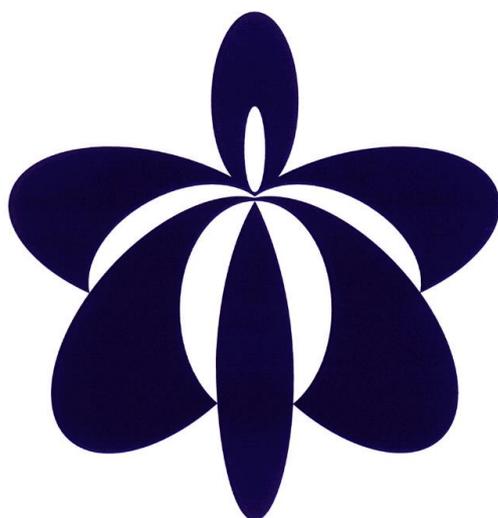


由利本荘市地域公共交通計画 実施事業の検証について



令和8年1月
由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会
分科会

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**】

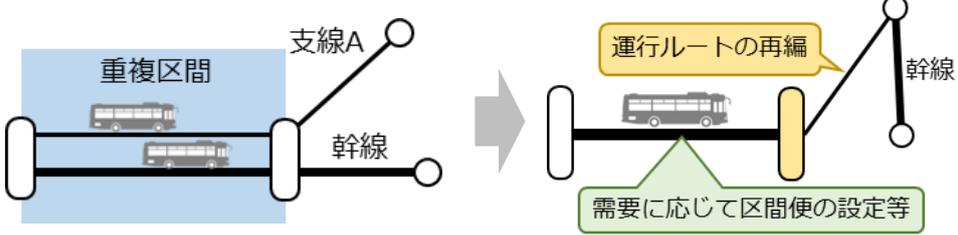
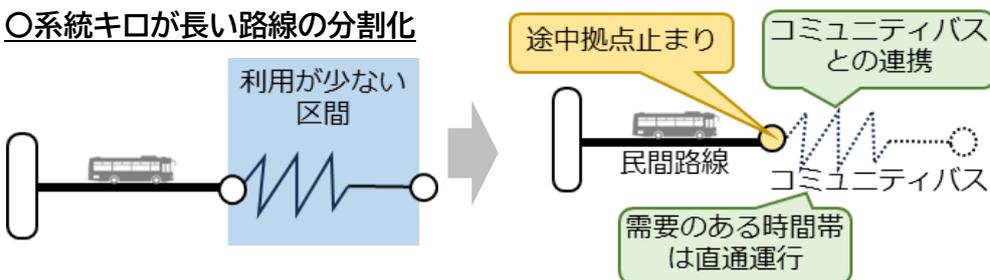
なお、プロジェクトの実施にあたっては、関連する実施主体との連携を密に図りながら、計画期間内に検討・実施します。



事業の実施状況と次年度以降の取り組み計画について

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

<p>施策の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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</p>	由利本荘市、由利高原鉄道、羽後交通					
<p>実施時期</p>	~R5	R6	R7	R8	R9	R10
		検討			実施	
<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>○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 					
<p>前計画における施策・事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○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4-3 路線バスとの並走区間に関する整理検討 					

<事業の実施状況と次年度以降の計画について>

施策① 路線バス・鉄道の維持と最適化	
令和7年度の 施策実施状況	<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"> ・鳥海山ろく線と本荘伏見線については、将来的な本荘伏見線の廃止について、沿線地域へ全戸配布にて周知を行い、鳥海山ろく線へのフィーダー交通について、「乗り[逢い]交通」の導入など、地域として検討して欲しい旨を呼びかけた。 ・本荘秋田線と松ヶ崎線については、松ヶ崎線の減便を行い、小学校の朝の通学便以外は令和6年度に統合し、令和7年度も同様に路線を維持した。 ・本荘象潟線と福祉エリア線については、令和7年度より福祉エリア線で減便を行い、由利本荘看護学校やゆり支援学校への通学に関する便以外は統合した。 ・市内線と循環バスについては、AIオンデマンド交通への転換の可能性を検討するため、令和7年12月より実証運行を実施。AIオンデマンド交通を本格導入した際に、両路線の廃止を検討していたが、朝の通学時間帯の輸送量確保の観点から、市内線の一部ダイヤを残すことで再検討している。 <p>○系統キロが長い路線の分割化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本荘秋田線と松ヶ崎線と岩城地域コミュニティバスについては、コミュニティバスの乗車状況と地域要望も含めて検討を継続。 ・岩谷線と大内地域コミュニティバスについては、令和6年9月末に岩谷線が廃止となり、コミュニティバスを由利組合総合病院まで延伸し運行を継続している。
令和8年度 以降の計画	<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"> ・鳥海山ろく線と本荘伏見線については、令和8年4月より本荘伏見線の「菜らんど-矢島駅」区間を一部廃止し、同区間を鳥海地域のコミュニティバスを延伸・代替運行することとしている。(系統キロが長い路線の分割化にも関連) ・鳥海山ろく線へのフィーダー交通については、鳥海地域は上記延伸することで完了、他の地域には「乗り[逢い]交通」の導入を提案していく。 ・本荘象潟線と福祉エリア線、本荘秋田線と松ヶ崎線については、それぞれ福祉エリア線と松ヶ崎線の通学便を維持する。 ・市内線と循環バスについては、AIオンデマンド交通の実証運行の検証内容から、本格導入に向けた新たな実証運行を実施する。 <p>○系統キロが長い路線の分割化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本荘秋田線と松ヶ崎線と岩城地域コミュニティバスについては、松ヶ崎線の大幅減便に伴い本荘秋田線と統合したが、引き続き岩城地域コミュニティバスとの連携を検討していく。 ・岩谷線と大内地域コミュニティバスについては、令和6年9月末に岩谷線が廃止となり、大内地域のコミュニティバスが由利組合総合病院まで延伸し、代替路線として運行しているため、事業の完結とする(R7)。

