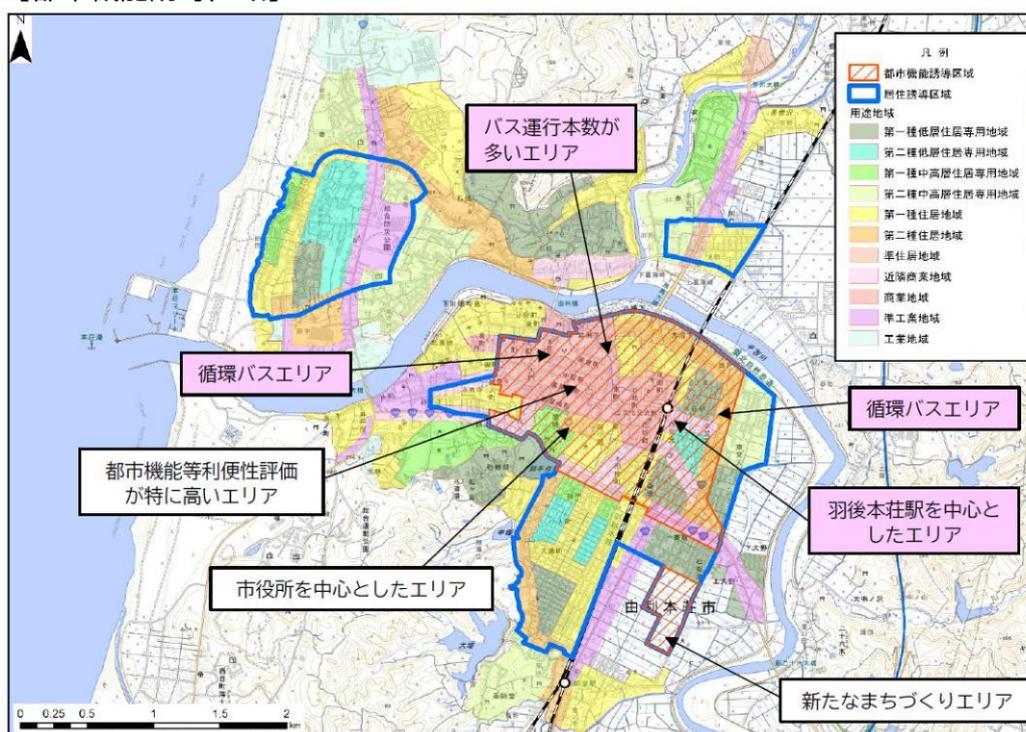
【立地適正化計画により定める区域】

立地適正化計画では、医療・福祉・商業などの都市機能を誘導し集約を進めていくべき区域とする「都市機能誘導区域」と、一定のエリアにおいて人口密度を維持することで生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導する区域である「居住誘導区域」を定め、効率的な都市機能の提供を図る区域を設定します。

【居住誘導区域】



【都市機能誘導区域】



3-3 本市の観光分野における考え方

(1) 由利本荘市観光振興計画

【計画名称】由利本荘市観光振興計画（平成 27（2015）年 3 月策定）

【計画期間】平成 27（2015）年度～令和 6（2024）年度

【地域公共交通に関連する主な取り組み】

4-1 基本戦略

『鳥海山を核とした広域観光振興』を推進するため、次の 6 つの基本戦略を展開します。

【基本戦略】

①『観光スポットの魅力の向上』

②『観光拠点施設の整備と、システムの構築による統一的な情報発信』・
『売り込み体制の強化』

③『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『スポーツ・文化を活用した体験型メニューの創出』

⑤『食・農・観が一体となった取組の強化』

⑥『地域連携と庄内地域も含めた環鳥海としての広域連携の推進』

4-2 戦略の考え方とテーマ別施策

③『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』

ローカル線である由利高原鉄道を観光資源として活用すると共に、観光スポットを周遊するバスを運行するなど、終着駅から鳥海山までの二次アクセスの構築に取り組みます。

◆鳥海山麓二次アクセス確立事業

- ・矢島駅発着で観光スポットを周遊するバスの運行。
- ・鳥海山麓周遊バスの購入並びに点検格納庫の整備。

《観光振興計画における地域公共交通の考え方》

1. 観光資源としての由利高原鉄道の活用
2. 矢島駅を起点とした鳥海山を核とした広域の観光振興

3-4 その他関連する計画等における考え方

(1) 由利本荘市デジタル化推進計画

【計画名称】由利本荘市デジタル化推進計画（令和4（2022）年6月策定）

【計画期間】令和4（2022）年度～令和7（2025）年度

【地域公共交通に関連する主な取り組み】

3.6.3. 地域振興

電子図書館機能を活用した電子書籍・電子雑誌の貸出しサービスを順次開始します。

元気な地域づくりチャレンジ事業として、歴史文化史跡のデジタル情報の提供や、Web 美術館開設事業として高橋宏幸賞、全市の偉人の Web ミュージアム構想を推進します。文化資源のデジタル化によるデータ集積をすすめ活用方法の検討を行う歴史文化拠点施設整備関連事業をすすめます。

また、市コミュニティバスにおけるオンデマンド交通等の実装化に向けた検討を進めてまいります。

3.6.7. 観光振興

スマートツーリズム構想として、デジタルサイネージによる観光情報発信を強化します。紙媒体では不可能な動的情報発信として、訴求力のある動画、多言語表示、鮮度ある交通情報の提供、観光地や店舗への誘導、緊急時の誘導なども検討し、将来的にはセンサー等の外部デバイスへの拡張性も含めて検討します。

《デジタル推進計画における地域公共交通の考え方》

1. 新しい技術を活用したオンデマンド交通の実装化
2. リアルタイムの情報発信など鮮度の高い情報の提供

(2) 第3期由利本荘市地域福祉計画

【計画名称】由利本荘市地域福祉計画（令和2（2020）年3月策定）

【計画期間】令和2（2020）年度～令和6（2024）年度

【地域公共交通に関連する主な取り組み】

基本施策⑭ ユニバーサルデザインの推進

○ 公共施設等のユニバーサルデザイン化の推進

市の施設とともに、駅、公共交通機関、医療機関等についてわかりやすい表示や案内誘導とすることでユニバーサルフォントの活用などを通してユニバーサルデザイン化を促進します。

基本施策⑮ 移動手段の確保

■行政

○ 由利本荘市コミュニティバスの周知

市では、コミュニティバスを運行し、路線バス廃止等による交通空白地域における住民の交通手段を確保し、買い物弱者の解消や医療機関受診のための地域公共交通の確保に努めます。

■個人・家庭

- ・ 地域内交通の計画づくりへ参加します。
- ・ 既存公共交通の利用を心がけ、地域内交通を維持、確保します。

3-5 秋田県地域公共交通計画における考え方

【計画名称】秋田県地域公共交通計画（令和4（2022）年3月策定）

【計画期間】令和4（2022）年度～令和8（2026）年度

【基本理念・基本方針】

●将来像の実現に向けた秋田県の地域公共交通の基本理念

行政・事業者・地域が連携して支え合い、
地域の活力を育む地域公共交通を目指す



・本県の将来像の実現に向けて、地域公共交通分野はもちろんのこと、本県に関係するさまざまな人々が分野や事業者の枠を超えて連携し、支え合う関係性を構築することで、活気ある地域公共交通を実現するとともに、都市間の連携加速を支える基盤として地域公共交通ネットワークを形成し、地域の活力を育む地域公共交通を目指します。

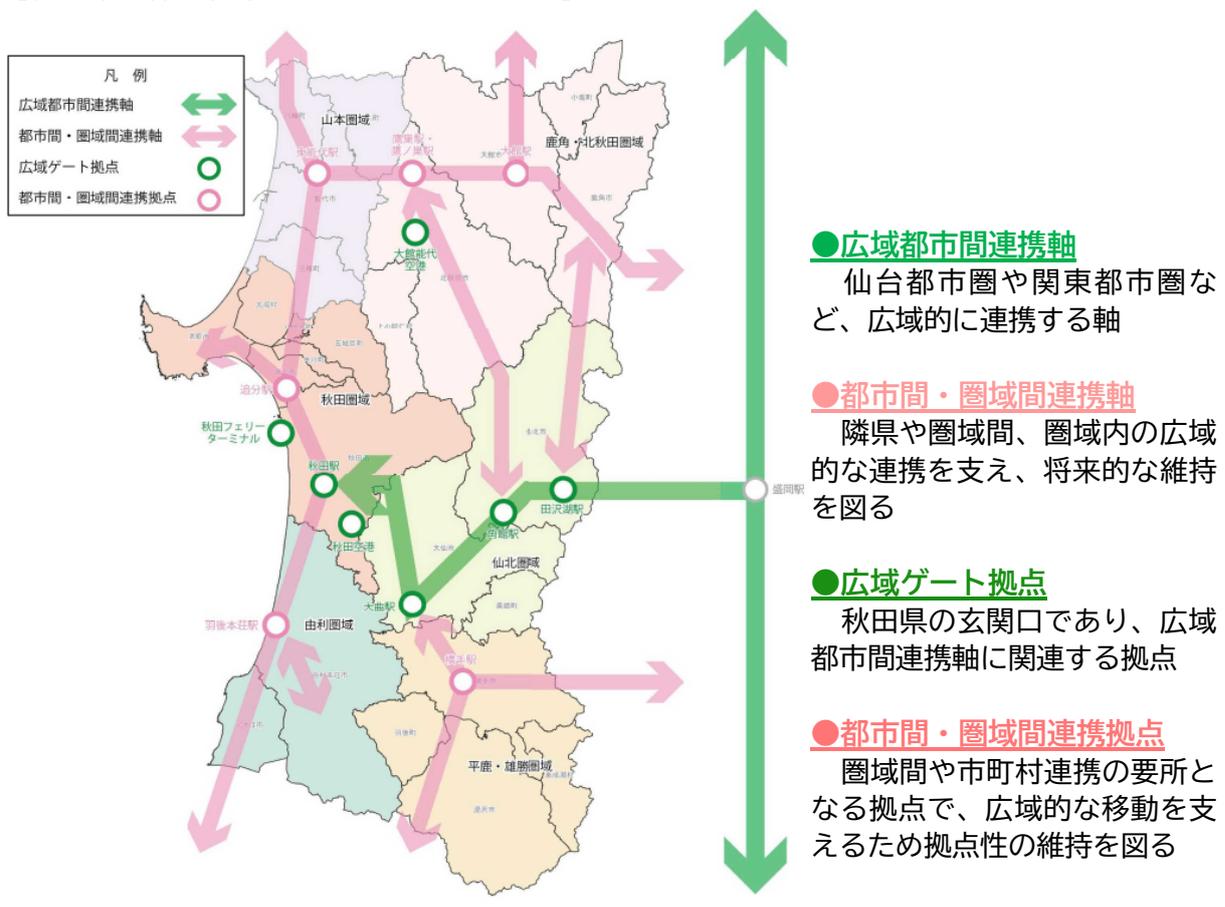
●秋田県の地域公共交通の目指すべき姿（基本方針）

基本方針1：持続可能で活気を育む地域公共交通

基本方針2：活発な地域の創意工夫により成長し続ける地域公共交通

基本方針3：利用者・事業者双方にとってやさしい地域公共交通

【秋田県全体の将来ネットワークイメージ】



【由利圏域の将来ネットワークイメージ】

当該圏域では、市町村間の日常生活の移動に必要な地域間連携軸として地域間幹線系統の維持・確保を図ります。特に、乗車密度の低下が著しいことから、路線の効率化などによる改善策の検討や、交通事業者・沿線市町村を中心として利用促進の展開を進めます。

都市間・圏域間連携拠点である羽後本荘駅において、広域的な地域公共交通と地域内の地域公共交通との接続性を確保することにより、ネットワークとしての一体性の向上を図ります。

また、地域交通拠点においては、各地域の主要なポイントとして、広域的な地域公共交通等との接続性の確保を図ります。



【地域公共交通等の位置づけ】

●都市間・圏域間連携軸

⇒鉄道：JR 羽越本線、由利高原鉄道

●地域間連携軸

⇒路線バス：本荘象潟線、本荘秋田線

●都市間・圏域間連携拠点

⇒鉄道駅：羽後本荘駅

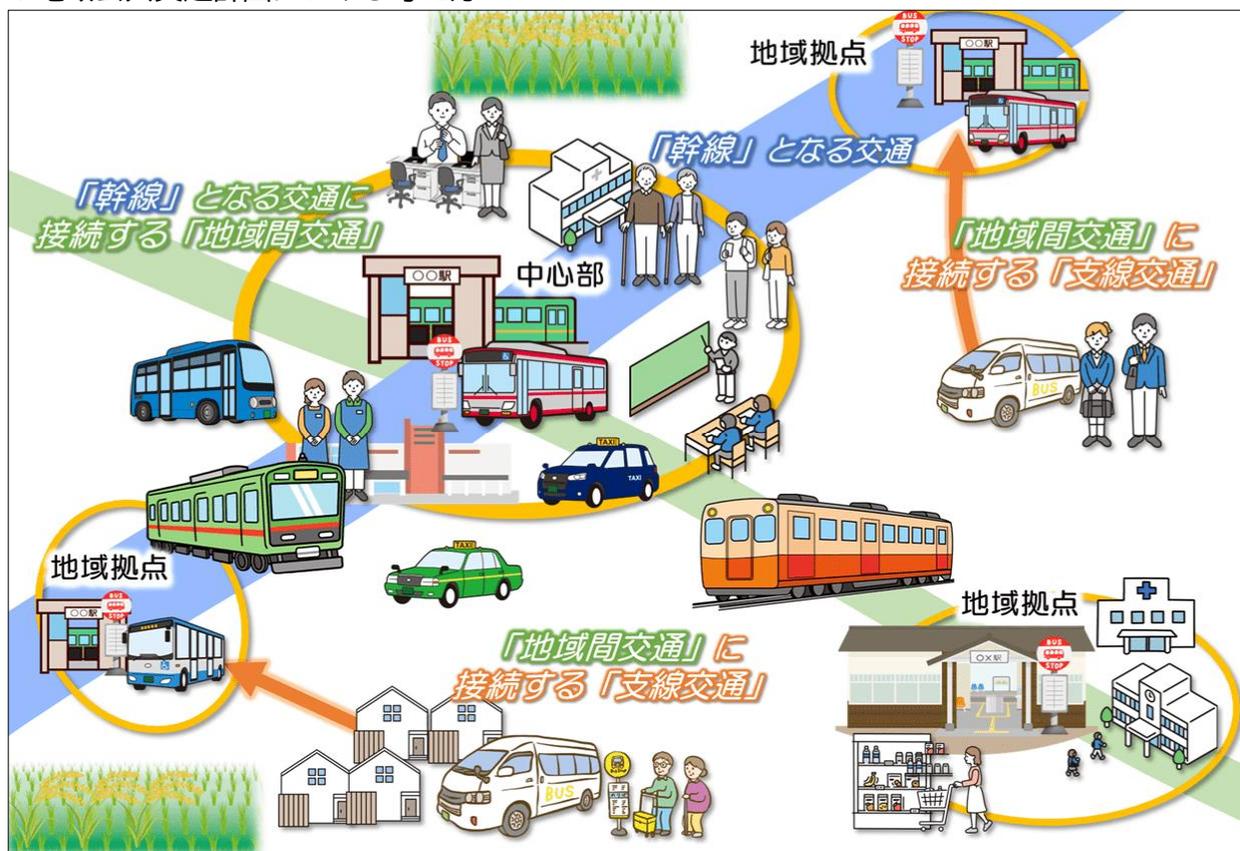
●地域交通拠点

⇒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

3-6 本市の地域公共交通計画における考え方

本市は、将来にわたって持続可能な交通体系を構築するために、「交通政策基本法」及び「地域交通法」の基本理念を踏まえながら、以下の考え方に基づき、本計画を策定しています。

▼地域公共交通計画における考え方



- 前提①** 地域間幹線である鉄道や路線バスは、利用が見込まれる全てのエリアを通るような運行ルートに設定することはできません。一方で、利用者がいなければ路線自体が廃止になってしまうため、利用者の確保が求められますが、運行ルートの調整には限界があります。
- 前提②** 全ての市民が鉄道駅やバス停まで簡単に行ける場所に居住していないため、鉄道駅やバス停まで行くことができなければ、鉄道もバスも利用できません。同様に、鉄道駅やバス停まで簡単に行ける場所に住んでいなければ、交通弱者にとっては日々の生活に必要な商業施設や医療施設、公共施設等への移動も困難になってしまいます。
- 前提③** このことから、コミュニティバスや「乗り[逢い]交通」事業は、自宅と最寄りの鉄道駅やバス停、地域内の商業施設や医療施設までを繋ぐ交通手段として重要な役割を果たしています。一方で、多くの利用者が鉄道や路線バスに一度乗っただけで目的地まで行くことができないため、「鉄道からバス」「バスからバス」などの乗り継ぎを前提とした公共交通となります。

考
え
方

若年代や高齢者の「生活の足」を守るため、地域間幹線交通となる鉄道や路線バスの維持・確保は不可欠であり、利便性の高い公共交通を目指すためには、居住地から鉄道駅やバス停までをつなぐフィーダー交通の効率化が重要と考えます。

4. 現行計画の評価

4-1 現行計画の概要

現行計画においては、基本方針を「持続可能な地域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」と掲げ、「“使える”公共交通へ」「“自分ごとの”公共交通へ」「“ライフスタイル提案型”の公共交通へ」「“守って育てる”山ろく線」の4つの目標を設定し、各施策・事業に取り組んできました。

■計画の基本方針

持続可能な地域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

■目標達成のための事業

目標1 “使える”公共交通へ

- 事業 1-1 地域間幹線である路線バス・鉄道を維持する
- 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 1-3 各種交通モード間の接続強化
- 事業 1-4 羽後本荘駅ほか乗り継ぎ拠点の整備
- 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

目標2 “自分ごとの”公共交通へ

- 事業2-1 町内会や老人クラブ等との「対話会」の開催
- 事業2-2 地域住民の「ちょい乗り」の推進
- 事業2-3 「乗り[逢い]交通」事業の導入と推進
- 事業2-4 地域ごとのバスラッピングの導入

目標3 “ライフスタイル提案型”の公共交通へ

- 事業3-1 沿線のスーパーや医療機関との連携
- 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3-3 「公共交通 意見箱」の設置

目標4 “守って育てる”山ろく線

- 事業4-1 通学定期券購入費助成の検討
- 事業4-2 各駅へのフィーダー交通導入の検討
- 事業4-3 路線バスとの並走区間に関する整理検討

4-2 現行計画における施策の実施状況

現行計画である「由利本荘市地域公共交通網形成計画（第二次）」では、にぎわい拠点の創出や鉄道交通の充実、地域交通の充実を柱に、地域公共交通の確保・維持に取り組んできました。一方で、新型コロナウイルス感染拡大等の社会情勢の変化により、計画通りに進まなかった事業もあります。

▼現行計画における事業の概要及び進捗状況

目標	事業	概要	進捗状況
1. “使える”公共交通へ	事業 1-1 地域間幹線である路線バス・鉄道を維持する	<ul style="list-style-type: none"> 運行費補助を継続しながら鉄道・バス運行の維持 時代に合わせたシステムの導入(キャッシュ決済、QR決済等) バスパックなどの企画や貨客混載の実施・継続による収支改善 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道・路線バスの運行費補助を継続し、路線を維持している R3.7 から羽後交通の全路線で、R4.7 からは市コミュニティバス循環バスや子吉線で PayPay 決済を開始している 羽後交通「本荘-象潟」線で、日本郵便との貨客混載事業を H31.2 より開始している
	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	<ul style="list-style-type: none"> 市コミュニティバスの運行維持 フィーダー交通を維持した上で地域内交通ネットワークの充実を図る ニーズがあれば基準を設けた実証運行を行い、フィーダー交通を導入する 	<ul style="list-style-type: none"> 市コミュニティバスは乗車率に応じて、減便はあるものの維持できている 小菅野、石脇、石沢の3地区へ「乗り[逢い]交通」の導入を行った R6.4 より西沢地域でも「乗り[逢い]交通」の導入を開始する 循環バスのルート拡大など一部要望はあったが、路線変更、新規路線の導入によるフィーダー交通の構築まで至らなかった
	事業1-3 各種交通モード間の接続強化	<ul style="list-style-type: none"> 接続の利便性を向上させ、スムーズに公共交通を利用できる環境を整える 地域間幹線と市コミュニティバスの乗り継ぎをスムーズにする 地域間を移動する以外にも地域内移動ニーズにも配慮する 	<ul style="list-style-type: none"> JR、羽後交通のダイヤ改正があった際は、コミュニティバスのダイヤも見直ししており、ダイヤ改正にあたっては幹線だけではなく、地域内の各路線の乗り継ぎにも配慮している 路線バスの減便に伴い、鳥海方面から本荘方面へ向かう通学ダイヤの接続が途絶えてしまったが、再度接続の調整が出来なかった
	事業1-4 羽後本荘駅ほか乗り継ぎ拠点の整備	<ul style="list-style-type: none"> 羽後本荘駅改修に伴い、バスロータリー・タクシー乗り場の最大限活用 各地域の乗り継ぎ拠点の維持(整備)し、乗り継ぎ環境の向上を図る 	<ul style="list-style-type: none"> 新しい羽後本荘駅の東西入り口にバスロータリーやタクシー待合場所の整備が完了し、他の乗り継ぎ拠点については施設が維持された 新バスロータリーには循環バスのバス停も設置され、活用している
	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	<ul style="list-style-type: none"> バス・鉄道を含めた経路図や時刻表、運賃情報を掲載したマップ作成 各公共施設や乗り継ぎ拠点を市HPにて広く周知する 	<ul style="list-style-type: none"> 市HPにおいて、各路線のコミュニティバスから路線バスへの乗り継ぎ利用例を記載し、周知している ダイヤ表付きルートマップなどを作成し、市窓口等にて配布している R3 年度より、由利高原鉄道では登録者へ一斉メール配信を行い、運休・遅延情報を提供している
2. “自分ごと”の公共交通へ	事業 2-1 町内会や老人クラブ等との「対話会」の開催	<ul style="list-style-type: none"> 「対話会」を開催し、住民理解と乗車率増に繋げる 乗車率が低い地域などは「お試し乗車」を行うなど、乗車を促し継続利用に繋げる 	<ul style="list-style-type: none"> 市広報へ「対話会」を呼びかけ、R5年度までに48団体と対話を行った 東由利地域では、「お試し乗車」を推進し、乗車率向上につながったが、他地域での展開が出来ず、全市としても毎年の実施には至らなかった 引き続き町内会や老人クラブなどとの「対話会」を実施し、「生活の足」について考えるきっかけ作りを行う
	事業2-2 地域住民の「ちよい乗り」の推進	<ul style="list-style-type: none"> 月に1, 2回あえて公共交通を利用していただく 「対話会」を繰り返すことで使用しなければなくなるという意識を持ってもらう 	<ul style="list-style-type: none"> 各地域の公共交通会議や町内会長会議などで、コミュニティバスの利用状況を説明し、利用を促した