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

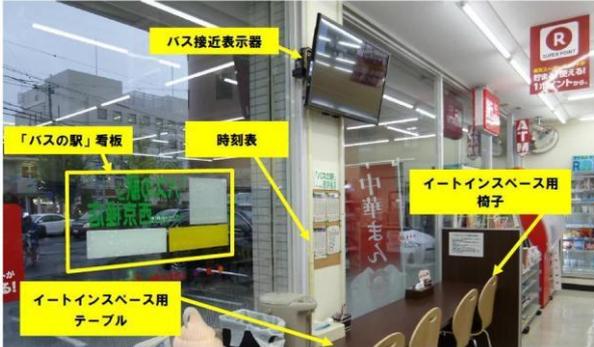
<p>施策の概要</p>	<p>・広域な市域を有する本市において、公共交通を隅々まで行き渡らせ、日常生活の足を確保するためには、鉄道、路線バス、コミュニティバスなどの多様な交通モードの連携により、相互の接続性を確保することが重要です。特に、各地域内はコミュニティバスにより日常生活の移動を支えています。地域間の移動には、鉄道や路線バスなどの幹線的な公共交通がその役割を担っていることから、スムーズな移動を実現するために、各交通モード間の乗り継ぎ利便性を向上させることが重要であり、各交通モード間のルート・ダイヤ調整により、待ち時間の少ない公共交通ネットワークの実現を目指します。</p> <p>【具体的な事業内容】</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 ○事業 4-3 路線バスとの並走区間に関する整理検討</p>																																															

<事業の実施状況と次年度以降の計画について>

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	
令和7年度の 施策実施状況	<p>○コミュニティバスを中心としたルート・ダイヤ調整</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの委託契約の更新に伴い、ルート・ダイヤの見直しを実施した。 ・令和8年4月から、本荘伏見線の区間廃止に伴い、鳥海地域のコミュニティバスの延伸を予定し、鳥海地域からの鳥海山ろく線への接続を確保する。 ・令和6年10月の岩谷線廃止に伴い、大内地域のコミュニティバスを由利組合総合病院まで延伸し、令和7年4月からは道の駅「おおうち」へもルート延伸した。また、由利組合総合病院での路線バスとの接続のため、コミュニティバスのダイヤ調整を行った。 ・岩城地域のコミュニティバスについては、岩城線を令和7年4月からニコット岩城店まで延伸し、敷地内での乗降を行っている。 <p>○鳥海山ろく線への乗り継ぎ強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策①において、鳥海山ろく線と本荘伏見線の重複路線の解消を目指す中で、将来的な本荘伏見線の廃止について、沿線地域へ全戸配布にて周知を行い、鳥海山ろく線へのフィーダー交通について、「乗り[逢い]交通」の導入など、地域として検討して欲しい旨を呼びかけた。 ・令和8年4月から、本荘伏見線の区間廃止に伴い、鳥海地域のコミュニティバスの延伸を予定し、鳥海地域からの鳥海山ろく線への接続を確保する。
令和8年度 以降の計画	<p>○コミュニティバスを中心としたルート・ダイヤ調整</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き鉄道や路線バスのダイヤ変更に伴いダイヤを調整するほか、利便性の高いルートの検討を実施していく。 <p>○鳥海山ろく線への乗り継ぎ強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鳥海山ろく線と本荘伏見線については、鳥海地域は上記延伸することで完了、他の地域には「乗り[逢い]交通」の導入を提案していく。