▼現行計画における事業の概要及び進捗状況

目標	事業	概要	進捗状況
	事業2-3 「乗り[逢い]交通」事業の導入と推進	<ul style="list-style-type: none"> ・「乗り[逢い]交通」の実施までのサポートや経費の一部助成を行っていく ・交通空白地域などに事業説明を行い、導入を推進していく ・事業導入の際には交通事業者との協議を行い、協議会の承認を得る 	<ul style="list-style-type: none"> ・小菅野、石脇、石沢の3地区へ協議会の承認を得て、「乗り[逢い]交通」を導入、現在も運営のサポート、経費の一部助成を継続している ・R6.4 から由利地域の西沢地区で乗り[逢い]交通の導入が予定されており、引き続き交通空白地域の町内会等へ声かけを行いながら、交通空白地域の解消に努める
	事業2-4 地域ごとのバスラッピングの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・各コミュニティバスに地域特有のラッピングを施し、「ちょい乗り」に繋げる ・ラッピングは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 	<ul style="list-style-type: none"> ・市コミュニティバス更新の際には地域特有のラッピングを施して”自分たちのバス”である意識を醸成している
3. “ライフスタイル提案型”の公共交通へ	事業3-1 沿線のスーパーや医療機関との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線のスーパーや医療機関と連携し、利用者に特典がつくスタンプカードを発行するなどして利用を促進し、乗車率の増加と地域経済の活性化を目指す 	<ul style="list-style-type: none"> ・R3 年度にグランmart本荘南店、ニコット鳥海店と連携し、スタンプカードの発行や、店舗駐車場内にバス停を設置するなどして、互いの利用促進へつなげている ・「石沢地域交通」では、「本荘ひがしクリニックへの通院利用であれば運賃負担する」と申し出を受け、医療機関との連携に至った
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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を検討する ・遠方から総合病院へ行くための負担軽減や路線バスの上制限導入を検討する ・割引等の検討の際にも、当該事業の持続可能性についても十分配慮する ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスが設定する運賃のため上限制度は設けられなかったが、高齢者や免許返納者を対象とした「ゴールドフリー定期券」に一部助成することで、広域移動の負担軽減を行い、「おでかけ」促進につなげた ・免許返納後に受けられる優待サービス一覧チラシを生活環境課が作成・周知している ・免許返納者に対して、コミュニティバスの減額利用者証を交付し、免許返納後の移動に利用してもらっている ・コミュニティバスは安価に利用が出来るように設定されているため、更なる割引きの導入には至らなかった
	事業3-3 「公共交通意見箱」の設置	<ul style="list-style-type: none"> ・バス車内、市役所、支所に「意見箱」を設置して、いつでも意見できる体制を整える ・用紙には住所氏名等記載してもらい、市から問い合わせする場合もあると明記する 	<ul style="list-style-type: none"> ・意見箱の設置に替え、「わたしから市長への提案」により公共交通についても広く市民からの提案を受け付け、交通施策への反映を行っている
4. “守って育てる”山ろく線	事業4-1 通学定期券購入費助成の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・定期利用者が大幅に減少しているため、アンケート調査を行い、補助制度検討を開始する 	<ul style="list-style-type: none"> ・R2 に市内高校生にアンケート調査を行い、R3.4 より由利高原鉄道が独自に通学定期の半額を開始し、好評を得たため、通学定期の購入者が増加し、輸送人員の大幅な増加につながっている
	事業4-2 各駅へのフィーダー交通導入の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・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利用が促進されるのか、どのような運行形態がマッチングするのか、乗り[逢い]交通の積極的利用も含め検討する 	<ul style="list-style-type: none"> ・「乗り[逢い]交通」の導入により、由利地域の小菅野地区では、前郷駅の利用がしやすくなった ・フィーダー交通の確保のため、乗り[逢い]交通の導入を沿線地域の町内会に提案し、検討して貰ったが、運営体制の構築まで至らなかった
	事業4-3 路線バスとの並走区間に関する整理検討	<ul style="list-style-type: none"> ・運行状況や乗車状況を把握し、本荘伏見線と調整しながら利便性、財政負担軽減を考慮し対策の検討を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスがフィーダー交通の役割を担っている現況で、並走区間の建設的な解消策の立案に至らなかった

4-3 目標の達成状況

現行計画において、目標ごとに指標と数値目標を設定しており、達成状況は下表のとおりです。数値目標の評価にあたっては、下記の基準に基づき評価します。

▼数値目標の評価基準

評価の凡例	評価
A	目標達成済み・達成見込み
B	達成できなかった（基準値より増加もしくは維持）
C	達成できなかった（基準値より減少）

▼現行計画における数値目標の達成状況

目標1：“使える”公共交通へ

数値目標	基準値 (H30年度)	目標値 (R6年度)	現状値 (R5年度)	評価
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	15本/日 15人/日	15本/日 15人/日	14本/日 8.6人/日	C
指標 1-2 公共交通カバー率	74.6%	86.8%	77.3%	B

【評価】

- ①人口減少や新型コロナウイルス感染拡大などの社会情勢が大きく変化した中で基準値を保つことは難しい状況であったが、「高齢者お出かけ促進事業」や「回数券」の割引きなどで利用促進を図ることが出来た。
- ②「乗り[逢い]交通」の新規導入やコミュニティバスのルート変更などで、カバー率を上げることは出来たが、目標値の達成には至っていないため、引き続きルートの再編や新規導入等の検討を行っていく必要がある。

目標2：“自分ごと”の公共交通へ

数値目標	基準値 (H30年度)	目標値 (R6年度)	現状値 (R5年度)	評価
指標 2-1 「対話会」の開催回数	14回	20回	10回	C
指標 2-2 「乗り[逢い]交通」事業の導入件数	—	10件	3件	B
指標 2-3 地域別ラッピング導入の台数	—	5台	4台	B

【評価】

- ①年間目標回数までは至らなかったものの、令和2年度から継続的に対話会を開催し、「生活の足」について考えてもらうことで、「乗り[逢い]交通」の導入に至った地域もあるため、引き続き町内会や老人クラブとの対話会を開催し、住民理解を広げていく必要がある。
- ②「乗り[逢い]交通」が導入された地域で、定期的な利用にいたっていない石脇・石沢地域などでは、チラシ等を配布し、会員募集や利用促進を図ったが、大きな効果は得られなかったため、引き続き利用促進策の検討を行う。

目標3：“ライフスタイル提案型”の公共交通へ

数値目標	基準値 (H30年度)	目標値 (R6年度)	現状値 (R5年度)	評価
指標 3-1 スーパーや医療機関の連携件数	—	15件	3件	B
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	2,014件	8,000件	2,543件	B

【評価】

- ①いくつかのスーパーや医療機関との連携は実現したが、その他の施設へ連携を提案するための具体的な方法が検討されていないため、連携方法を精査し、積極的に連携を呼びかけたい。
- ②免許返納者の減額利用者証の利用件数は増加傾向にあるが、目標値から大きく離れてしまっているので、制度の周知を図りたい。

目標4：“守って育てる”山ろく線

数値目標	基準値 (H30年度)	目標値 (R6年度)	現状値 (R5年度)	評価
指標 4-1 通学定期利用率	22%	40%	47.8%	A

【評価】

- ①通学定期の割引を始めて3年目を迎え、高校進学時に割引が始まった世代が引き続き購入を続けているため、年々購入率が上昇しており、大きな効果を得ている。輸送人員も大幅に増加していることから、引き続き継続していきたい。

4-4 現行計画における事業の継続可否

現行計画における事業の進捗状況や目標の達成状況を整理した結果を踏まえて、本計画において「継続すべき事業」と「廃止すべき事業」を次の通り整理します。

「継続すべき事業」については、次章以降で整理する上位・関連計画の状況や各種調査結果を基にした現在の地域公共交通における課題を踏まえた上で本計画の施策として位置付けます。

▼現行計画における事業の継続可否

目標	事業	継続可否の理由	事業継続可否
“使える”公共交通へ 目標1	[事業 1-1] 地域間幹線である 路線バス・鉄道を維持する	○市民や来訪者等の多様な人々の移動を支える移動手段を、引き続き提供していく必要があるため	継続
	[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	○広域な市域の全てを路線バスでカバーすることができない地域が存在することから、コミュニティバスによる支援が引き続き必要であるため	継続
	[事業 1-3] 各種交通モード間の接続強化	○運転手等の担い手や車両等の限られたリソースを活用し、移動しやすい公共交通体系の構築に向けた取り組みが引き続き必要であるため	継続
	[事業 1-4] 羽後本荘駅ほか 乗り継ぎ拠点の整備	○対象となっていた乗り継ぎ拠点以外にも、待合環境を改善し、利用者の維持・増加につなげていく必要があるため	継続
	[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	○高校生と高齢者では、情報入手方法が異なることから、ターゲットを明確にした情報提供が必要であるため	継続
“自分ごと”公共交通へ 目標2	[事業 2-1] 町内会や老人クラブ等との 「対話会」の開催	○地域住民と意見交換を行いながら、公共交通の現状や必要性を知ってもらい、住民理解と利用促進につなげる必要があるため	継続
	[事業 2-2] 地域住民の「ちょい乗り」の推進	○公共交通を利用しなければサービスが維持できない現状を知ってもらい、「ちょい乗り」で利用に対するハードルを下げることによって、自発的な利用につなげる必要があるため	継続

目標	事業	継続可否の理由	事業継続可否
“自分ごとの”公共交通へ 目標2	[事業 2-3] 「乗り[逢い]交通」事業の導入と推進	○本市の交通空白域全てをコミュニティバスでは対応出来ないことから、コミュニティバスの導入が難しい地域においては、地域住民自ら「生活の足」の確保を行う必要があるため	継続
	[事業 2-4] 地域ごとのバスラッピングの導入	○事業としては廃止とするが、市の財政状況を考慮しながら車両が更新される際にはラッピングを施し、継続してマイバス意識の醸成を図っていく	廃止
“ライフスタイル提案型”の公共交通へ 目標3	[事業 3-1] 沿線のスーパーや医療機関との連携	○一部の地域・事業分野に限られていた取り組みとなっていたが、様々な業種と連携した取り組みを検討し、新たな利用者の獲得や収益源の確保が必要であるため	継続
	[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	○高齢者や運転免許返納者が安心して「おでかけ」ができるよう、日常生活を支える「生活の足」の確保に向けた取り組みが必要であるため	継続
	[事業 3-3] 「公共交通 意見箱」の設置	○意見箱の設置に替え、「わたしから市長への提案」により公共交通についても広く市民からの提案を受け付けていることから、引き続き「わたしから市長への提案」において意見を聴取していく	廃止
“守って育てる”山ろく線 目標4	[事業 4-1] 通学定期券購入費助成の検討	○定期的な利用が見込まれる高校生等の通学利用の促進に向けて引き続き重要であるため、由利高原鉄道の独自事業として継続していく	継続
	[事業 4-2] 各駅へのフィーダー交通導入の検討	○コミュニティバスの再編や「乗り[逢い]交通」事業の導入により、各駅へのフィーダー交通導入を検討する必要があるため	継続
	[事業 4-3] 路線バスとの並走区間に関する整理検討	○鳥海山ろく線と路線バスの並走区間以外にも、路線バス同士の並走区間があることから、本市全体で並走区間の解消による運行の効率化を検討する必要があるため	継続

5. 地域公共交通を取り巻く課題

5-1 地域における現状と課題

○地域における現状1

本市全体の人口は減少傾向にあります。令和7(2025)年以降における人口推計では、高齢世代(65歳以上)の人口は、令和12(2030)年まではほぼ横ばいで推移すると推計されています。

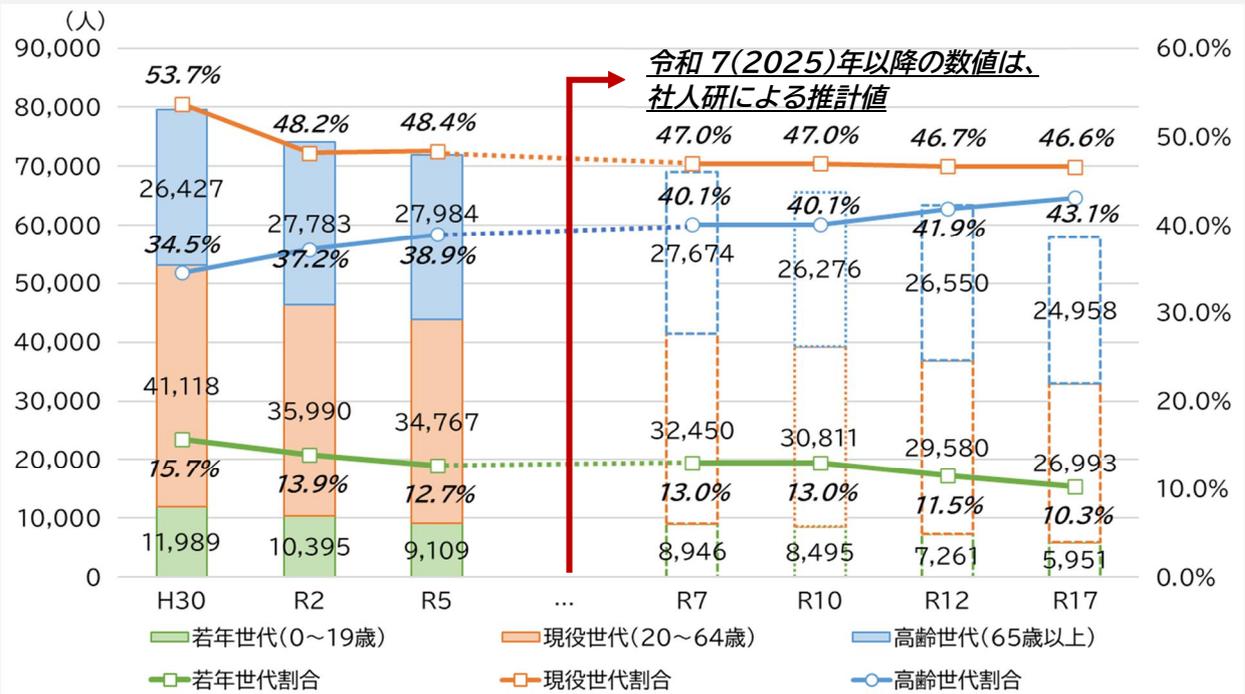
○地域における現状2

高齢世代(65歳以上)の人口は、ほぼ横ばいで推移する一方で、若年世代(0~19歳)の人口・現役世代(20~64歳)の人口は大きく減少する予測となっていることから、高齢化率が大きく上昇し、令和12(2030)年には、41.9%となる見込みになっています。

○地域における現状3

地域公共交通の主たる利用者である(若年世代(0~19歳)割合+高齢世代(65歳以上)割合)の合計割合は増加し、令和12(2030)年には、53.4%(若年世代割合:11.5%+高齢世代割合:41.9%、R2時点:51.1%)となっています。

▼年齢3区分別人口及び人口割合の推移と予測



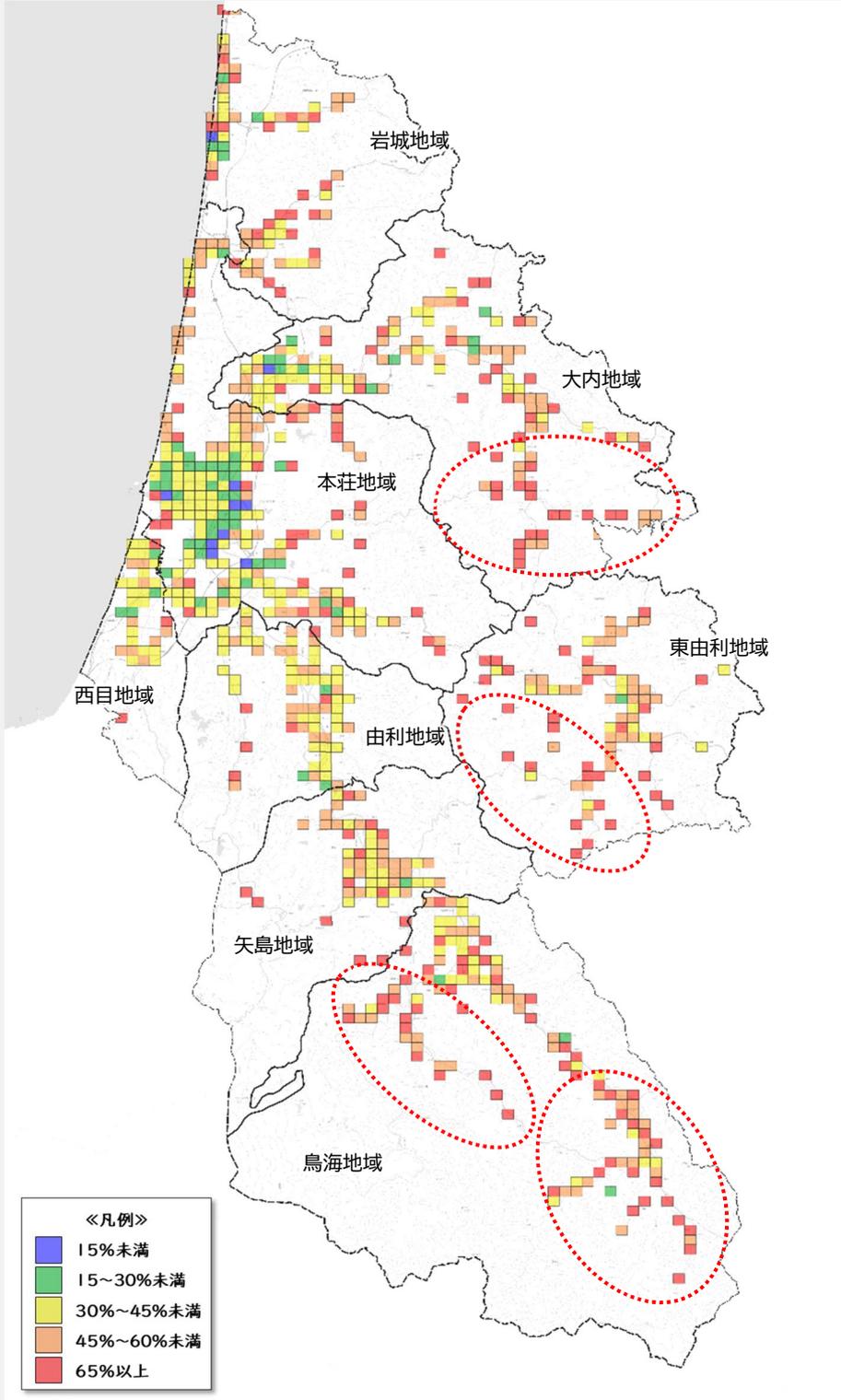
出典:国勢調査(R2)、市HP(H30、R5)

将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)より作成

○地域における現状4

本市における令和2（2020）年における高齢化率は、37.2%となっていますが、500mメッシュで本市全体を可視化すると、高い高齢化率のメッシュが市域全体に分布していることが分かります。例えば、大内地域や東由利地域、鳥海地域では市域の隅まで高い高齢化率のメッシュが分布しています。（下図赤枠部分）