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>					

<事業の実施状況と次年度以降の計画について>

施策③ 待合環境の改善による乗り継ぎ利便性の向上	
令和7年度の 施策実施状況	<p>○公共施設・民間施設と連携した待合環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「ゆりほん のれッタ」の実証運行に伴い、商業施設や医療機関などの敷地内を乗降場所に設定することで、民間施設と連携した待合環境を整備した。 ・岩城地域のコミュニティバスについては、ニコット岩城店の申し出により、敷地内まで乗り入れて乗降を行っており、商業施設との連携した取り組みを行っている。
令和8年度 以降の計画	<p>○公共施設・民間施設と連携した待合環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンビニや商業施設等との連携については、「ゆりほん のれッタ」の実証運行において継続していく。 ・バスロケーションシステムの導入についてはプロジェクト3施策①と連携して取り組むこととする。 ・導入するバスロケーションシステムの検討については、令和6年度の検討では、導入費用が高額であったことから、導入路線等の絞り込みを検討することとしたが、羽後交通(株)が使用しているシステムであれば導入費用とランニングコストが比較的安価であり、なおかつ個人の携帯で閲覧できることから、導入システムの選定を含めて検討を継続していく。 <p>※羽後交通(株)が採用しているシステムは、個人の携帯電話で車両の位置情報を確認することができる。</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	<p>○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</p> <p>○事業 4-2 各駅へのフィーダー交通導入の検討</p>					

<事業の実施状況と次年度以降の計画について>

施策① コミュニティバスの再編	
令和7年度の 施策実施状況	<p>○コミュニティバスの運行形態等の再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在本荘地域を運行している定時定路線型の「循環バス」については、AIオンデマンド交通への転換を検討し、令和7年12月より実証実験を実施。予約制の乗合い交通とすることで効率的に運行することができ、区域型とすることで定路線型では対応できなかったエリアへも移動手段の提供が可能となった。 ・他地域のコミュニティバスについては、利用状況とカバー率などからルート・ダイヤを検討し、令和8年度からの新たな運行委託契約を締結した。 <p>○鳥海山ろく線へのフィーダー交通導入の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・プロジェクト1施策①②において、鳥海山ろく線と本荘伏見線の重複路線の解消を目指す中で、将来的な本荘伏見線の廃止について、沿線地域へ全戸配布にて周知を行い、鳥海山ろく線へのフィーダー交通について、「乗り[逢い]交通」の導入など、地域として検討して欲しい旨を呼びかけた。 <p>○コミュニティバスの通学定期料金の見直し検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・具体的な取り組みには至らなかった。
令和8年度 以降の計画	<p>○コミュニティバスの運行形態等の再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ・AIオンデマンド交通については、引き続き実証運行の実施を予定。最終的には、コミュニティバス「循環バス」と路線バス「市内線」からの転換を目指す。 ・他地域のコミュニティバスについては、新たな契約による運行を令和8年度から実施。プロジェクト1施策②の取り組み状況を踏まえて、鉄道や路線バスのダイヤを核としたコミュニティバスのルート・ダイヤ調整を行うとともに、利用状況とカバー率などから、予約制への切り替えについて引き続き検討を行っていく。 <p>○鳥海山ろく線へのフィーダー交通導入の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鳥海山ろく線と本荘伏見線については、鳥海地域はコミュニティバスの延伸・代替によりフィーダー交通の確保が完了、他の地域には「乗り[逢い]交通」の導入を提案していく。 <p>○コミュニティバスの通学定期料金の見直し検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・羽後交通路線が廃止された代替交通として、コミュニティバスでの通学も見込まれることから、大学生の定期料金の設定について検討する。

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

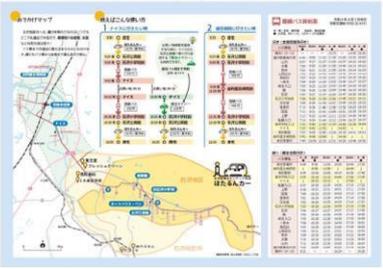
<p>施策の概要</p>	<p>・広域な市域を有する本市において、公共交通を隅々まで行き渡らせ、日常生活の足を確保するためには、鉄道、路線バス、コミュニティバスなどの多様な交通モードの連携が重要ですが、交通事業者の乗務員不足などにより、全てを公共交通で支えることが難しくなりつつあります。一方で、今年度実施した交通空白地域居住者アンケート調査結果では、日々の移動で交通手段がなく、困っている市民も一定数存在していることから、デイサービス等の高齢者向けサービスを展開している社会福祉法人やホテルや旅館の宿泊事業者、商業施設等が保有する送迎用車両を活用した取り組みを検討します。今年度実施した事業者アンケート調査でも、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>					

<事業の実施状況と次年度以降の計画について>

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	
令和7年度の 施策実施状況	<ul style="list-style-type: none"> ・令和6年4月1日から運行を開始した「西沢ボランティア輸送」については、引き続き石油資源開発(株)から車両の無償提供を受けて運行している。 ・松ヶ崎地区の町内会では、社会福祉法人から車両を借りて、お買い物バスを実施。社会福祉法人が所有する車両の空き時間を活用した取り組みを実施した。
令和8年度 以降の計画	<ul style="list-style-type: none"> ・松ヶ崎地区での事例を参考に、他地域での実施についても検討を進め、交通空白域の解消を図り、「乗り[逢い]交通」事業以外での地域内の移動ニーズへ対応を検討していく。 ・また、県内他市町村の事例も踏まえて、社会福祉法人との連携について検討を進める。

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、利用者に運行内容、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 					

<事業の実施状況と次年度以降の計画について>

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

令和7年度の
施策実施状況

- ・令和7年度の新規導入はないが、プロジェクト1施策①②において、鳥海山ろく線と本荘伏見線の重複路線の解消を目指す中で、将来的な本荘伏見線の廃止について、沿線地域へ全戸配布にて周知を行い、鳥海山ろく線へのフィーダー交通について、「乗り[逢い]交通」の導入を呼びかけた。
- ・各地域の運行状況については、下記の通り。

R7由利本荘市『乗り[逢い]交通（乗合タクシー）』 乗車実績
R7.4.1～R7.12.31

R7	乗合タクシー		互助による輸送		合計	
	運行回数	乗車人数	運行回数	乗車人数	運行回数	乗車人数
石脇	6	6	—	—	6	6
石沢	—	—	78	90	78	90
西沢	—	—	6	6	6	6
小菅野	—	—	15	41	15	41
合計	6	6	99	137	105	143

令和8年度
以降の計画

- ・コミュニティバスのルート再編等を行っていくものの、全ての地域へのルート延伸は難しいことから、交通空白地域が解消されない地域に関しては、引き続き「乗り[逢い]交通」事業の導入を進めるため、町内会等へ声かけをし、その導入について検討してもらえるよう進めていく。
- ・鳥海山ろく線へのフィーダー交通確保のため、本荘伏見線の沿線地域については、引き続き「乗り[逢い]交通」の導入を提案していく。

<事業の実施状況と次年度以降の計画について>

施策① 総合交通マップの作成及び地域公共交通 HP の情報周知	
令和7年度の 施策実施状況	<p><u>○地域別の目的地検索ができる総合交通マップの作成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市が運行するコミュニティバス全ての時刻表を盛り込んだバスブックを作成した。※別紙参照
令和8年度 以降の計画	<p><u>○地域別の目的地検索ができる総合交通マップの作成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年度に引き続きバスブックを作成。 ・作成したバスブックの設置を市内の高校にお願いし、「由利本荘市地域公共交通 HP」も含めた周知を行う。 ・令和8年度のダイヤ改正内容を盛り込んでいく。

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 data-bbox="411 1211 887 1917" style="width: 48%;"> <p>【参考例：仙台市営バス】</p>  </div> <div data-bbox="938 1211 1430 1917" 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>					