▼500mメッシュごとの高齢化率

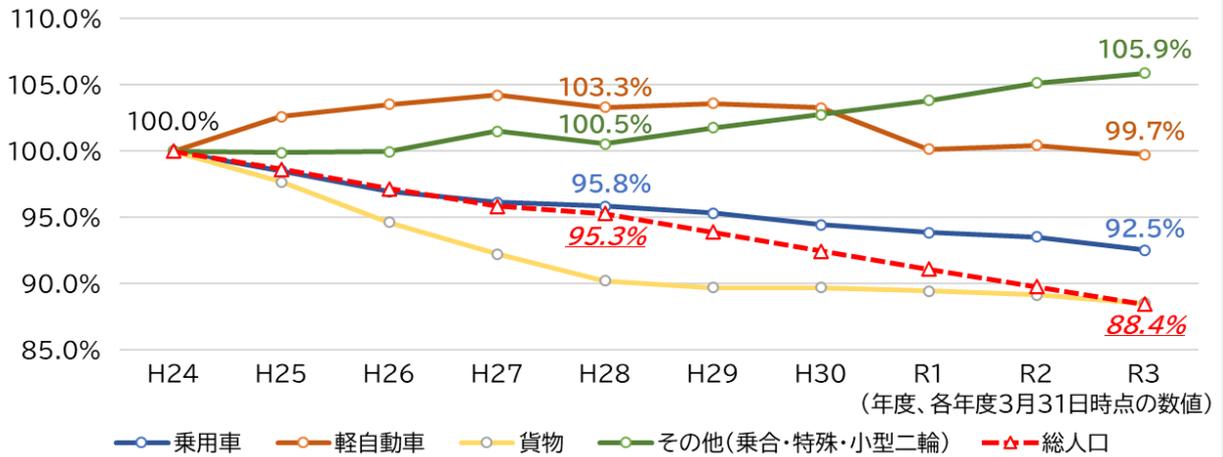


出典：R2 国勢調査より作成

○地域における現状5

本市における令和3（2021）年度の総人口は、平成24（2012）年度と比較すると、約88%（約12%の減少）となっていますが、乗用車は約93%、軽自動車は約100%とほぼ横ばいで推移していることから、自家用車等の自動車への依存が加速している状況にあります。

▼自動車の区分別保有状況（平成24（2012）年度を100とした各年度の値）



出典：秋田運輸支局「秋田県市町村別保有車両数」より作成

《地域における現状から導かれる課題》

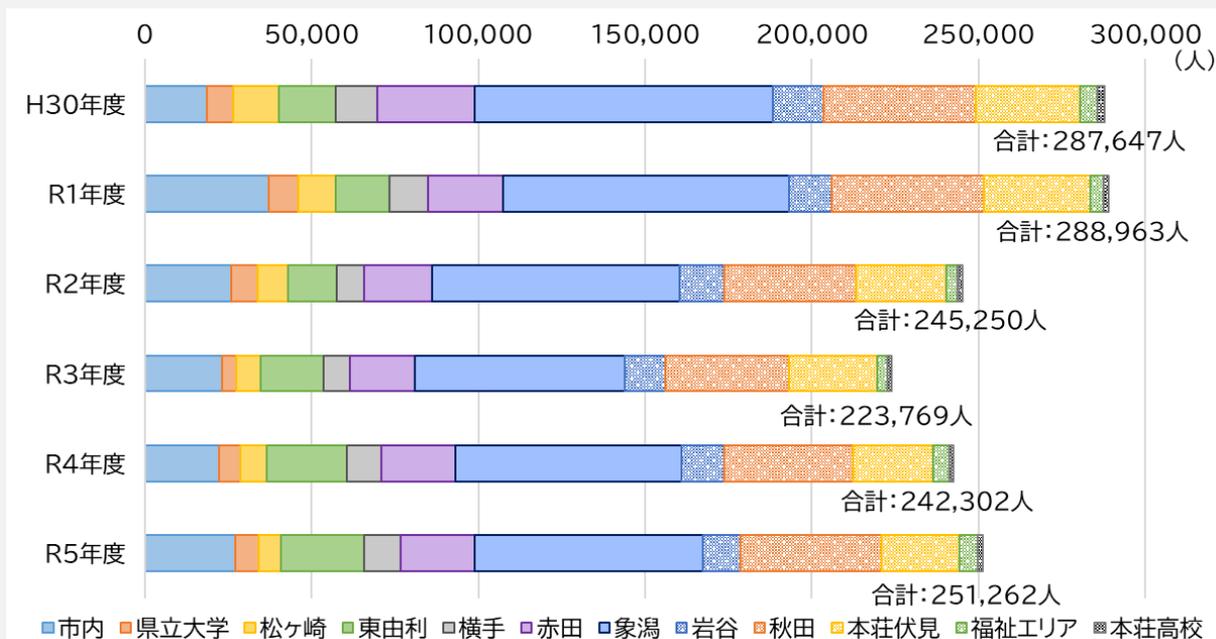
■本市は、少子高齢化や人口減少、自家用車への依存が加速していますが、地域公共交通の主たる利用者である若年世代(0～19歳)人口の割合は減少するものの、高齢世代(65歳以上)人口の割合と合計した値は増加すると推計されており、地域公共交通の重要性が増していくことが考えられます。また、高校生をはじめとした若年世代、本市内全域に暮らす高齢者など、引き続き市民の日常生活を支える公共交通の展開が求められます。

5-2 地域公共交通における現状と課題

○地域公共交通における現状1

本市を運行する路線バスの利用者数は、減少傾向にありましたが、徐々に回復している傾向にあります。また、運賃収入は、令和4（2022）年度に若干の増加がみられますが、減少傾向にあります。また、燃料費の高騰などにより、運行費用は増加傾向にあることから、路線バスに対する補助金の支出額も増加傾向にあり、一方で運賃収入は減少傾向にあることから、路線の維持が困難になる可能性があります。

▼本市を運行する路線バスの利用者数の推移

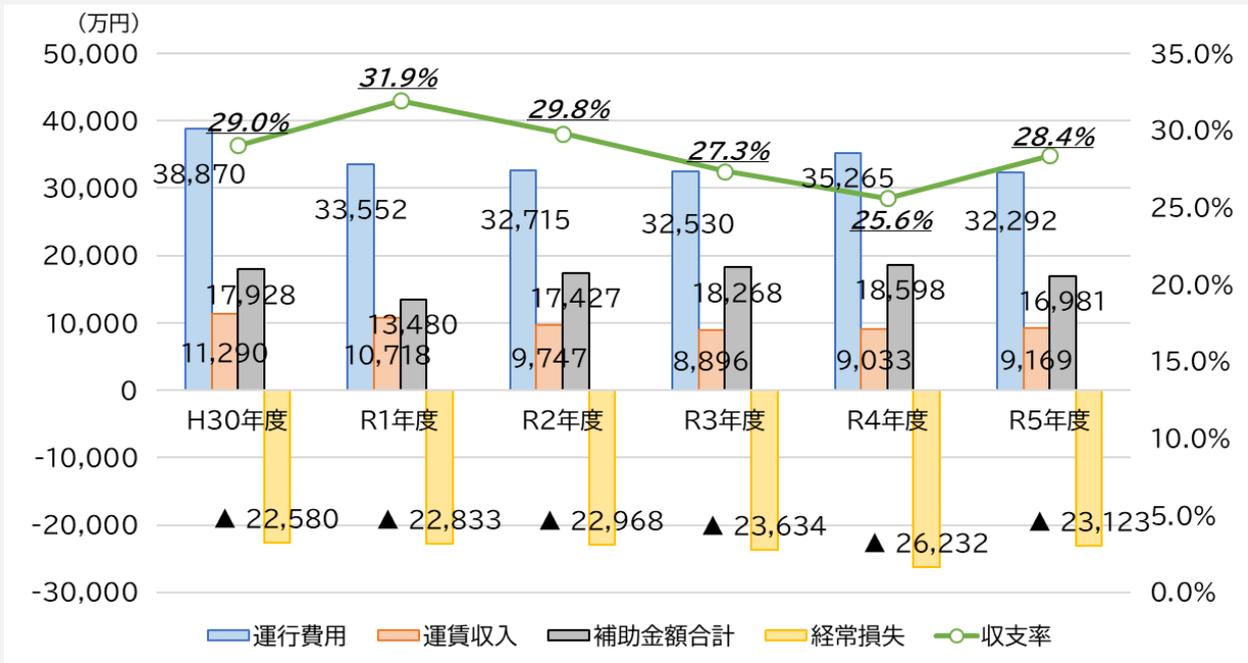


(参考) ▼本市を運行する路線バスの利用者数の推移 (路線別)

(単位: 人)

路線名	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
市内線	18,616	37,059	25,746	23,002	22,064	27,068
県立大学線	7,741	8,973	7,943	4,328	6,682	6,983
松ヶ崎線	13,859	11,197	9,130	7,501	7,817	6,798
東由利線	17,008	16,136	14,621	18,578	24,017	24,852
横手線	12,350	11,476	8,269	7,936	10,396	11,009
赤田線	29,306	22,478	20,312	19,434	22,172	22,097
象潟線	89,353	85,917	74,379	63,211	67,647	68,480
岩谷線	15,233	12,794	13,260	12,014	12,779	11,329
秋田線	45,594	45,634	39,718	37,245	38,659	42,272
本荘伏見線	31,411	31,873	27,006	26,390	24,260	23,354
福祉エリア線	5,057	3,982	3,349	3,096	4,611	5,499
本荘高校線	2,119	1,444	1,517	1,034	1,198	1,521
合計	287,647	288,963	245,250	223,769	242,302	251,262

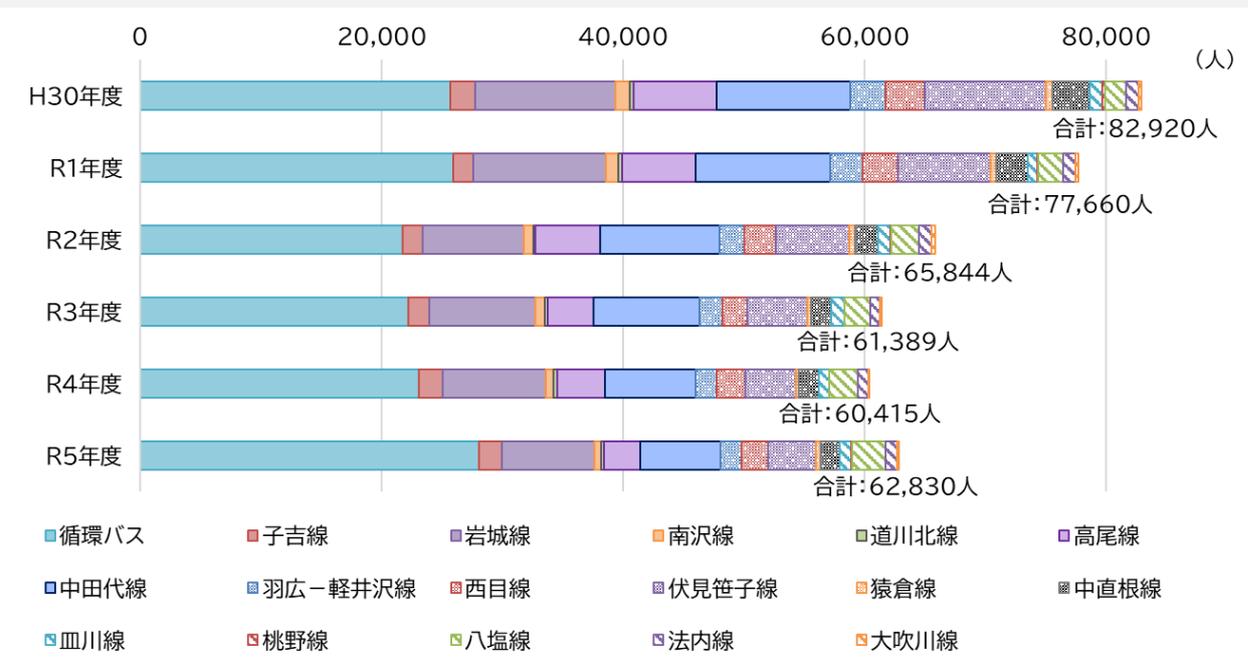
▼路線バスの収支及び補助金の推移



○地域公共交通における現状2

本市が運行するコミュニティバスの利用者数は、減少傾向にありましたが、令和5（2023）年度に若干回復しました。また、本荘地域では利用者が増加傾向にあるものの、他の地域では減少傾向にあるなど、地域によって状況が異なります。運賃収入は減少傾向にある一方、無料利用者証や免許返納による割り引き利用が増えていることから、行政による「生活の足」の確保がより求められる状況にあります。

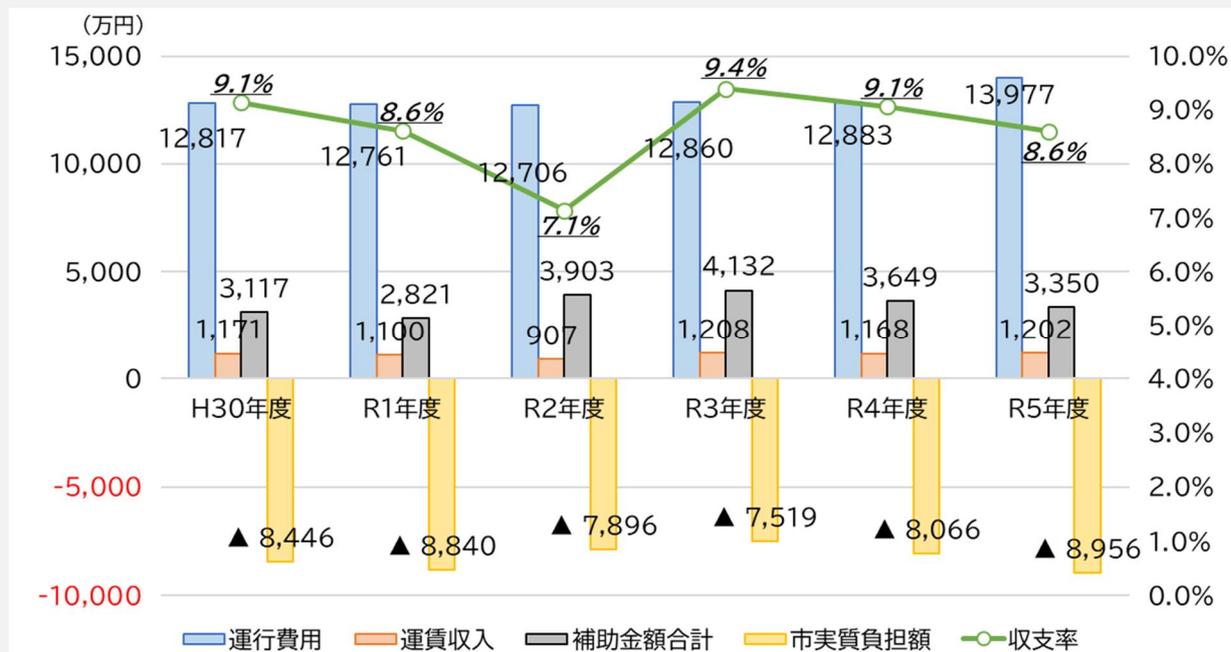
(参考) ▼本市を運行するコミュニティバスの利用者数の推移（路線別）



(参考) ▼本市を運行するコミュニティバスの利用者数の推移 (路線別) (単位:人)

運行地域	路線名	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
本荘	循環バス	25,655	25,927	21,755	22,191	23,107	28,040
	子吉線	2,065	1,652	1,604	1,767	1,977	1,886
岩城	岩城線	11,623	10,993	8,419	8,796	8,496	7,709
	南沢線	1,196	1,001	763	761	682	578
	道川北線	327	314	202	237	299	183
大内	高尾線	6,846	6,085	5,327	3,772	3,948	3,024
	中田代線	11,104	11,199	9,911	8,809	7,489	6,640
	羽広-軽井沢線	2,943	2,675	2,058	1,913	1,773	1,728
西目	西目線	3,204	2,882	2,628	2,000	2,302	2,222
鳥海	伏見笹子線	10,065	7,671	6,026	4,978	4,208	3,906
	猿倉線	508	514	496	338	286	424
	中直根線	3,103	2,610	1,897	1,648	1,619	1,610
	皿川線	1,044	784	1,016	1,127	847	961
矢島	桃野線	227	72	76	27	48	33
東由利	八塩線	1,744	2,073	2,320	2,088	2,349	2,743
	法内線	1,050	966	1,018	793	870	959
	大吹川線	216	242	328	144	115	184
合計		82,920	77,660	65,844	61,389	60,415	62,830

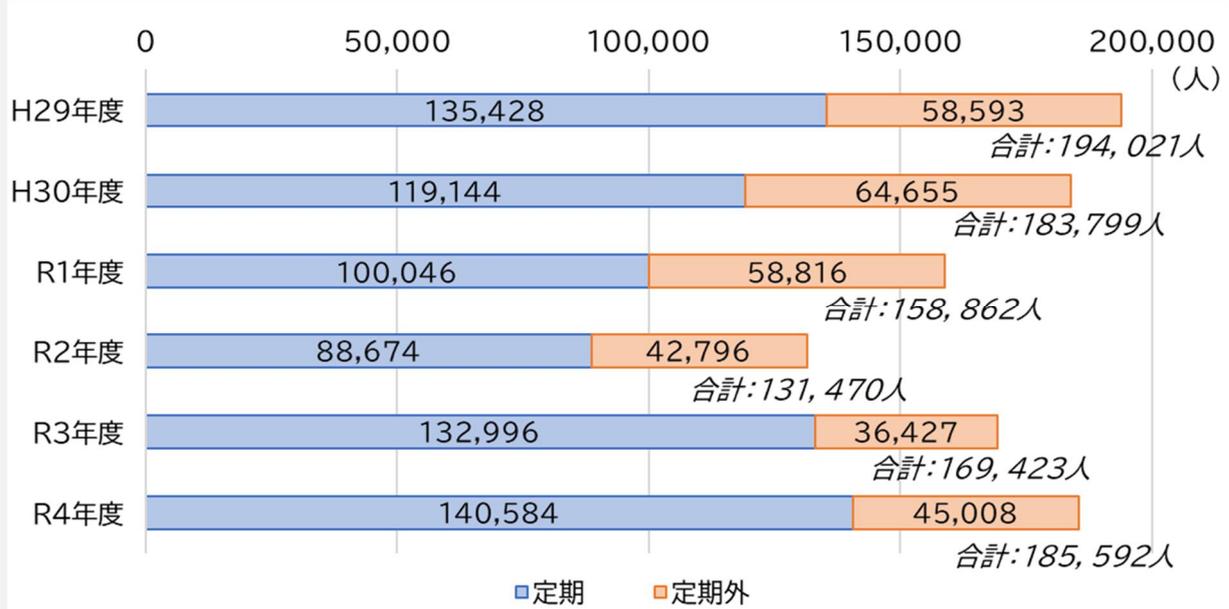
(参考) ▼本市を運行するコミュニティバスの収支及び補助金の推移



○地域公共交通における現状3

由利高原鉄道（鳥海山ろく線）の利用者数は、減少傾向にありましたが、由利高原鉄道が独自に通学定期の半額を開始したことにより、定期利用が大きく増加しています。一方で、定期外利用は、減少傾向にあります。

▼由利高原鉄道の利用者数の推移



○地域公共交通における現状4

本荘地域（本市の中心部）においては、多くのバス路線が運行されていますが、乗車するバスによって、中心部の運行ルートが異なるなど、初めて利用する人や来訪者等にとっては複雑と感じる運行になっています。また、路線バスには最終目的地は示されていますが、目的地や方面が分かりづらい状況にあります。

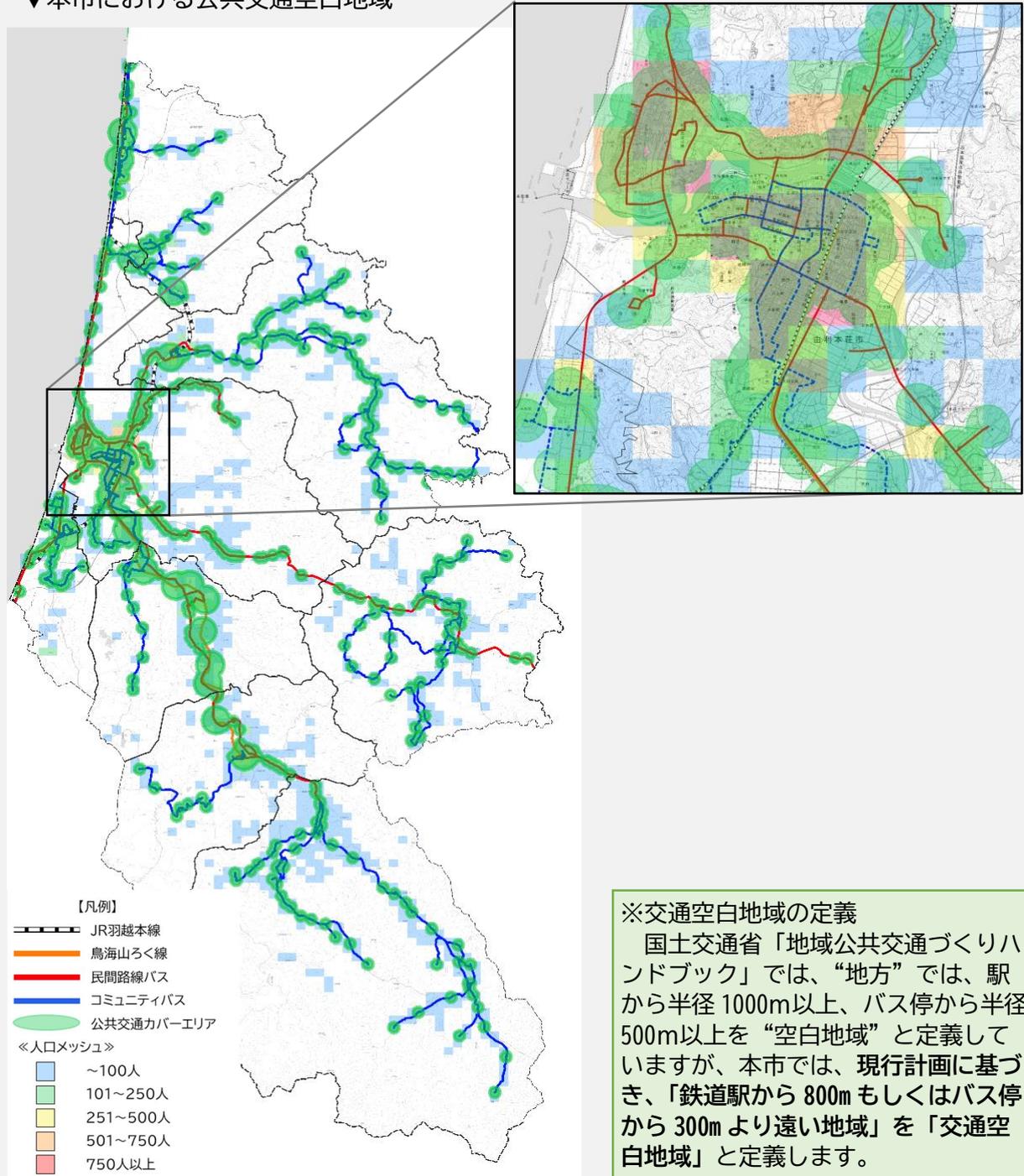
▼本荘地域（本市の中心部）における路線バスの運行ルート



○地域公共交通における現状5

本市は、県内で最も面積の大きい市域を有しており、居住地も広域に広がっています。地域公共交通は、その居住地を広くカバーするために、本市の中心部から各地域へ放射状に路線が伸び、各地域内においてもコミュニティバスが運行されています。その一方で、本市の中心部においても、各地域においても、鉄道駅やバス停までのアクセスがしづらい公共交通空白地域が、未だ存在しています。

▼本市における公共交通空白地域

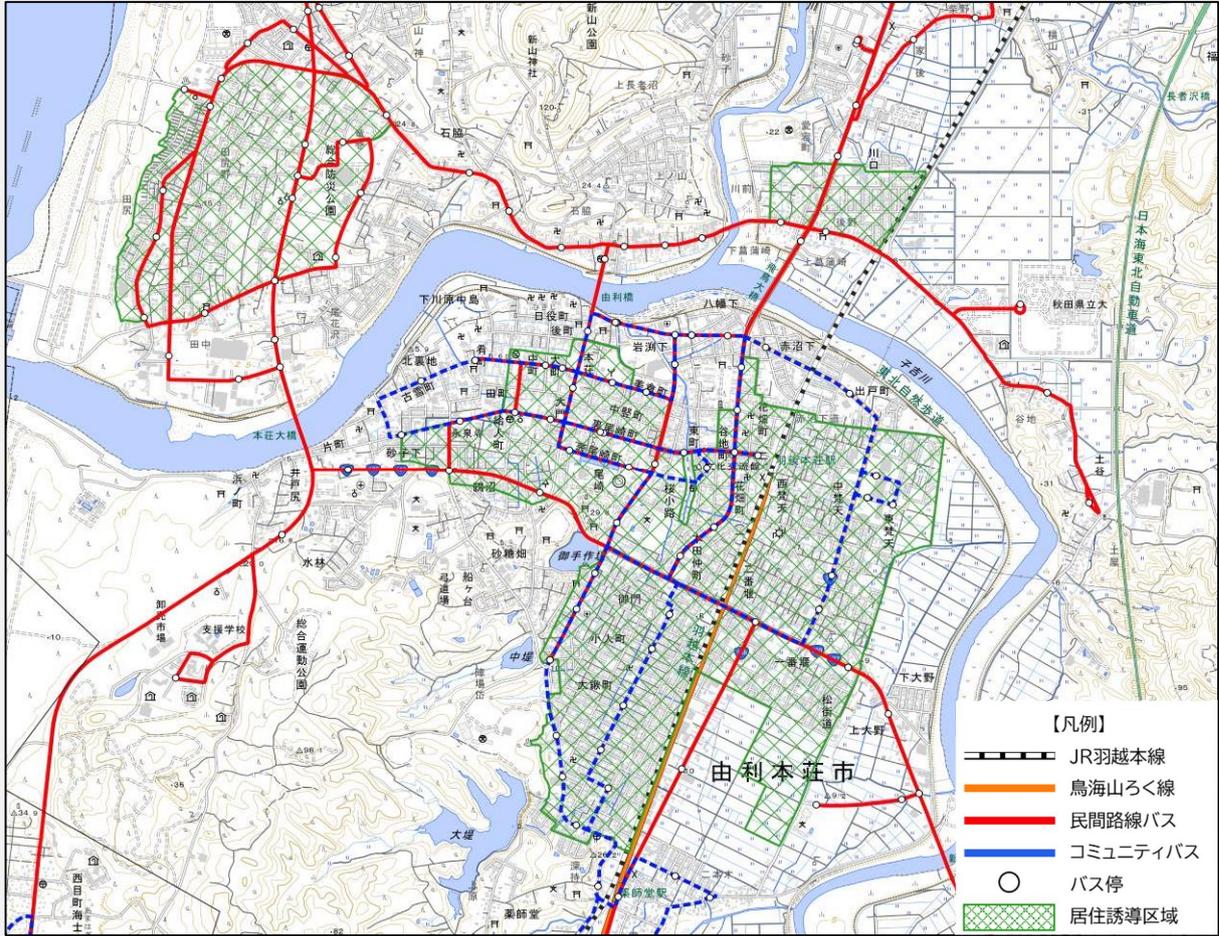


出典：国土数値情報・由利本荘市資料より作成

○地域公共交通における現状6

現在、本市中心部では、路線バスやコミュニティバス（循環バス）が運行されていますが、立地適正化計画における「居住誘導区域」の設定では、地域公共交通の利便性が高いことが設定理由の一つに挙げられています。

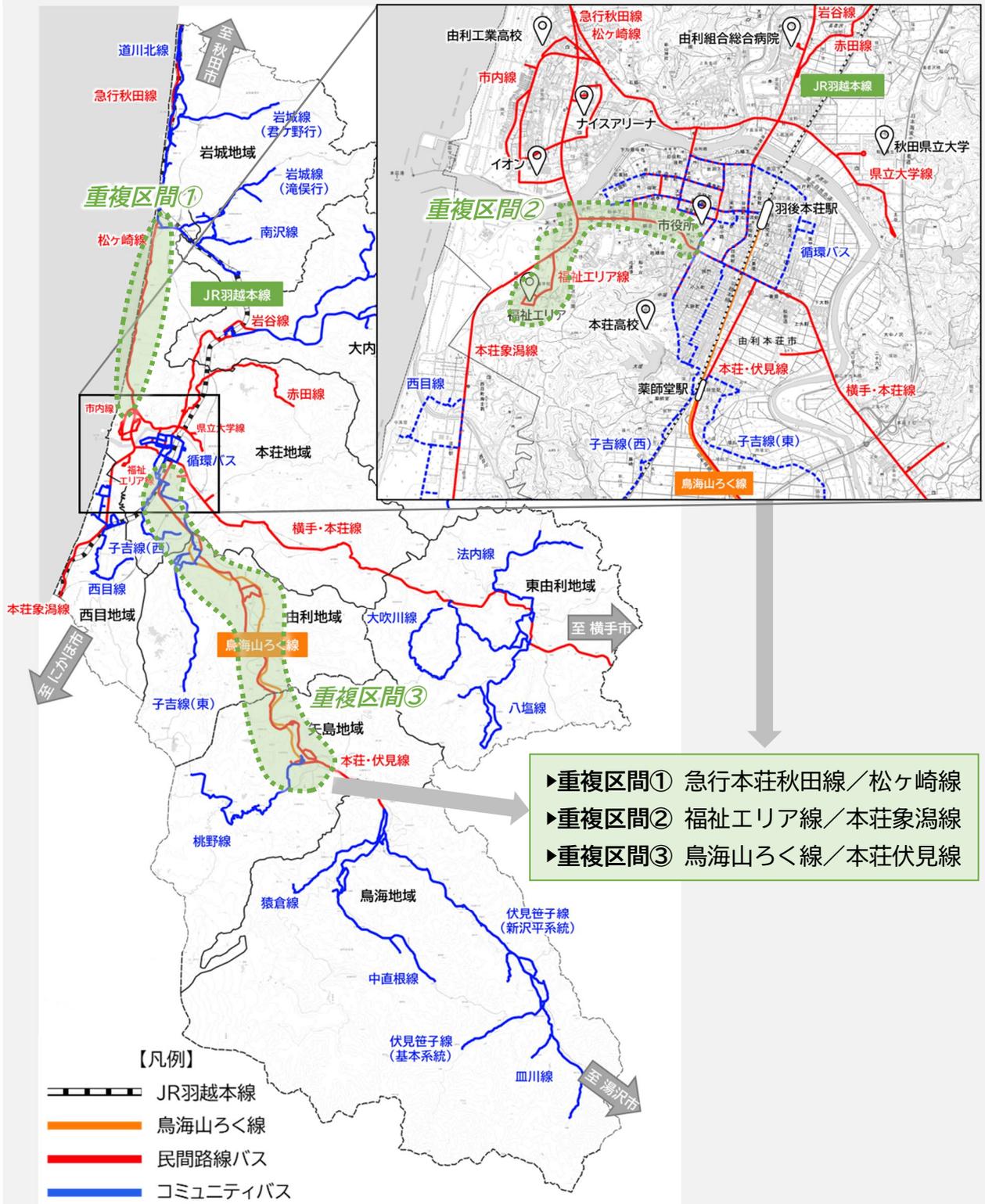
▼本荘地域（本市の中心部）における公共交通の運行ルートと居住誘導区域



○地域公共交通における現状7

本市における運行路線において、路線バス同士や路線バスと鉄道など、運行区間が重複している区間があります。

▼運行区間（ルート）が重複している区間



《地域公共交通における現状から導かれる課題》

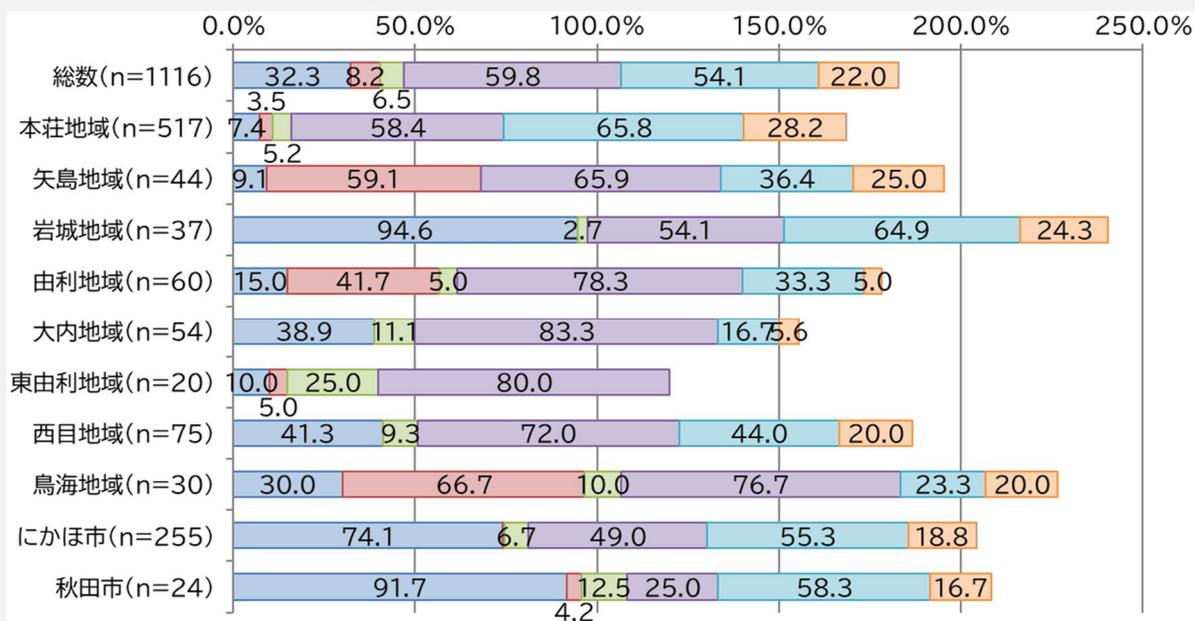
- 本市は、秋田県内で最も大きい市域を有しており、本市内の居住地のほぼ全てを地域公共交通でカバーしていますが、未だ交通空白地域が存在しており、交通空白地域への対応が求められます。
- 各地域から本市中心部へのアクセスにおける路線同士の接続性や本市中心部におけるバス路線網が複雑であることなどから、路線全体をシンプルな形へ再編し、多様な交通モードの連携による各地域からのアクセス性向上に向けた接続性、待合環境等の整備による利便性向上が必要です。
- 本市が負担する地域公共交通への補助金も増加傾向にあり、交通事業者の運転手不足など、限られた環境の中で、効率的な運行形態へ転換していくことが求められます。

5-3 アンケート調査結果等における現状と課題

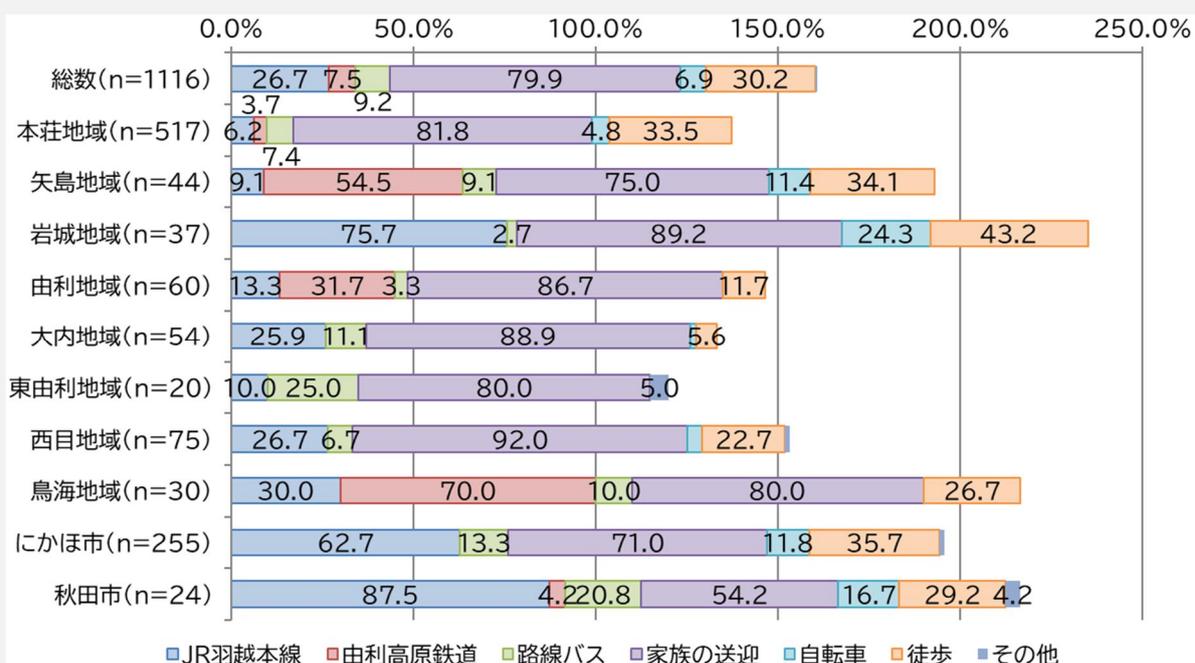
○高校生アンケート調査における現状 1

本市の高校に通学する高校生へのアンケート調査結果では、通学時の交通手段は、「平日（晴れの日）」は「家族の送迎」が約 60%と最も多く、次いで「自転車」が約 54%となっており、公共交通による通学は岩城地域で JR 羽越本線、矢島地域や由利地域で由利高原鉄道、東由利地域で路線バスが多くなっています。また、「雨や雪の日」は「家族の送迎」が多くなることや複数の交通手段が使われなくなることから、「家族の送迎」に頼る傾向にあります。

▼平日（晴れの日）の通学手段（複数回答）



▼雨や雪の日の通学手段（複数回答）

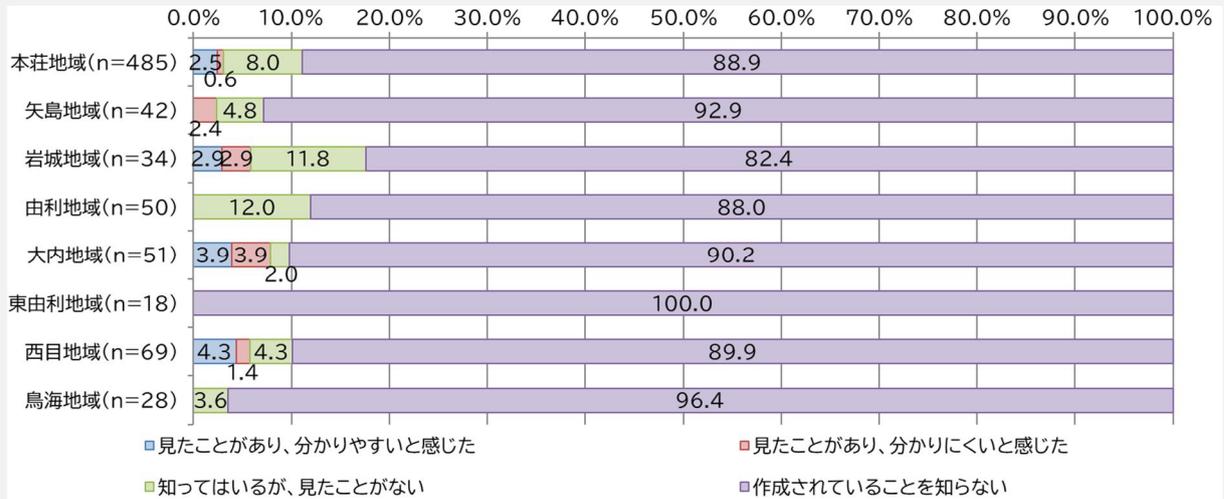


出典：高校生アンケート調査結果(R5 実施)

○高校生アンケート調査における現状2

本市の高校に通学する高校生へのアンケート調査結果では、「由利本荘市地域公共交通 HP」の認知度が低く、十分な情報が行き届いていない状況にあります。

▼高校生における由利本荘市地域公共交通 HP の認知度

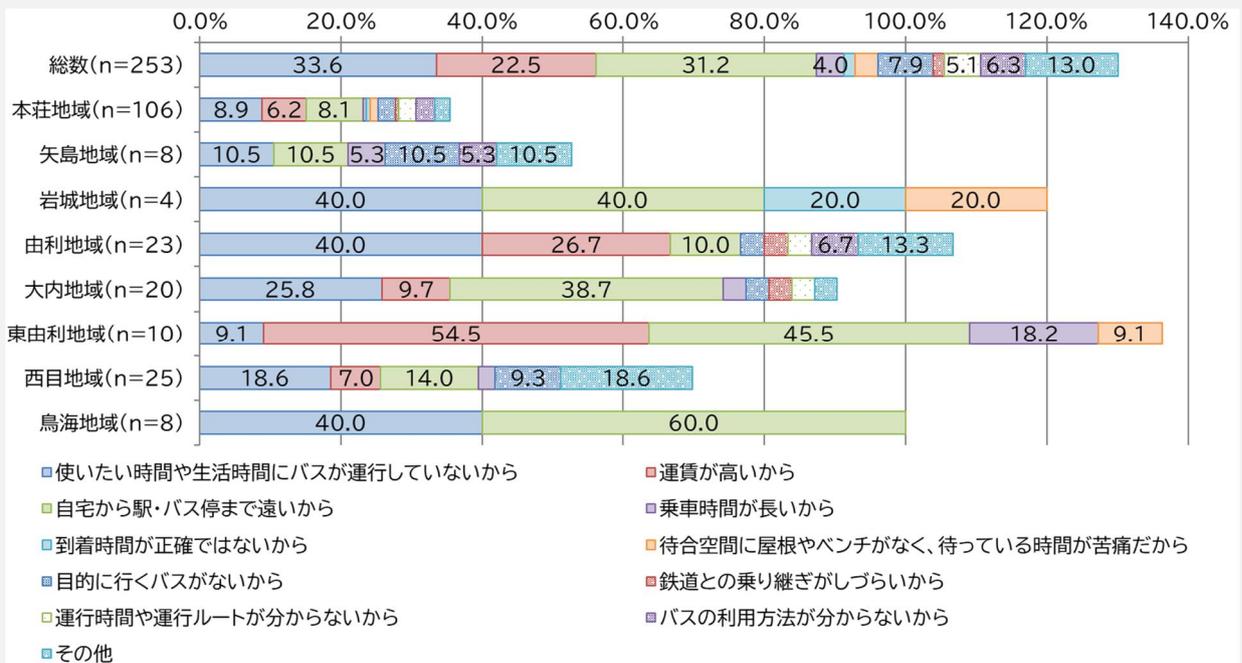


出典：高校生アンケート調査結果(R5 実施)

○高校生アンケート調査における現状3

本市の高校に通学する高校生へのアンケート調査結果では、地域公共交通を利用していない理由として、「使いたい時間や生活時間にバスが運行していないから」が約34%と最も多くなっており、次いで「自宅から駅・バス停まで遠いから」が約31%となっています。地域別にみると、岩城地域や大内地域、東由利地域、鳥海地域では「自宅から駅・バス停までが遠いから」、東由利地域では「運賃が高いから」という理由が多くなっています。

▼高校生が地域公共交通を利用していない理由

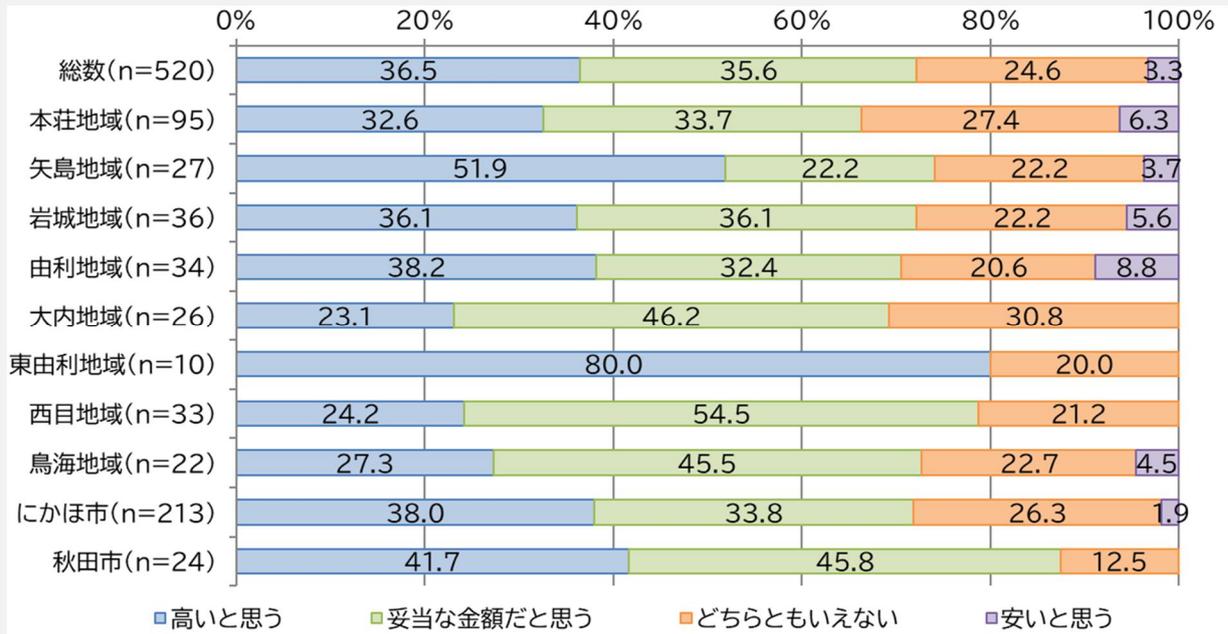


出典：高校生アンケート調査結果(R5 実施)

○高校生アンケート調査における現状4

本市の高校へ通学する生徒の保護者へのアンケート調査結果では、通学における公共交通の利用料金（各家庭の負担額）が高いと感じている状況にあり、通学における負担額についての検討が求められます。

▼居住地域別の地域公共交通における負担額について

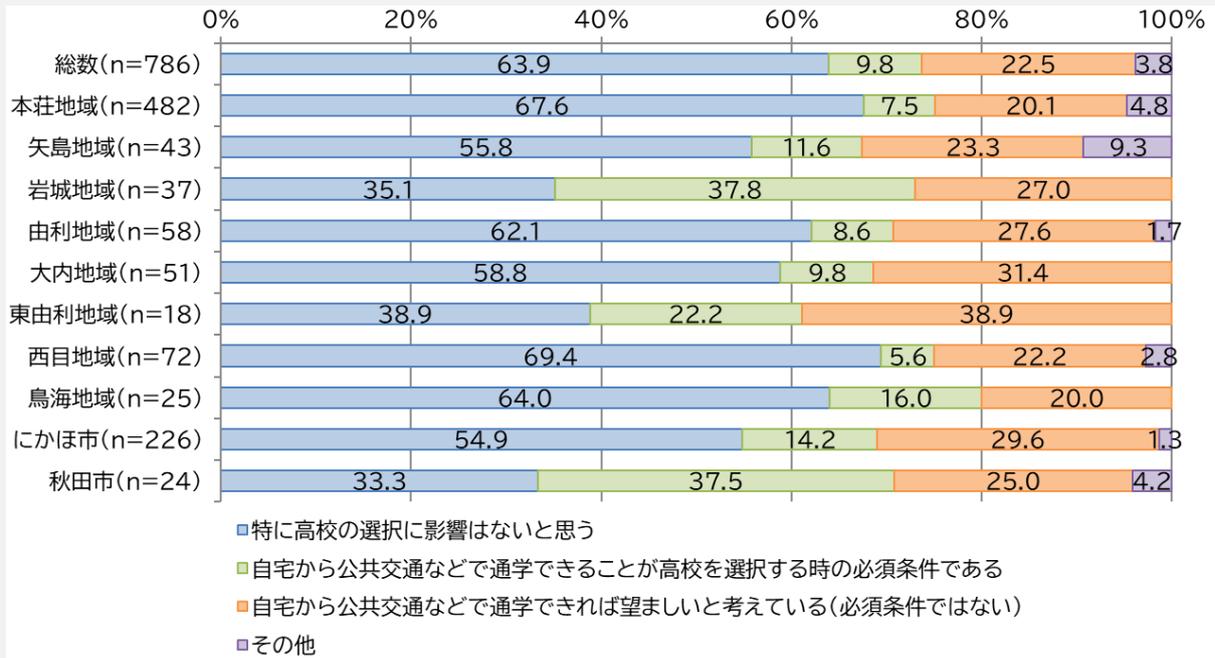


出典：高校生アンケート調査結果(R5 実施)

○高校生アンケート調査における現状5

本市の高校へ通学する生徒の保護者へのアンケート調査では、高校へ進学する際の条件を尋ねています。調査結果では、約64%の方は「特に高校の選択に影響はない」と回答していますが、岩城地域では約38%、東由利地域では約22%の方が「自宅から公共交通などで通学できることが高校選択時の必須条件である」と回答しています。また、その他の多くの地域では約20%~40%の方が「自宅から公共交通により通学できることが望ましいと考える（必須条件ではない）」を選択している状況にあります。

▼居住地別の進学する際の条件について



出典:高校生アンケート調査結果(R5 実施)

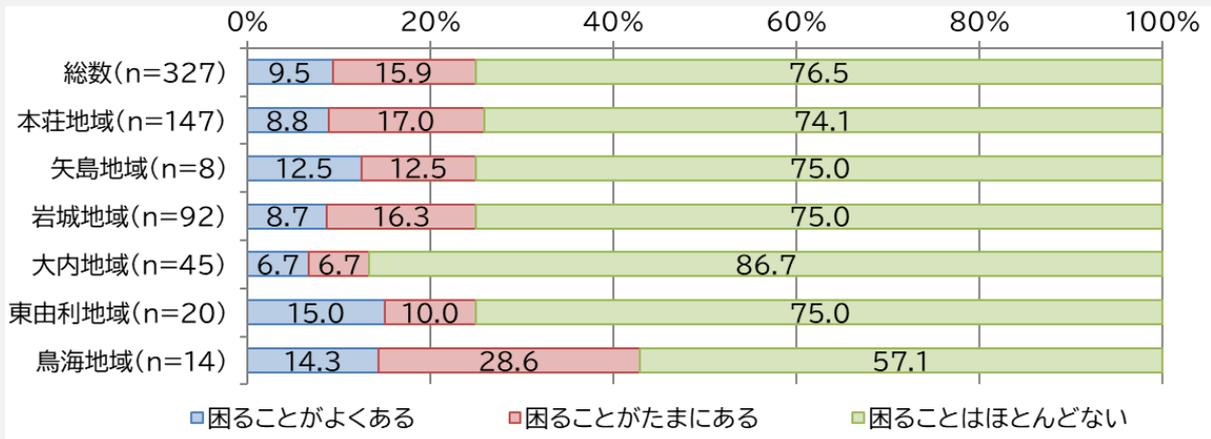
○交通空白地域居住者アンケート結果における現状

交通空白地域の居住者アンケート調査結果では、全ての地域において90%以上は、自家用車を好きな時に使うことができる状況にあります。一方で、全ての地域において約20%の方が、日々の外出で移動手段がなくて「困ることがよくある」「困ることがたまにある」と回答しています。具体的な困りごとについては、買い物は「お住まいの地域内」へ行く際が多く、病院・医院は「お住まいの地域外」へ行く際が多くなっています。

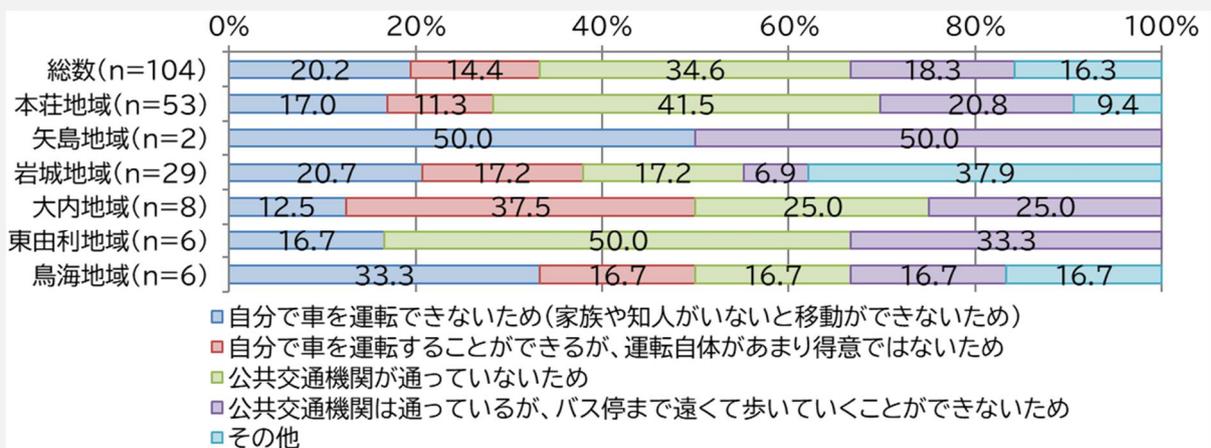
▼公共交通空白地域における自家用車の利用状況



▼公共交通空白地域における移動手段がなくて困るかどうかについて



▼公共交通空白地域における日々の外出における具体的な困りごと

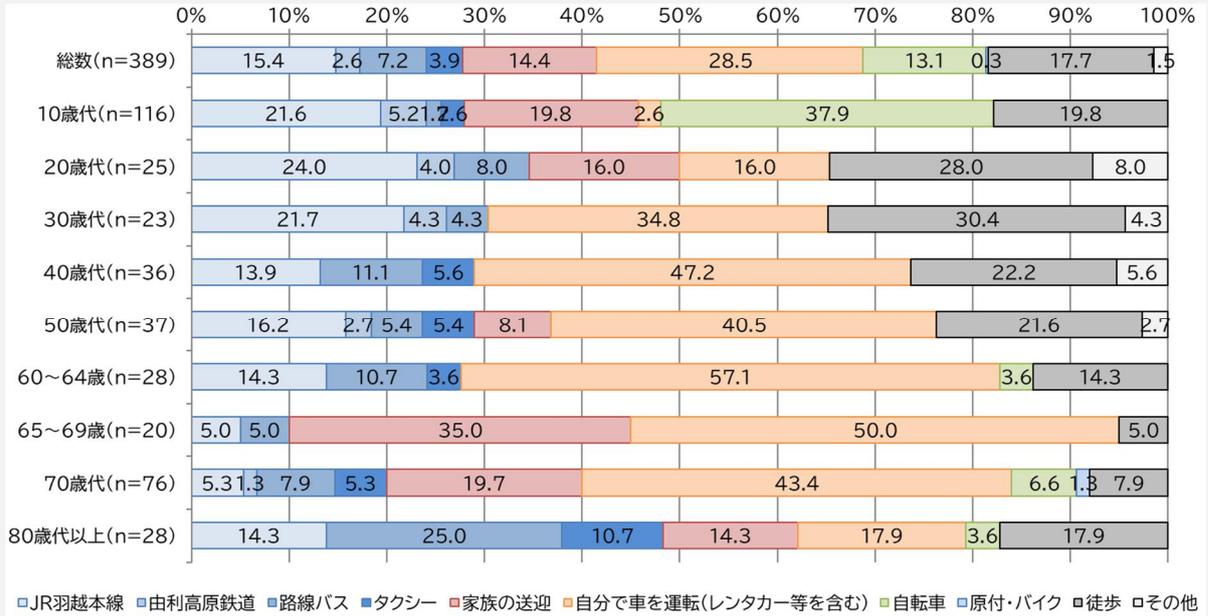


出典:交通空白地域居住者アンケート調査結果(R5実施)

○主要拠点来訪者ヒアリング調査における現状

主要施設における利用者へのアンケート調査結果では、利用する交通手段は「65～69 歳」では公共交通の利用が最も少なく、次いで「70 歳代」となっていることから、現在は自家用車もしくは家族等の送迎を利用している状況にあります。

▼主要施設（由利組合総合病院・羽後本荘駅・カダーレ）の来訪者の利用交通手段



出典:主要施設利用者ヒアリング調査結果(R5 実施)

《アンケート調査結果等における現状から導かれる課題》

■市民・来訪者にとって“選んでもらえる公共交通”となるためには、情報入手方法の周知や新たな利用者層獲得に向けた公共交通を利用する機会の創出など、持続可能な地域公共交通体系への転換に向けた取組が必要です。

5-4 由利本荘市が取り組むべき施策の方向性

現行計画で示された課題を踏まえながら、地域における現状、地域公共交通における現状、アンケート調査結果における現状に基づく課題を整理し、地域公共交通における施策の方向性を3つに整理しました。

各種調査結果や資料等の分析に基づく現状と課題のまとめ

- **少子高齢化や人口減少、自家用車への依存が加速し、公共交通の利用者が減少**しており、**今後の路線維持が難しい**
- 地域公共交通の主たる利用者である**若年世代(19歳以下)割合**は減少するものの**高齢者人口(65歳以上)の割合と合計した値は増加する**と推計されており、**公共交通の環境整備が求められている**
- 高校等の進学先の選択に、「**地域公共交通により通学可能かどうか**」が**影響**
- 働き方改革に伴う**運転手の労働時間の短縮**により、**路線の存続が難しい**状況が見込まれる
- 市内の居住地のほぼ全てを地域公共交通でカバーしているが、**公共交通空白地域も未だ存在**している
- 地域公共交通空白地域に居住する市民の約20%は、**日々の外出において移動手段がなく「困ることがある」という状況**にある
- 各地域から市中心部へのアクセスのための**路線同士の接続性**や**市中心部におけるバス路線網が複雑**である
- 交通事業者の**慢性的な運転手不足**により、**新たなサービスの提供が難しい**状況にある
- 本市における**地域公共交通への公費負担は増加傾向**にあり、**効率化**が求められる
- **高校生における公共交通 HP の認知度が低い**状況にあり、**十分な情報は行き届いていない**

施策の方向性①

あらゆる世代の日常生活の移動を支える公共交通の展開

高校生をはじめとした若年世代、市内全域に暮らす高齢者など、引き続き市民の日常生活を支える公共交通の展開が求められる

施策の方向性②

広域な市域（地域間）の移動を支える公共交通ネットワークの再構築

路線全体をシンプルな形へ再編し、各地域からのアクセス向上に向けた接続を見直し、待合環境等の整備による利便性向上が必要

施策の方向性③

持続可能な公共交通への転換

限りある資源を有効活用しながら、効率的な運行形態へ転換していくことが必要

また、“選んでもらえる公共交通”となるために、情報入手方法の周知や新たな利用者獲得に向けた公共交通を利用する機会を創出し、持続可能な地域公共交通体系への転換に向けた取組が必要

6. 由利本荘市が目指すべき地域公共交通の将来像

6-1 計画の基本方針

本市におけるまちづくり等の基本的な考え方と地域公共交通の施策の方向性を踏まえ、本計画の基本的な方針を下記の通り掲げます。

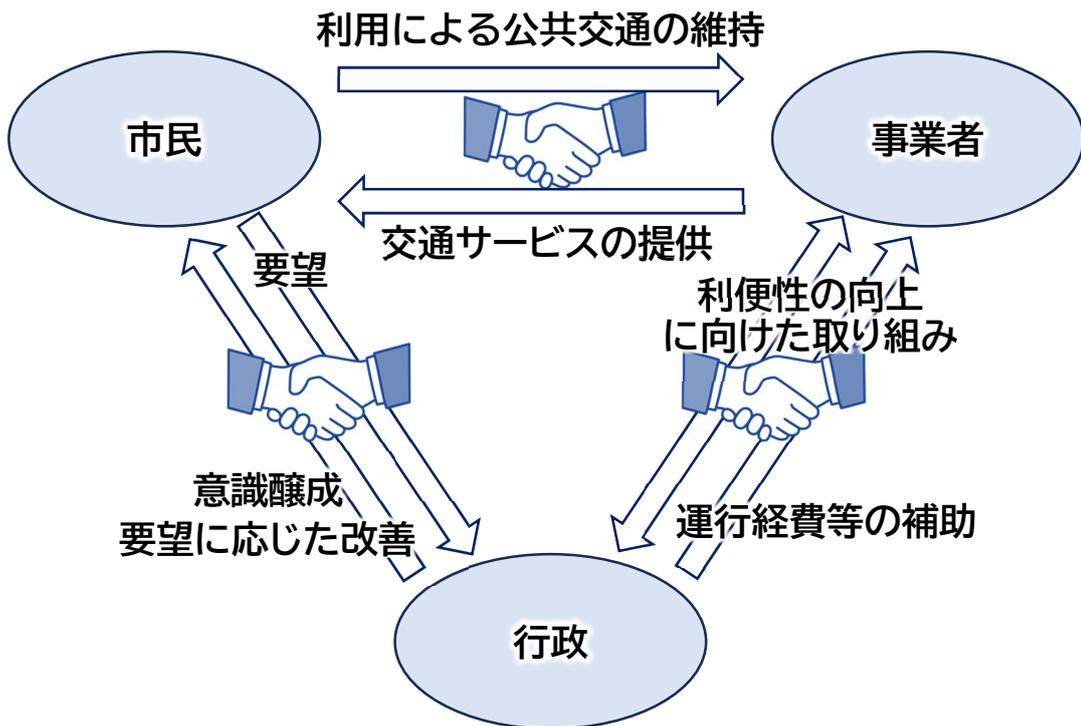
《計画の基本的な方針》

安心して「おでかけ」できる環境の創造

～市民・事業者・行政の協力による持続可能な地域公共交通の再構築～

由利本荘市の公共交通の強みを活かし、弱みを改善しながら、より公共交通の利便性を高めることで、市民や来訪者の方が安心して「おでかけ」できる環境を創り上げるとともに、市民・事業者・行政といった多様な主体のそれぞれの役割や取り組みを推進していくことで、持続可能な地域公共交通を再構築します。

▼市民・事業者・行政の役割のイメージ



6-2 目指すべき将来ネットワークイメージ

(1) 目指すべきネットワーク

本市が目指すべき地域公共交通の将来ネットワークは、現在運行されている鉄道（JR 羽越本線・鳥海山ろく線）やバス（路線バス・コミュニティバス）、タクシー、「乗り[逢い]交通」を含めた全ての交通モードを維持・確保していくことを前提とします。

その上で、下記に示す通りそれぞれのネットワークが担う

■広域（市内～市外）の公共交通ネットワーク

本市内から本市外へのアクセスを担う公共交通ネットワークであり、大量輸送・定時性が確保できる鉄道（JR 線）及び市町村間を跨ぐ路線バスにより、利用者が安心できる公共交通サービスを中心に提供し、スムーズな市町村間の移動を確保します。

なお、路線の維持・確保にあたっては、鉄道や市町村間を跨ぐ路線バスに、市内を走る路線バスやコミュニティバス等の接続性を向上させることにより、実現を目指します。

■地域間・地域内の公共交通ネットワーク

各地域間の移動を担う路線バスや鉄道は重要な公共交通機関であり、広域の公共交通ネットワークを補完する重要な役割を有します。補完とは、広域の公共交通ネットワークに対する接続性を高めることで、円滑な乗り換え環境の提供を指しています。由利高原鉄道や路線バスを中心に、各地域間の移動を確保しますが、利用が少ない路線については、運行形態の見直しを図りながら、維持に努めます。

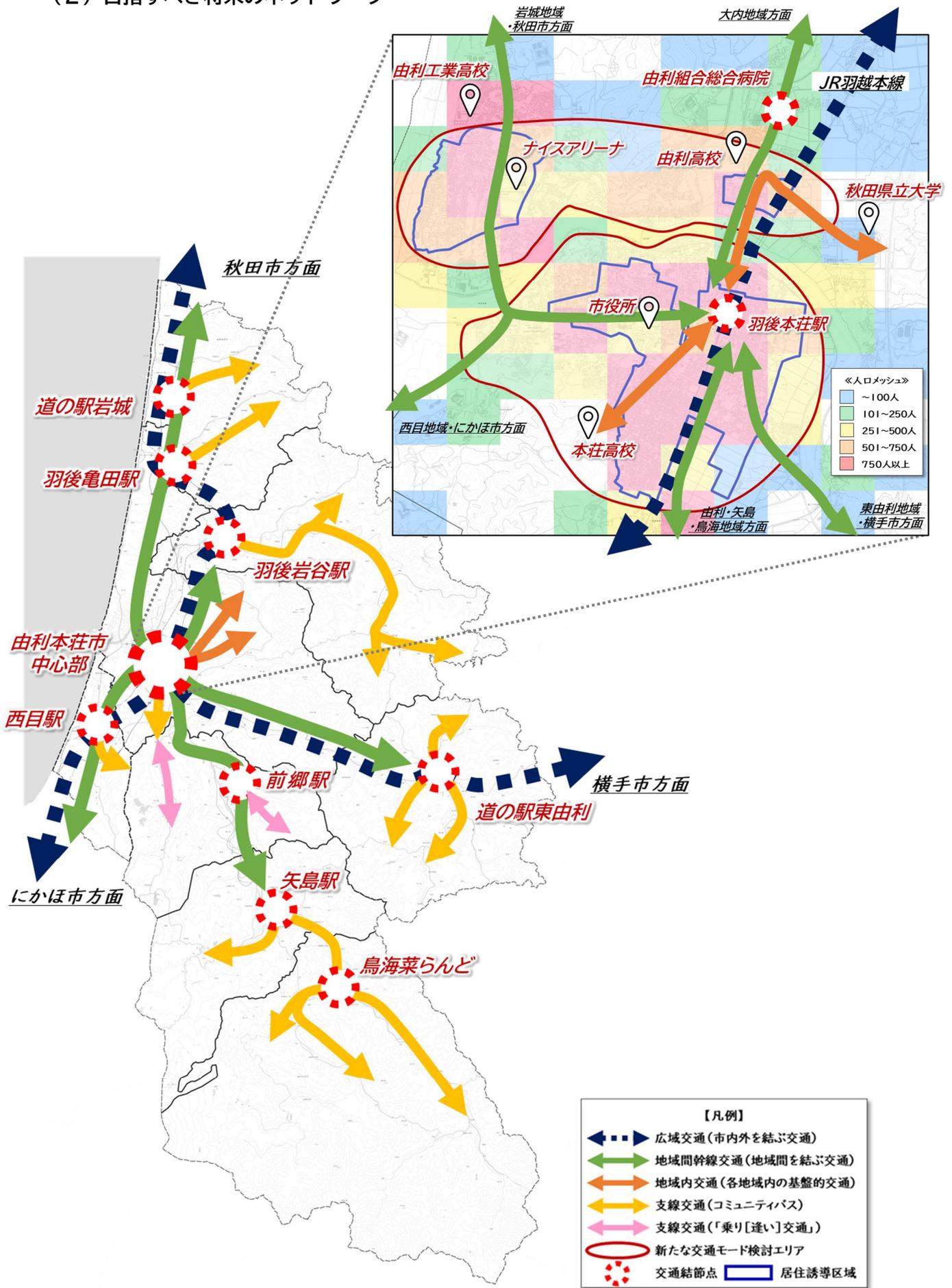
地域内の公共交通ネットワークは、旧町村ごとの各地域内の移動を担う公共交通であり、コミュニティバスを中心に、市民の日常生活の移動を確保します。市民の日常生活においては、各地域内で完結しないことも考えられるため、地域間ネットワークと連携しながら市民の移動需要に対応します。

また、コミュニティバスの導入が難しい地域には、「乗り[逢い]交通」の導入を進め、「生活の足」の確保に努めます。

■本市中心部の公共交通ネットワーク

羽後本荘駅や市役所、カダーレ等の主要な施設等が集積する本市中心部において、広域の公共交通ネットワークや地域間ネットワークを補完するために、市街地での移動を円滑にする公共交通を運行します。運行にあたっては、現在運行している循環バスの再編を軸に、あらたな技術を活用した公共交通サービス（AI オンデマンド等）の導入について、検討します。

(2) 目指すべき将来のネットワーク



6-3 将来像を達成するための各交通モードの役割

将来像を達成するための、各地域公共交通の役割について、下記の通り示します。

▼地域公共交通の役割分担

区分	役割分担	対応する主な路線
広域交通	<ul style="list-style-type: none"> ○市内外の広域的な移動を支え、市域を越えた交流を促進する ○通勤・通学や買い物、通院など、幅広い移動需要に対応 ○地域間幹線路線の役割も兼任 	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 羽越本線 ・ 本荘秋田線 ・ 本荘象潟線 ・ 本荘横手線
地域間幹線交通	<ul style="list-style-type: none"> 【各地域間を跨いで運行する鉄道・路線バス】 ○地域間の交通ネットワークの軸となる路線 ○広域交通へ接続 ○通勤・通学、買い物、通院、観光など、多様な目的に対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鳥海山ろく線 ・ 松ヶ崎線 ・ 岩谷線 ・ 東由利線 ・ 本荘伏見線
地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> 【各地域（主に本荘地域）内を運行する路線バス】 ○地域内の移動の軸となる路線 ○地域間幹線路線へ接続 ○通勤・通学、買い物、通院、観光など、多様な目的に対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内線 ・ 県立大学線 ・ 福祉エリア線 ・ 本荘高校線 ・ 赤田線
支線交通	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道や路線バスを補完し、少量個別輸送を担う移動手段 ○地域内の隅々までをカバーする一方で、地域間幹線交通及び地域内交通へ接続 	<ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティバス ・ タクシー ・ 乗り[逢い]交通
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ○各交通モード同士が接続する結節機能を有する拠点 ○鉄道駅や道の駅などの様々な機能を有する地点であり、乗り換えポイントだけではない魅力を備えた拠点 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 羽後本荘駅 ・ 矢島駅 ・ 鳥海菜らんど ・ 道の駅東由利 ・ 羽後岩谷駅 ・ 羽後亀田駅 ・ 道の駅岩城 ・ 西目駅 ・ 前郷駅 ・ 道川駅 ・ 西目高校前（バス停）

6-4 将来像を達成するための各交通モードへの財政支援

(1) 地域公共交通確保維持改善事業の必要性（鉄道に関する財政支援）

本市を運行している鉄道のうち、第三セクターである由利高原鉄道の鳥海山ろく線は、本市中心部と矢島地域を結び、その先の鳥海地域をはじめ、多くの市民の日常生活（通勤・通学、買い物、通院等）や観光客等の来訪者に利用されており、本市が目指す持続可能な地域公共交通ネットワークを構築する上で、非常に重要な路線となっています。

一方で、鉄道の特性上、車両設備の更新・改良やレール・橋梁などの修繕に多額の費用を要していることなどから、国の支援制度である地域公共交通確保維持改善事業（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業など）を活用しながら、維持・確保していく必要があります。

国の支援制度を活用しながら維持・確保していく一方で、由利高原鉄道と JR 羽越本線や路線バス、コミュニティバスなどの複数の交通モードを組み合わせながら、本市にとって望ましい地域公共交通体系を構築していくことが必要です。その際には、鉄道が有する特性（速達性・定時性など）を十分活かしながら、沿線住民のみならず、観光客等の来訪者にとっても利便性の高い公共交通を目指します。

(2) 地域公共交通確保維持改善事業の必要性（バス交通に関する財政支援）

地域間幹線系統は、広域路線として市町村間の移動を支えており、交通事業者及び沿線市町村と連携して利用促進等を図りながら確保・維持に努める路線として、秋田県地域公共交通計画で位置づけられています。

また、フィーダー系統は、地域内および地域間の移動に対応する重要な路線であり、日常生活（通勤・通学、買い物、通院等）の移動手段として利用され、市民の足を支える役割を担っています。また、本市においてはバス路線のほか、各地域を運行するコミュニティバスもフィーダー系統として位置づけています。

広大な面積を有する本市にとって、フィーダー系統（コミュニティバスを含む）は、本市にとって欠くことのできない重要な路線として市民生活を支えているものの、そのほとんどが赤字路線となっていることから、国の支援制度である地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通確保維持事業）を活用し、維持・確保していく必要があります。また、地域公共交通計画のみならず、立地適正化計画などの都市計画分野、福祉分野、デジタル化の推進などの多岐に渡る分野と連携し、フィーダー系統による暮らしの足の確保が、他の分野にも波及するような地域公共交通ネットワークを構築します。

▼【路線バス】

補助を前提として維持している路線の概要（現在、国の補助を受けていない系統）

系統名	起点～終点	許可区分	運行形態	実施主体	補助事業種別
本荘横手線	本荘営業所～横手 BT	4 条	路線定期運行	交通事業者	地域内 フィーダー系統 補助
市内線	本荘営業所～本荘営業所				
県立大学線	本荘営業所～県立大学前				
松ヶ崎線	本荘営業所～羽後亀田駅				
東由利線	本荘営業所～道の駅黄桜の里				
赤田線	本荘営業所～二又				
岩谷線	本荘営業所～道の駅おおうち				
本荘伏見線	本荘営業所～鳥海菜らんど				
福祉エリア線	本荘営業所～福祉エリア				
本荘高校線	本荘営業所～本荘高校				

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

▼【路線バス】

（地域間幹線系統補助金を活用している系統）

系統名	起点～終点	許可区分	運行形態	実施主体	補助事業種別
本荘秋田線	本荘営業所～県立体育館前	4 条	路線定期運行	交通事業者	地域間幹線 系統補助
象潟線	本荘営業所～象潟駅前				

上記の路線は、地域間幹線系統補助金を活用している路線を指し、秋田県地域公共交通計画で位置づけられた地域間幹線軸

▼【コミュニティバス】補助を前提として維持していく系統の概要

系統名	備考 (対象となる便)	起点	終点	許可 区分	実施 主体	補助事 業種別		
循環バス(正廻り)	御門町方面	羽後本荘駅	羽後本荘駅	4条	交通事業者	地域内 フィーダー 系統補助		
循環バス(逆廻り)	八幡下方面	羽後本荘駅	羽後本荘駅					
子吉線	全便(西地区)	宮ノ下	羽後本荘駅					
子吉線	全便(東地区)	玉ノ池	羽後本荘駅					
八塩線	区域運行	石高	道の駅東由利					
法内線	区域運行	小倉	道の駅東由利					
大吹川線	区域運行	大平	道の駅東由利					
岩城線 1-1	1便(滝俣宮ノ下 行き)	君ヶ野竹屋	滝俣宮ノ下					
岩城線 2-1	1便(君ヶ野竹屋 行き)	滝俣宮ノ下	君ヶ野竹屋					
岩城線 3-1	2~5 便	君ヶ野竹屋	滝俣宮ノ下					
岩城線 4-1	6 便	君ヶ野竹屋	滝俣宮ノ下					
南沢線1	1、3便	上蛇田	亀田出張所					
南沢線2	2、4便	上蛇田	亀田出張所					
道川北線	全便	新谷	岩城総合支所					
桃野線	全便	桃野	寿康苑					
中田代線 1-1	1、2、7~10便	内山	道の駅おおうち				79条	由利本荘市
中田代線 1-2	1、2、7~10便((旧)滝温泉 含む)	(旧)滝温泉	道の駅おおうち					
中田代線 2-1	3~6便	内山	由利組合病院前					
中田代線 2-2	3~6便((旧)滝温泉 含む)	(旧)滝温泉	由利組合病院前					
高尾線 1-1	1、5、8便	鬼ヶ台ダム	道の駅おおうち					
高尾線 1-2	5、8便(高尾海又 含む)	鬼ヶ台ダム	道の駅おおうち					
高尾線 2-1	3、4、6、7便	鬼ヶ台ダム	由利組合病院前					
高尾線 2-2	2、4、7便(高尾海又 含む)	鬼ヶ台ダム	由利組合病院前					
羽広-軽井沢線 1-1	1 便	軽井沢生活改善センター	道の駅おおうち					
羽広-軽井沢線 1-2	1 便(大小屋 含む)	軽井沢生活改善センター	道の駅おおうち					
羽広-軽井沢線 1-3	1 便(代内 含む)	軽井沢生活改善センター	道の駅おおうち					
羽広-軽井沢線 2-1	2、3便	道の駅おおうち	板井沢[伊藤医院前]					
羽広-軽井沢線 2-2	2、3 便(及位 含む)	道の駅おおうち	板井沢[伊藤医院前]					
羽広-軽井沢線 2-3	2、3 便(葛岡西里 含む)	道の駅おおうち	板井沢[伊藤医院前]					
羽広-軽井沢線 2-4	2、3便(平岫 含む)	道の駅おおうち	板井沢[伊藤医院前]					
羽広-軽井沢線 2-5	2、3便(代内 含む)	道の駅おおうち	板井沢[伊藤医院前]					
羽広-軽井沢線 2-6	2、3便(大小屋 含む)	道の駅おおうち	板井沢[伊藤医院前]					
羽広-軽井沢線 3-1	4 便	由利組合病院前	羽広					
羽広-軽井沢線 3-2	4 便(及位 含む)	由利組合病院前	羽広					
羽広-軽井沢線 3-3	4 便(葛岡西里 含む)	由利組合病院前	羽広					
羽広-軽井沢線 3-4	4便(平岫 含む)	由利組合病院前	羽広					
羽広-軽井沢線 3-5	4便(代内 含む)	由利組合病院前	羽広					
羽広-軽井沢線 3-6	4便(大小屋 含む)	由利組合病院前	羽広					
由利組線	全便	道の駅おおうち	由利組合病院前					
西目線	全便	かしわ温泉	道の駅にしめ					
伏見笹子線 1	1 便	上野宅	鳥海菜らんど					
伏見笹子線 2	2~7 便	鳥海菜らんど	上野宅					
伏見笹子線 3	8、9 便	鳥海菜らんど	道の駅鳥海郷					
伏見笹子線 4-1	10、11 便	鳥海菜らんど	道の駅鳥海郷					
伏見笹子線 4-2	10、11 便(上野宅 含む)	鳥海菜らんど	上野宅					
伏見笹子線 5-1	12 便	鳥海菜らんど	道の駅鳥海郷					
伏見笹子線 5-2	12 便(上野宅 含む)	鳥海菜らんど	道の駅鳥海郷					
伏見笹子線 (新沢平)1-1	1、2 便	道の駅鳥海郷	鳥海菜らんど					
伏見笹子線 (新沢平)1-2	1、2 便(上椿 含む)	鳥海菜らんど	道の駅鳥海郷					

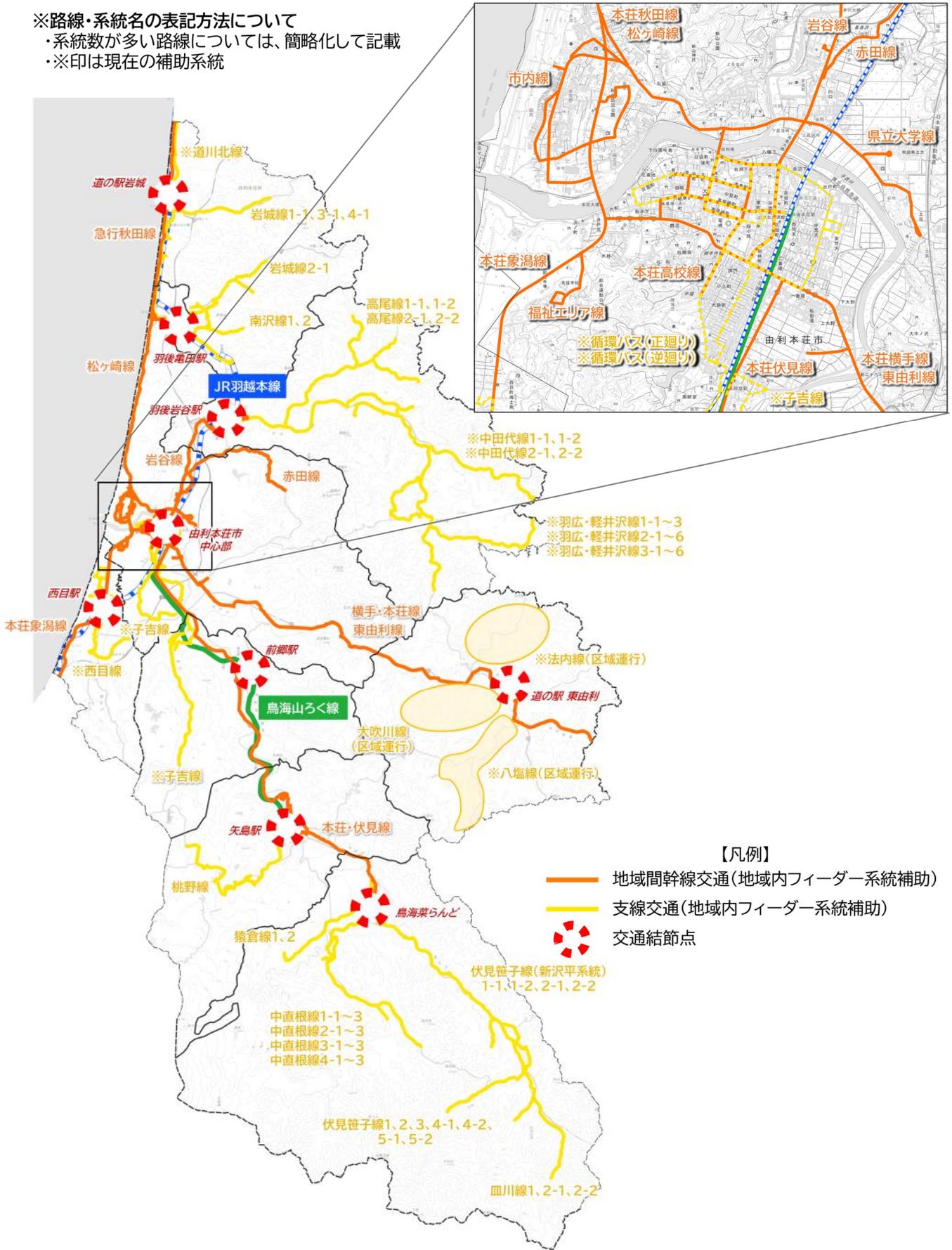
系統名	備考 (対象となる便)	起点	終点	許可 区分	実施 主体	補助事 業種別
伏見笹子線 (新沢平)2-1	3、4 便	小川	道の駅鳥海郷	79 条	由利本荘市	地域内フィーダー系統補助
伏見笹子線 (新沢平)2-2	3、4 便(上樁 含む)	小川	道の駅鳥海郷			
中直根線 1-1	1 便	川熊	鳥海菜らんど			
中直根線 1-2	1 便(打越 含む)	川熊	鳥海菜らんど			
中直根線 1-3	1 便(石舟 含む)	川熊	鳥海菜らんど			
中直根線 2-1	2、8 便	鳥海菜らんど	川熊			
中直根線 2-2	2、8 便(打越 含む)	鳥海菜らんど	川熊			
中直根線 2-3	2、8 便(石舟 含む)	鳥海菜らんど	川熊			
中直根線 3-1	3、4 便	鳥海菜らんど	川熊			
中直根線 3-2	3、4 便(打越 含む)	鳥海菜らんど	川熊			
中直根線 3-3	3、4 便(石舟 含む)	鳥海菜らんど	川熊			
中直根線 4-1	5~9 便	鳥海菜らんど	川熊			
中直根線 4-2	5~9 便(打越 含む)	鳥海菜らんど	川熊			
中直根線 4-3	5~9 便(石舟 含む)	鳥海菜らんど	川熊			
皿川線 1	1~4便	道の駅鳥海郷	皿川			
皿川線 2-1	5、6 便	道の駅鳥海郷	皿川			
皿川線 2-2	5、6 便(針水 含む)	道の駅鳥海郷	皿川			
猿倉線 1	1~4 便	鳥海菜らんど	鳥海荘			
猿倉線 2	5 便	鳥海菜らんど	鳥海荘			

▼【コミュニティバス】地域内フィーダー系統補助を活用している系統 (R5 補助事業年度)

系統名	備考 (対象となる便)	起点	終点	許可 区分	実施 主体	補助事 業種別
循環バス(正廻り)	御門町方面	羽後本荘駅	羽後本荘駅	4 条	交通事業者	地域内フィーダー系統補助
循環バス(逆廻り)	八幡下方面	羽後本荘駅	羽後本荘駅			
子吉線	全便(西地区)	宮ノ下	羽後本荘駅			
子吉線	全便(東地区)	玉ノ池	羽後本荘駅			
道川北線	全便	新谷	岩城総合支所			
八塩線	区域運行	石高	道の駅東由利			
法内線	区域運行	小倉	道の駅東由利			
中田代線 1-1	全便	内山	道の駅おおうち	79 条	由利本荘市	
中田代線 1-2	全便((旧)滝温泉 含む)	(旧)滝温泉	道の駅おおうち			
羽広-軽井沢線2-1	2 便(大小屋 含む)	軽井沢生活改善センター	道の駅おおうち			
羽広-軽井沢線2-2	2 便(代内 含む)	軽井沢生活改善センター	道の駅おおうち			
羽広-軽井沢線3-1	3 便	道の駅おおうち	板井沢[伊藤医院前]			
羽広-軽井沢線3-2	3 便(大小屋 含む)	道の駅おおうち	板井沢[伊藤医院前]			
羽広-軽井沢線3-3	3 便(代内 含む)	道の駅おおうち	板井沢[伊藤医院前]			
西目線	全便	かしわ温泉	道の駅にしめ			

(3) 補助事業を前提に維持していくバス路線

- ※路線・系統名の表記方法について
- ・系統数が多い路線については、簡略化して記載
- ・※印は現在の補助系統



7. 将来像を達成するために実施するプロジェクト

7-1 プロジェクトの体系

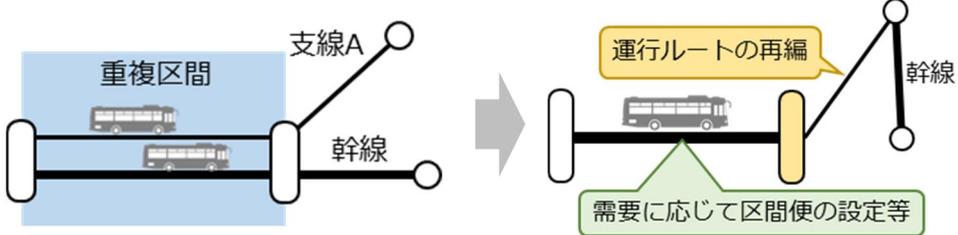
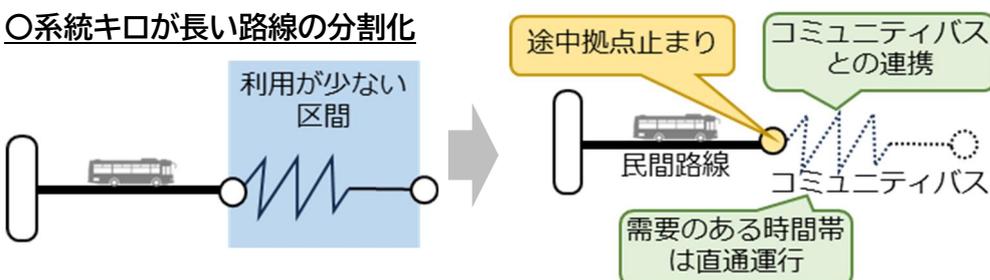
本市が目指すべき公共交通ネットワークを構築するためのプロジェクトおよび詳細について、次の通り定めます。また、「4. 現行計画の評価」に基づき、現行計画に位置付けられた事業を踏襲しながら、継続していく事業もあることや新たに取り組むべき施策があることから、下記の通り示します。【現行計画からの継続事業⇒ **継続**】 / 【新たに取り組む施策⇒ **新規**】

なお、プロジェクトの実施にあたっては、関連する実施主体との連携を密に図りながら、計画期間内に検討・実施します。



7-2 具体的なプロジェクトの内容

プロジェクト1 公共交通幹線軸構築プロジェクト

施策① 路線バス・鉄道の維持と最適化						
施策の概要	<p>・本市の中心市街地と各地域を結ぶ地域間幹線交通である路線バス、鳥海山ろく線の運行を維持するため、各事業者に交付している運行費補助等を継続します。</p> <p>・また、本市を運行する路線バスは、本市中心部から各地域へ放射状に伸びていますが、運行ルートが重複している路線があることから、運行の効率化に向けた路線の再編を実施します。</p> <p>・本市中心部は、各路線バスや市内線、循環バスなど多様な地域公共交通が運行されていますが、本市中心部では路線ごとに運行されているルートが異なっていることから、利用者にとっては複雑な運行形態となっています。これらの複雑さを解消しながらも、本市中心部並びに各地域間を結ぶ幹線的な路線については、路線同士のダイヤを調整しながら、利便性の高い地域公共交通の提供を行います。</p>					
実施主体	由利本荘市、由利高原鉄道、羽後交通					
実施時期	~R5	R6	R7	R8	R9	R10
	検討			実施		
実施事業のイメージ	<p>【具体的な取り組みイメージ】</p> <p>○運行ルートが重複している交通モード・路線の統合</p>  <ul style="list-style-type: none"> ● 取り組みを検討する具体的な路線 鳥海山ろく線と本荘伏見線／本荘象潟線と福祉エリア線 ／本荘秋田線と松ヶ崎線／市内線と循環バス 等 <p>○系統キロが長い路線の分割化</p>  <ul style="list-style-type: none"> ● 取り組みを検討する具体的な路線 本荘秋田線と松ヶ崎線と岩城地域コミュニティバス ／岩谷線と大内地域コミュニティバス 					
前計画における施策・事業	<p>○事業 1-1 地域間幹線である路線バス・鉄道を維持する</p> <p>○事業4-3 路線バスとの並走区間に関する整理検討</p>					

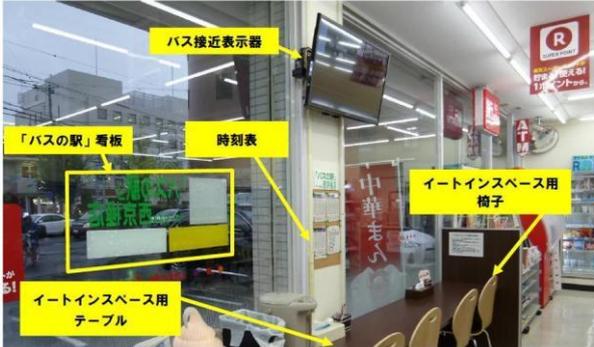
プロジェクト1 公共交通幹線軸構築プロジェクト

施策② 各交通モード間の乗り継ぎ利便性を高めるルート・ダイヤの調整

<p>施策の概要</p>	<p>・広域な市域を有する本市において、公共交通を隅々まで行き渡らせ、日常生活の足を確保するためには、鉄道、路線バス、コミュニティバスなどの多様な交通モードの連携により、相互の接続性を確保することが重要です。特に、各地域内はコミュニティバスにより日常生活の移動を支えています。地域間の移動には、鉄道や路線バスなどの幹線的な公共交通がその役割を担っていることから、スムーズな移動を実現するために、各交通モード間の乗り継ぎ利便性を向上させることが重要であり、各交通モード間のルート・ダイヤ調整により、待ち時間の少ない公共交通ネットワークの実現を目指します。</p> <p>【具体的な事業内容】</p> <p>○コミュニティバスを中心としたルート・ダイヤ調整</p> <p>・鉄道や路線バスは、隣接自治体等との調整を有することから、鉄道や路線バスのダイヤを核として、コミュニティバスのルート・ダイヤ調整を実施</p> <p>○鳥海山ろく線への乗り継ぎ強化</p> <p>・「プロジェクト2 施策①:コミュニティバスの再編」と一体で取り組む</p>																																															
<p>実施主体</p>	<p>由利本荘市、JR 東日本、由利高原鉄道、羽後交通</p>																																															
<p>実施時期</p>	<p>~R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>																																										
		<p>検討</p>			<p>実施</p>																																											
<p>実証事業のイメージ</p>	<p>【具体的な取り組みイメージ】</p> <p>例:矢島駅における路線バスと鉄道の発着時刻</p> <table border="1" data-bbox="411 1245 911 1671"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>本荘・伏見線</th> <th>由利高原鉄道 鳥海山ろく線</th> </tr> <tr> <th>時刻</th> <th>発着時刻 (上り:本荘営業所方面)</th> <th>発着時刻 (上り:羽後本荘方面)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5:00</td> <td></td> <td>5:40</td> </tr> <tr> <td>6:00</td> <td></td> <td>6:49</td> </tr> <tr> <td>7:00</td> <td>7:22</td> <td>7:46</td> </tr> <tr> <td></td> <td>7:28</td> <td></td> </tr> <tr> <td>8:00</td> <td>8:18</td> <td></td> </tr> <tr> <td>9:00</td> <td>9:59</td> <td>9:40</td> </tr> <tr> <td>10:00</td> <td>10:06</td> <td>10:55</td> </tr> <tr> <td></td> <td>...</td> <td></td> </tr> <tr> <td>18:00</td> <td></td> <td>18:00</td> </tr> <tr> <td>19:00</td> <td></td> <td>19:06</td> </tr> <tr> <td>20:00</td> <td></td> <td>20:20</td> </tr> <tr> <td>21:00</td> <td></td> <td>21:40</td> </tr> </tbody> </table> <p>例えば、鳥海山ろく線を利用して通学する学生に焦点を当てると、6時49分発の鳥海山ろく線に接続する路線バスがないことから、コミュニティバス等における支援が必要</p> <p>夕方以降の鉄道の発着時刻に接続するバス交通がない</p> <p>⇒路線バスやコミュニティバスが到着する前後に接続できるダイヤになっていない場合、約1時間程度の待ち時間等が発生する可能性がある。 ※各交通事業者のダイヤについては、乗り継ぎにおける接続性以外にも、考慮しなければいけない地域事情があることに留意して進める。</p>						路線名	本荘・伏見線	由利高原鉄道 鳥海山ろく線	時刻	発着時刻 (上り:本荘営業所方面)	発着時刻 (上り:羽後本荘方面)	5:00		5:40	6:00		6:49	7:00	7:22	7:46		7:28		8:00	8:18		9:00	9:59	9:40	10:00	10:06	10:55		...		18:00		18:00	19:00		19:06	20:00		20:20	21:00		21:40
路線名	本荘・伏見線	由利高原鉄道 鳥海山ろく線																																														
時刻	発着時刻 (上り:本荘営業所方面)	発着時刻 (上り:羽後本荘方面)																																														
5:00		5:40																																														
6:00		6:49																																														
7:00	7:22	7:46																																														
	7:28																																															
8:00	8:18																																															
9:00	9:59	9:40																																														
10:00	10:06	10:55																																														
	...																																															
18:00		18:00																																														
19:00		19:06																																														
20:00		20:20																																														
21:00		21:40																																														
<p>前計画における施策・事業</p>	<p>○事業 1-3 各種交通モード間の接続強化</p> <p>○事業 4-3 路線バスとの並走区間に関する整理検討</p>																																															

プロジェクト1 公共交通幹線軸構築プロジェクト

施策③ 待合環境の改善による乗り継ぎ利便性の向上

<p>施策の概要</p>	<p>・本市では、鉄道駅や道の駅を中心に、乗り継ぎができる拠点を整備していますが、「施策① 路線バスの運行ルート・ダイヤの再編」に併せて、新たな拠点が必要になってくることが考えられます。これまでと同様に、既存の公共施設を活用するほか、商業施設などの民間事業者とも連携をすることで、良好な待合環境が期待できる乗り継ぎ拠点を検討します。</p> <p>【具体的な事業内容】 ○公共施設・民間施設と連携した待合環境の整備</p> <p>・施設と連携した待合環境の整備には、バスロケーションシステムなどによるバスの接近情報が不可欠であることから、後述する「プロジェクト3 施策②:バスロケーションシステムの導入」と連携した取り組みを実施</p>					
<p>実施主体</p>	<p>由利本荘市、JR 東日本、由利高原鉄道、羽後交通、民間事業者 等</p>					
<p>実施時期</p>	<p>～R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>
<p>検討</p>		<p>実施</p>				
<p>実施事業のイメージ</p>	<p>【参考例:京都市のコンビニと連携した待合環境の取り組み】</p>  <p>出典:京都市交通局 HP</p> <p>【参考例:北上市の商業施設内のスペースを活用した待合所】</p> 					
<p>前計画における施策・事業</p>	<p>○事業 1-4 羽後本荘駅ほか乗り継ぎ拠点の整備</p>					

プロジェクト2 地域内交通再編プロジェクト

施策① コミュニティバスの再編						
施策の概要	<p>・現在、市内の各地域においてコミュニティバスが運行されていますが、利用者数が減少傾向にあります。また、一般的なバス路線同様に、定時定路線型で運行されている路線も多く、1便あたりの乗車人数が0人である路線も少なくありません。一方で、コミュニティバスは広域な市域をカバーし、各地域間を結ぶ交通モードに接続することで、広域な移動需要を支えています。これらの状況を踏まえて、各路線の運行形態やその他の交通モードへの接続環境を再構築するための再編を実施します。</p> <p>【具体的な事業内容】</p> <p>○コミュニティバスの運行形態等の再編</p> <p>・定時定路線型で運行されている路線の予約型運行への変更や曜日ごとに運行されている路線の運行曜日の見直し、運行時刻の見直しを行う</p> <p>○鳥海山ろく線へのフィーダー交通導入の検討</p> <p>・「プロジェクト1 施策②:各交通モード間の乗り継ぎ利便性を高めるルート・ダイヤの調整」と一体で取り組む</p> <p>○コミュニティバスの通学定期料金の見直し検討</p>					
実施主体	由利本荘市、JR 東日本、由利高原鉄道、羽後交通、タクシー事業者、関係事業者					
実施時期	~R5	R6	R7	R8	R9	R10
実施事業のイメージ	<p>【具体的な取り組みイメージ】</p> <p>○予約型による運行の検討</p> <p>●取り組みを検討する具体的な路線 矢島地域/桃野線、西目地域/西目線 等 ※利用状況や路線バスの運行の再編に応じて、他の路線も検討する ※「乗り[逢い]交通」事業等の導入地域に応じて、他の路線も検討する</p>					
前計画における施策・事業	○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 4-2 各駅へのフィーダー交通導入の検討					

プロジェクト2 地域内交通再編プロジェクト

施策② 観光・福祉・商業等との連携による地域内移動ニーズへの対応

<p>施策の概要</p>	<p>・広域な市域を有する本市において、公共交通を隅々まで行き渡らせ、日常生活の足を確保するためには、鉄道、路線バス、コミュニティバスなどの多様な交通モードの連携が重要ですが、交通事業者の乗務員不足などにより、全てを公共交通で支えることが難しくなりつつあります。一方で、今年度実施した交通空白地域居住者アンケート調査結果では、日々の移動で交通手段がなく、困っている市民も一定数存在していることから、デイサービス等の高齢者向けサービスを展開している社会福祉法人やホテルや旅館の宿泊事業者、商業施設等が保有する送迎用車両を活用した取り組みを検討します。今年度実施した事業者アンケート調査でも、連携した取り組みの可能性があると回答している事業者も多いため、それらの事業者を中心に連携した取り組みの可能性を検討します。</p>					
<p>実施主体</p>	<p>由利本荘市、JR 東日本、由利高原鉄道、羽後交通、タクシー事業者</p>					
<p>実施時期</p>	<p>～R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>
	<p>検討・実証事業</p>			<p>実施</p>		
<p>実施事業のイメージ</p>	<p>【参考例:いすみの地域 DMO*が行う交通空白地域での取り組み】</p> <p>いすみ市内の交通空白地域となっているエリアにおいて、地域 DMO が自家用有償旅客運送を行い、観光客はもとより、地域住民の「移動手段」を解決する取り組み</p>  <p>出典:(社)ツーリズムいすみ HP</p> <p>※DMO…「観光地域づくり法人」のことで、当該地域の観光資源を活用しながら、地域と共同して観光地域づくりを行う法人のこと。</p>					
<p>前計画における施策・事業</p>	<p>○事業 2-3 「乗り[逢い]交通」事業の導入と推進 ○事業 3-1 沿線のスーパーや医療機関との連携 ○事業 4-2 各駅へのフィーダー交通導入の検討</p>					

プロジェクト2 地域内交通再編プロジェクト

施策③ 「乗り[逢い]交通」事業の継続的な取り組みによる交通空白地域の解消

<p>施策の概要</p>	<p>・本市では、広域な市域をカバーするために路線バス及びコミュニティバスにより多くの地域をカバーしていますが、「バス停まで歩けない」、「近くのスーパーにも行けない」といった多様なニーズに応えることができていない状況にあります。そのような状況を解決するために、本市では「乗り[逢い]交通」として、町内会や地域コミュニティで支える「生活の足」の確保を支援しています。地域公共交通事業者の担い手不足やさらにニーズが多様で細かくなっている状況を踏まえて、引き続き「乗り[逢い]交通」事業を継続して実施します。</p>					
<p>実施主体</p>	<p>由利本荘市、地域住民</p>					
<p>実施時期</p>	<p>～R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>
						
<p>実施事業のイメージ</p>	<p>【参考例：現在実施されている「乗り[逢い]交通」事業】</p> <p>石脇新山乗合タクシー</p>  <ul style="list-style-type: none"> ✓ 県立大学で開発した乗合予約アプリを導入 ✓ 会員が大幅に脱退したことから、利用者会にて運行内容、料金設定を見直した ✓ 今後は新規会員の募集に注力する <p>石沢地域交通</p>  <ul style="list-style-type: none"> ✓ 「交通クリニック」を開催し、公共交通の有識者を招いて現地調査を元にアドバイスを伺った ✓ クリニックの成果として、運行範囲の拡大と新規愛称での運行をお知らせするチラシを作成、配布予定 					
<p>前計画における施策・事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○事業 2-3 「乗り[逢い]交通」事業の導入と推進 ○事業 3-1 沿線のスーパーや医療機関との連携 ○事業 4-2 各駅へのフィーダー交通導入の検討 					

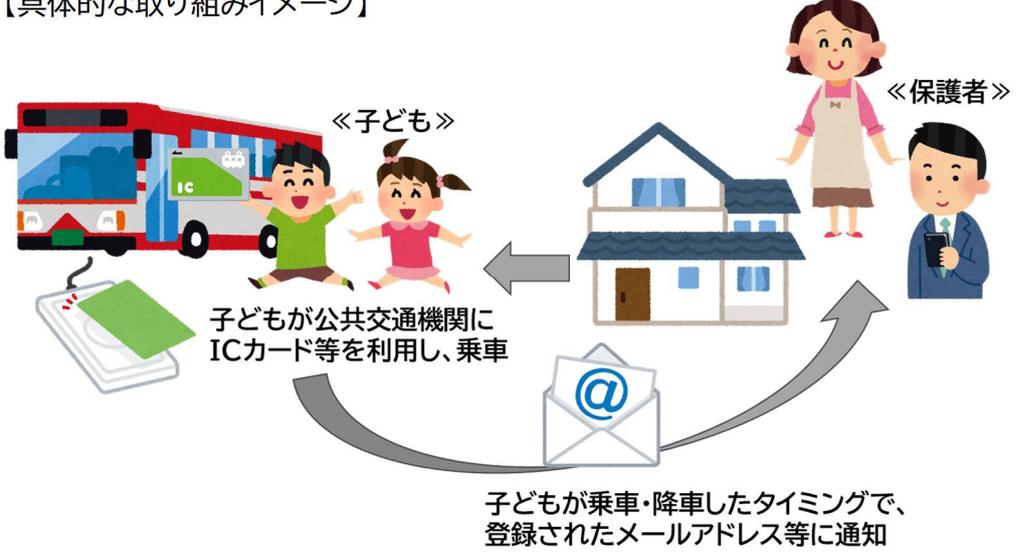
プロジェクト3 安心して乗れる環境転換プロジェクト

施策② バスロケーションシステムの導入

<p>施策の概要</p>	<p>・バスロケーションシステムとは、運行しているバスの位置情報を収集し、バスの位置情報を HP やアプリなどで発信し、リアルタイムで「バスがどこを走っているのか」、「待っているバス停までのどのくらいの時間で来るのか」などの情報を確認することができるシステムです。路線バスは運行ダイヤに基づき、運行されていますが、交通渋滞や雨や雪等の天候条件により、遅れが発生し、時刻表通りにバス停に到着しないことがあり、利用者が不安に感じるケースがあります。安心して「おでかけ」できる環境を創造するためには、利用者の不安を取り除くことが重要であることから、本市を運行する路線バスやコミュニティバスを中心に、バスロケーションシステムの導入を検討します。</p> <p>【具体的な事業内容】</p> <p>○路線バスへのバスロケーションシステムの導入検討</p> <p>○コミュニティバスへのバスロケーションシステムの導入検討</p> <p>・コミュニティバスは、比較的交通渋滞等の外部の影響を受けづらい地域を運行していることから、路線ごとに判断して、必要に応じてバスロケーションシステムの導入を検討</p>					
<p>実施主体</p>	<p>由利本荘市、羽後交通</p>					
<p>実施時期</p>	<p>～R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>
<p>検討・導入期間</p>		<p>実施</p>				
<p>実施事業のイメージ</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>【参考例：仙台市営バス】</p>  </div> <div style="width: 48%;"> <p>【参考例：岩手県交通・北上市・花巻市】</p>  </div> </div>					
<p>前計画における施策・事業</p>	<p>○事業 1-1 地域間幹線である路線バス・鉄道を維持する</p> <p>○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</p>					

プロジェクト3 安心して乗れる環境転換プロジェクト

施策③ 公共交通による子どもの見守りサポート

<p>施策の概要</p>	<p>・由利高原鉄道沿線の中学生の保護者アンケートでは、子どもが公共交通を利用する際の不安として「無事に乗れたかどうか分からない」という理由が最も多く挙げられています。また、市内全域を広く運行している地域公共交通の特性を活かし、マイナンバーカードや IC カード等を活用しながら、子どもが安心して利用できる地域公共交通の創出を目指します。</p> <p>【具体的な事業内容】 ODX を活用した子どもの見守りサポート事業の検討</p> <p>・現在、市内の公共交通機関では IC カード(Suica 等)が利用できる環境は整備されておらず、後述するマイナンバーカードを活用した取り組みと連携して実施</p>					
<p>実施主体</p>	<p>由利本荘市、由利高原鉄道、羽後交通</p>					
<p>実施時期</p>	<p>～R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>
	<p>検討・実証事業</p>			<p>事業実施</p>		
<p>実施事業のイメージ</p>	<p>【具体的な取り組みイメージ】</p>  <p>子どもが公共交通機関に ICカード等を利用し、乗車</p> <p>子ども</p> <p>保護者</p> <p>子どもが乗車・降車したタイミングで、登録されたメールアドレス等に通知</p>					
<p>前計画における施策・事業</p>	<p>新規事業のため、該当事業無し</p>					

プロジェクト4 おでかけ機会創出プロジェクト

施策① 地域公共交通を体験する機会の創出

<p>施策の概要</p>	<p>・地域公共交通を利用する際には、「利用したことがなく乗り方が分からない」などの不安を取り除いていくことが重要であることから、小・中学校を対象とした乗り方教室や、地域の集会等で実施する出前講座や「お試し乗車」の実施により、地域公共交通によるおでかけや移動を体験することができる機会を創出します。</p> <p>【具体的な事業内容】</p> <p>○小・中学校を対象とした乗り方教室の実施</p> <p>○町内会や老人クラブなどの地域コミュニティ活動における出前講座や「お試し乗車」の実施</p>					
<p>実施主体</p>	<p>由利本荘市、由利高原鉄道、羽後交通、地域住民</p>					
<p>実施時期</p>	<p>～R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>
<p>実施事業のイメージ</p>	<p>【参考例：千葉県柏市におけるバスの乗り方教室】</p> <p>出典：柏市 HP</p> <p>【参考例：秋田県バス協会によるイベントに付随したバスの乗り方教室】</p> <p>出典：秋田県バス協会 HP</p>					
<p>前計画における施策・事業</p>	<p>○事業 2-1 町内会や老人クラブ等との「対話会」の開催</p> <p>○事業 2-2 地域住民の「ちよい乗り」の推進</p>					

プロジェクト4 おでかけ機会創出プロジェクト

施策② バスパックやイベント列車等の実施

施策の概要

・地域公共交通を利用する目的として、通勤・通学や通院、買い物など日常生活において不可欠な移動を支えています。一方で、本市は豊富な観光資源を有しているほか、日常の中の楽しみや喜びを享受できる施設やイベントも実施されており、多様なコンテンツが存在しています。これらのコンテンツと地域公共交通を組み合わせたバスパックやイベント列車を企画し、日常的に公共交通を利用している市民の更なる利用回数の増加や日常的に利用していない市民が利用するきっかけづくり、或いは市外からの来訪者に向けた展開を行い、地域公共交通側から移動する目的を提案することで、利用促進を図ります。

実施主体	由利本荘市、JR 東日本、由利高原鉄道、羽後交通、関係事業者					
実施時期	～R5	R6	R7	R8	R9	R10

【参考例：お食事付き 天然温泉日帰り乗車券】

【参考例：イタリアン列車】

路線バスで行こう！ 実施期間 2022年4月1日～2023年3月31日

お食事付き天然温泉日帰り乗車券

＜ 東由利 黄桜温泉 湯楽里 編 ＞

営業時間のご案内

黄桜温泉 湯楽里 10：00～21：00
お食事処 やしお 11：00～20：00

※平日14：00～17：00はカフェタイムとなりケーキセットのご提供のみとなります。

利用路線 横手本荘線

往路 横手バスターミナル ●10:35 湯楽里 ●11:38
復路 湯楽里 ●15:23 横手バスターミナル ●16:24

利用路線 東由利線

往路 本荘営業所 ●9:50 湯楽里 ●10:55
復路 湯楽里 13:20 本荘営業所 14:25

☆ 休館日：不定休 下記HPをご確認ください。
http://www.oni.ne.jp/~k-jyuzari/

☆ 休館室利用時間は、10時00分～16時00分までとなります。

☆ ご注意 ご購入された乗車券は、発当日から1ヶ月間有効です。期間を過ぎますと無効となりますのでご注意ください。
また、各営業所様から、お電話にてお申し込みのうえご予約ください。

お客様がご利用になる最乗のバス停時刻については、下記までお問い合わせ下さい。
【お問い合わせ先】 《 横手営業所 0182-32-2265 本荘営業所 0184-24-2440 》

出典：羽後交通 HP

affetto train

おもちゃ列車で楽しむレストラン列車

東京 麻布台の人気レストラン「Affetto」で腕を振るったシェフが、地元の由利本荘市に戻り、2017年に「affetto akita」をオープン。秋田県産をはじめ、旬の食材を取り入れた本格イタリアンが手頃な価格で味わえるお店です。当ツアーでは、シェフの村上さんが実際に列車に乗り、この日だけのスペシャルメニューをご提供致します。

2018年7月に運行を開始した「鳥海おもちゃ列車 なかよしこよし」、2023年3月にリニューアルして再デビュー。多種多様な木材と地元秋田の技術でつくりあげたインテリアや、木のおもちゃで遊べるキッズスペース等、普通の列車では体験できない、非日常空間でのお食事をお楽しみください。

出典：由利高原鉄道 HP

前計画における施策・事業

○事業 1-1 地域間幹線である路線バス・鉄道を維持する

○事業 2-2 地域住民の「ちょい乗り」の推進

プロジェクト4 おでかけ機会創出プロジェクト

施策③ 高齢者及び免許返納者への運賃等の補助

<p>施策の概要</p>	<p>・本市では、高齢者及び運転免許証を自主返納された方を対象に様々な取り組みを実施しています。具体的には、高齢者「おでかけ」促進事業として、羽後交通(株)が販売する「ゴールドフリー定期券」の一部助成や65歳以上の方で、運転免許証を自主返納した方を対象に、コミュニティバスの減額利用者証を交付しています。これらの事業を継続して実施するとともに、事業内容についても今一度検討し、今後の地域公共交通の利用促進につながる取り組みを実施します。</p> <p>【具体的な事業内容】 ○運転免許証自主返納者及び高齢者への運賃補助制度の再構築 ・運転免許証の返納だけに限らず、運転免許証を保有しながらも、地域公共交通を利用しやすい環境を運賃・利用料金面から再構築する</p>						
<p>実施主体</p>	<p>由利本荘市、JR 東日本、由利高原鉄道、羽後交通、タクシー事業者</p>						
<p>実施時期</p>	<p>～R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>	
<p>実施事業のイメージ</p>	<p>【現在実施している本市の助成制度】</p> <p>【その他、バス会社やタクシー会社が実施している割引等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー料金 10%割引(県内タクシー会社) ・回数券の割引販売(県内バス会社3社) ・運転免許返納高齢者サービス店での料金割引等のサービス(県内登録店舗) 						
<p>前計画における施策・事業</p>	<p>○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</p>						

プロジェクト5 次世代技術活用プロジェクト

施策① マイナンバーカードを活用した取り組みの実施

<p>施策の概要</p>	<p>・地域公共交通に直結する移動需要は曜日や時間、あるいは季節等の要因により大きく変化します。また、通勤・通学や買い物、通院などの日常の移動需要は、施設の立地場所の変化などの要因によっても変化します。これらの移動需要の変化にリアルタイムに対応していくためには、「どこに住んでいる人が、どこへ、どのように、どの時間に」移動しているのかという情報を適宜捉えることが重要です。交通系 IC カード等では、居住地などの個人属性を把握することは難しいため、広く普及されているマイナンバーカードを活用した取り組みを実施します。</p> <p>【具体的な事業内容】 〇マイナンバーカードで利用できる地域公共交通の取り組み</p> <p>・保有するマイナンバーカードをタッチするだけで、鉄道やバスに乗降できるシステムを検討 ・本市が推進する DX 事業とも連携</p>					
<p>実施主体</p>	<p>由利本荘市、由利高原鉄道、羽後交通、タクシー事業者、関係事業者</p>					
<p>実施時期</p>	<p>～R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>
<p>検討・実証事業</p>		<p>事業実施</p>				
<p>実施事業のイメージ</p>	<p>【参考例：高知県中土佐町における公共交通マイナンバーカード活用実証事業】 マイナカードのタッチでバス乗り降り、高知で全国初導入...従来は面倒な報告書を「何度も提出」</p>   <p>出典：読売新聞オンライン(23.10.3)</p> <p>【参考例：群馬県前橋市におけるマイナンバーカードと交通系 IC カードの連携】 交通系ICカードとマイナンバーカードの連携 (MaaS)</p> <p>7</p> <p>認証連携した交通系ICカードの1タッチで市民（居住地）と生年月の属性を判定し割引サービスを提供 ⇒現在は、デマンド交通にて交通系ICカード1タッチでの市民割引を提供 ※今年度は路線バスでの実現に向け推進</p> <p>※公的個人認証サービスにおける主務大臣認定事業者(一社)ICTまちづくり共通プラットフォーム推進機構)の提供する電子証明書を用いて電子認証を実施する汎用アプリを使用しID認証サーバーへ認証連携</p>  <p>出典：前橋市「前橋市の公共交通におけるマイナンバーカードの利活用」</p>					
<p>前計画における施策・事業</p>	<p>新規事業のため、該当事業無し</p>					

プロジェクト5 次世代技術活用プロジェクト

施策② 中心部における新たな交通サービスの展開

<p>施策の概要</p>	<p>・本市中心部は、各地域間を結ぶ路線バスや循環バス、コミュニティバスが運行されていますが、運行ルートが複雑であることから、利用しづらい状況にあります。立地適正化計画における居住誘導区域を中心としたコンパクトな街づくりに沿った、新たな移動手段の確立に向け、本市中心部における新たな交通サービスの展開を行います。</p> <p>【具体的な事業内容】</p> <p>OAI オンデマンド等の新たな交通サービスの展開</p> <p>・ある程度まとまった移動需要に対しては、既存の路線バスで対応する一方で、それらではカバーしきれないエリアや目的地、ターゲットなど、多様化する移動需要へきめ細やかに対応する新たな交通サービスの展開を実施</p>					
<p>実施主体</p>	<p>由利本荘市、羽後交通、タクシー事業者</p>					
<p>実施時期</p>	<p>～R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>
		<p>検討・実証事業</p>			<p>事業実施</p>	
<p>実施事業のイメージ</p>	<p>【具体的な取り組みイメージ】</p>  <p>乗客はスマートフォンや電話から乗車予約</p> <p>AIによる乗降時刻や最寄りの乗降場所、配車ルートなどの決定</p> <p>出典：国土交通省</p> <p>【参考例：会津若松市における AI オンデマンド交通】</p>  <p>MyRide どこでもバス</p> <p>会津バス リクエスト型 最適経路バス</p> <p>■ 実証運行 2023年12月1日～2024年2月29日</p> <p>スマホアプリや電話でバスを呼んで、自由に移動。</p> <p>出典：会津バス HP</p>					
<p>前計画における施策・事業</p>	<p>新規事業のため、該当事業無し</p>					

プロジェクト5 次世代技術活用プロジェクト

施策③ 貨客混載等の異業種との共創の検討

<p>施策の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本市では、平成31(2019)年2月より、「本荘象潟線」において日本郵便との貨客混載事業を実施しています。広域な市域を有する本市においては、地域公共交通の収益向上、貨物事業者の省力化といった関係者がメリットを享受できる状況にあります。これらの貨客混載事業を引き続き推進していくとともに、他の路線でも活用できる可能性を検討します。 ・また、地域公共交通と連携が可能な事業(商業、観光、医療分野等)を模索し、共創による取り組みを推進します。 									
<p>実施主体</p>	<p>由利本荘市、JR 東日本、由利高原鉄道、羽後交通、タクシー事業者、関係事業者</p>									
<p>実施時期</p>	<p>～R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>				
<p>実施事業のイメージ</p>	<p>【具体的な取り組みイメージ(案)】 〇貨物事業者との共創による「貨客混載」の展開</p> <p>制度改正後</p> <table border="0"> <tr> <td data-bbox="422 1041 694 1220"> <p>【乗合バス】</p> <p>貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能 <small>350kg未満の荷物を運ぶ場合は、道路運送法第82条に基づき許可不要</small></p> </td> <td data-bbox="702 1041 973 1220"> <p>【タクシー】</p> <p>貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能 全国で実施可能とする*</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="422 1232 694 1400"> <p>【貸切バス】</p> <p>貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能 全国で実施可能とする*</p> </td> <td data-bbox="702 1232 973 1400"> <p>【トラック】</p> <p>旅客自動車運送事業の許可を取得した上で、旅客を運ぶことが可能 全国で実施可能とする*</p> <p>出典：国土交通省</p> </td> </tr> </table> <p>【参考例】岩手県北バスとヤマト運輸による「ヒトものバス」の取り組み</p> <p>出典：GOOD DESIGN AWARD</p> <p>【参考：複数の交通手段を連携する MaaS の取り組み】 「MaaS」とは、公共交通を含めた自家用車以外の全ての交通手段を1つのサービスとして捉えて、1つのデバイスで複数の交通手段を利用できるサービス。</p> <p>交通手段ごとに個人で手配</p> <p>スマホのアプリ等の1つの媒体のみで、経路検索・予約・料金支払までできる</p>						<p>【乗合バス】</p> <p>貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能 <small>350kg未満の荷物を運ぶ場合は、道路運送法第82条に基づき許可不要</small></p>	<p>【タクシー】</p> <p>貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能 全国で実施可能とする*</p>	<p>【貸切バス】</p> <p>貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能 全国で実施可能とする*</p>	<p>【トラック】</p> <p>旅客自動車運送事業の許可を取得した上で、旅客を運ぶことが可能 全国で実施可能とする*</p> <p>出典：国土交通省</p>
<p>【乗合バス】</p> <p>貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能 <small>350kg未満の荷物を運ぶ場合は、道路運送法第82条に基づき許可不要</small></p>	<p>【タクシー】</p> <p>貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能 全国で実施可能とする*</p>									
<p>【貸切バス】</p> <p>貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能 全国で実施可能とする*</p>	<p>【トラック】</p> <p>旅客自動車運送事業の許可を取得した上で、旅客を運ぶことが可能 全国で実施可能とする*</p> <p>出典：国土交通省</p>									
<p>前計画における施策・事業</p>	<p>新規事業のため、該当事業無し</p>									

7-3 計画の達成状況の評価指標

本計画の達成状況を評価するための評価指標と数値目標を次の通り設定します。

評価指標① 路線バスの延べ利用者数

本計画に位置付けた各種施策により、公共交通の利用者数の維持を目標とします。

現状値(R5事業年度):251,262人 ⇒ 目標値(R10事業年度):251,262人以上

【評価指標の設定根拠】

R5利用者	R10利用者見込み	減少者数	減少率
251,262人	215,930人	35,332人	約14.1%

評価指標② 路線バスの平均収支率

本計画に位置付けた各種施策により、路線バスの運行効率改善とともに利便性の向上による利用者数の増加を目指します。

現状値(R5事業年度):28.4% ⇒ 目標値(R10事業年度):28.4%より改善

評価指標③ コミュニティバスの延べ利用者数

本計画に位置付けた各種施策により、公共交通の利用者数の維持を目標とします。

現状値(R5事業年度):62,830人 ⇒ 目標値(R10事業年度):62,830人以上

【評価指標の設定根拠】

R5利用者	R10利用者見込み	減少者数	減少率
62,830人	46,838人	15,992人	約25.5%

評価指標④ コミュニティバス全路線の平均収支率

本計画に位置付けた各種施策により、コミュニティバスの運行効率改善とともに利便性の向上による利用者数の増加を目指します。

現状値(R5事業年度):8.6% ⇒ 目標値(R10事業年度):8.6%より改善

評価指標⑤ 由利高原鉄道の延べ利用者数

本計画に位置付けた各種施策により、路線バスやコミュニティバスとの乗り継ぎ性を強化し、利便性の向上による利用者数の増加を目指します。

現状値(R4年度):185,592人 ⇒ 目標値(R10年度):185,592人以上

【評価指標の設定根拠】

R4利用者	R10利用者見込み	減少者数	減少率
185,592人	170,374人	15,218人	約8.2%

【評価指標①・③・⑤の設定根拠】

路線バスとコミュニティバスの令和10年度の利用者見込みは、平成30年度から令和5年度までの利用者の減少率及び人口減少率と、令和5年度から令和10年度までの人口減少率から算出しています。

しかし、由利高原鉄道においては、通学定期の半額割引制度の導入により、利用者が大幅な増加傾向に転じた特殊事情により、過去5年間を参考とした推計とはせず、令和4年度の利用実績と令和5年度から令和10年度までの人口減少率から算出しています。

各交通モードの令和10年度の利用者見込みは、路線バスでは令和5年度の「251,262人」から約14.1%（35,332人）減少した「215,930人」、コミュニティバスでは令和5年度の「62,630人」から約25.5%（15,992人）減少した「46,838人」、由利高原鉄道では令和5年度の「185,592人」から約8.2%（15,218人）減少した「170,374人」となり、全体で令和5年度の「499,684人」から約13.3%（66,542人）減少した「433,142人」となることが見込まれます。

【本市の地域公共交通（路線バス、コミュニティバス、由利高原鉄道）の推移】

交通モード	R5 総利用者	R10 総利用者 見込み	減少者数	減少率
総数	499,684人	433,142人	66,542人	約13.3%
路線バス	251,262人	215,930人	35,332人	約14.1%
コミュニティバス	62,830人	46,838人	15,992人	約25.5%
由利高原鉄道	185,592人	170,374人	15,218人	約8.2%

また、本市の令和10年度の人口推計は「65,582人」となるとされており、このような見込みから、評価指標①・③・⑤の目標数値を達成するためには、現在の利用者の継続的な利用に加えて、市民全員が1人あたり年間2回、公共交通機関による移動を行うことで、「65,582人×2回=131,164人」の増加が見込まれます。

これにより令和10年度の見込みである「433,142人」+「市民2回の利用の131,164人」=「564,306人」と、現状値から大幅に増加させ、令和10年度の目標値を確実に上回ることができると、各種施策の実施により、現在の利用者の維持と市民1人あたり年間2回利用することを推進します。

**市民全員が年間2回公共交通を
利用することで達成できる目標です！**

8. 計画の実現に向けた進捗管理

8-1 計画の進捗管理・評価スケジュール

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

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

以下に示すとおり、計画期間全体における長期的なスケジュールと計画期間の単年ごとの短期的なスケジュールにより、計画の進捗管理、評価の実践を次年度以降に行っていきます。

▼計画期間全体のスケジュール

	R6 (2024)年度	R7 (2025)年度	R8 (2026)年度	R9 (2027)年度	R10 (2028)年度
施策・事業の実施	実施(D)	実施(D)	実施(D)	実施(D)	実施(D)
施策・事業の評価	C	A・P	C	A・P	C
評価指標の評価	KPIの評価	KPIの評価	KPIの評価	KPIの評価	
計画の見直し 検討・改定				評価指標の達成状況を踏まえて検討	

▼計画期間単年のスケジュール

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

▼計画期間単年における各協議会・分科会の協議内容のイメージ

回数(開催時期)	協議内容
<p>協議会① (毎年度6月頃)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○進行中のプロジェクトに関する進捗報告 ○前年度の事業評価 ○前年度の事業評価に基づく改善案の検討と事業への反映 ○確保維持改善計画に関する協議
<p>分科会 (毎年度11月頃)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○進行中のプロジェクトに関する進捗報告 ○次年度の事業内容に関する協議 ○次年度の予算要求内容の協議
<p>協議会② (毎年度1月～2月頃)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○進行中のプロジェクトに関する進捗報告 ○今年度の事業評価及び検証 ○今年度の事業評価に基づく新たな課題や対応するべき事案の共有 ○新たな課題や対応するべき事案に対する改善策の検討

8-2 計画の実施主体の役割

本計画を進めるにあたっては、市民、交通事業者、行政に加え、商業施設や観光事業者などの多様な関係者を交えた関係者間による協働・連携により、施策を実行していく必要があります。このため、それぞれの役割分担や協力体制を明確にして進めていくことが実現のポイントとなります。前述の通り、由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会、分科会を継続して開催し、計画の進捗状況や関係者との協議調整を図りながら、目標の実現に向けて取り組んでいきます。

▼計画の実施主体とその役割

主体	役割
由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会 由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会(分科会)	計画に基づく事業実施の推進組織として、関係者間の協議を行い、計画の推進を図ります。 また、施策の実施状況や計画の目標に対して評価・検証し、市民への情報開示を行っていきます。
行政 (由利本荘市、秋田県 等)	計画に基づく施策について、関係者間の連携や各施策間の調整を図りながら進めます。
交通事業者	計画に基づく施策について、関係者間で連携を図りながら進めます。
市民	地域公共交通の積極的な利用、地域公共交通へ積極的な関与、地域で支える公共交通(乗り[逢い]交通等)への参加を行い、日常的に地域公共交通を利用する機会を創出します。
その他の関係者	由利本荘市の総合計画や都市計画に示すまちづくりと一体となった公共交通の取り組みが推進されるように、関係者間で連携を図ります。

由利本荘市地域公共交通計画

2024-2028

策定：令和6（2024）年3月

改定：令和7（2025）年3月3日

発行：由利本荘市

調査：由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会

（事務局：由利本荘市 企画振興部 地域づくり推進課内）

〒015-8501

秋田県由利本荘市尾崎 17 番地

電話：0184-24-3321（代表）