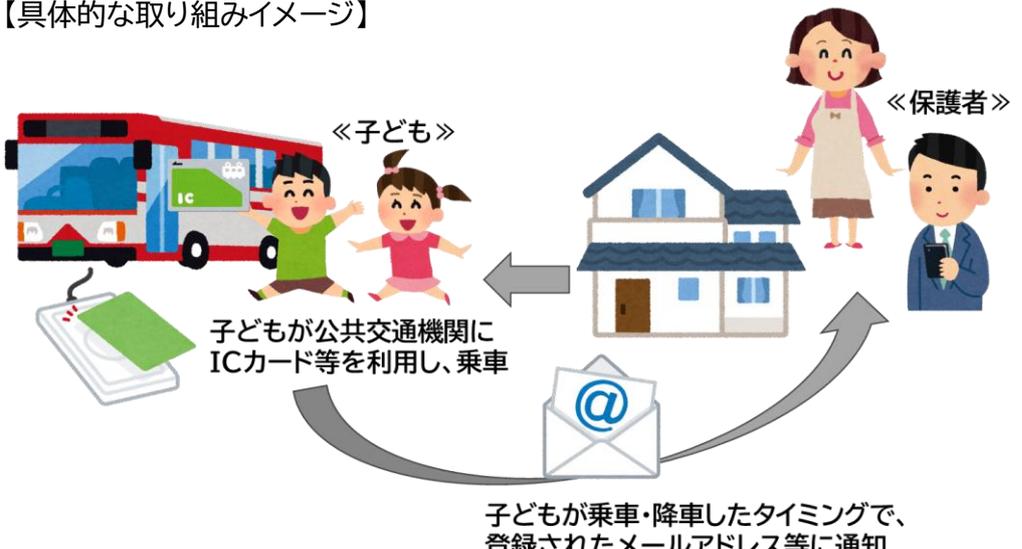
<事業の実施状況と次年度以降の計画について>

施策② バスロケーションシステムの導入

<p>令和7年度の 施策実施状況</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 ・路線バスのバスロケーションシステムについては、羽後交通株式会社において既に導入されており、運用が行われている。</p> <div data-bbox="416 371 1449 703" style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> <p>もっとみんなに寄り添うバスへ</p>  <p>しらせるバス</p> <p>バス位置情報サービス</p> </div> <p>(急行)本荘・秋田線、横手・本荘線に導入されている。</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 ・導入するバスロケーションシステムの検討については、令和6年度の検討では、導入費用が高額であったことから、導入路線等の絞り込みを検討することとしたが、羽後交通(株)が使用しているシステムであれば導入費用とランニングコストが比較的安価であり、なおかつ個人の携帯で閲覧できることから、導入システムの選定を含めて検討を継続していく。 ※羽後交通(株)が採用しているシステムは、個人の携帯電話で車両の位置情報を確認することができる。</p>
<p>令和8年度 以降の計画</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 ・コミュニティバスの導入に伴い、他路線バスの導入については、引き続き検討とする。</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 ・プロジェクト1施策③と連携して取り組むこととし、引き続き導入システムの選定を含めて検討していく。</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>					

<事業の実施状況と次年度以降の計画について>

施策③ 公共交通による子どもの見守りサポート	
令和7年度の 施策実施状況	<p>ODX を活用した子どもの見守りサポート事業の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・IC カード(Suica 等)連携については、導入コストと更新コストが高額である傾向にあることから、マイナンバーカードのみによる対応を検討。 ・マイナンバーカードの利活用については、令和6年度にシステム等の概要や活用方法を事業者から聞き取り行った結果、公共交通に関する業務のみならず、市役所内での様々な業務において活用が見込まれることが分かった。公共交通分野単体での導入では、費用対効果を十分に得られないことから、本市の DX 担当部署と連携し、市全体での導入を検討し、プロジェクト5施策①と合わせて検討をしていく。
令和8年度 以降の計画	<p>ODX を活用した子どもの見守りサポート事業の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マイナンバーカードの利活用については、公共交通に関する業務のみならず、市役所内での様々な業務において活用が見込まれる。現在本市のDX推進計画の策定が進められていることから、市全体としての導入について提案し、検討を進めていく。

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

施策の概要

・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。

【具体的な事業内容】

○小・中学校を対象とした乗り方教室の実施

○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

実施主体 由利本荘市、由利高原鉄道、羽後交通、地域住民



【参考例：千葉県柏市におけるバスの乗り方教室】



出典：柏市 HP

【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】



出典：秋田県バス協会 HP

前計画における施策・事業

○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「ちよい乗り」の推進

<事業の実施状況と次年度以降の計画について>

施策① 地域公共交通を体験する機会の創出

令和7年度の
施策実施状況

○小・中学校を対象とした乗り方教室の実施

・令和7年9月30日、小友小学校の6年生を対象に秋田県バス協会事業が「落書きバス・バス乗り方教室」を実施(羽後交通(株)による対応)。



(写真提供:羽後交通株式会社)

○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

・広報にて対話会の募集について周知したが、対話会や出前講座の実施には至らなかった。「ゆりほん のれツタ」の運行開始にあたり2町内から要請があり、説明会を実施した。
 ・「ゆりほん のれツタ」の運行開始に伴い、市内病院、商業施設、公共施設等で街頭説明会を実施し、利用方法など事業について説明を行った。



(由利組合総合病院での説明会の様子)

令和8年度
以降の計画

○小・中学校を対象とした乗り方教室の実施

・秋田県バス協会事業では地域を変えて実施していることから、来年度の実施は見込まれないため、実施方法について検討していく。

○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

・引き続き出前講座の実施を継続していくほか、交通空白地域がある町内会などへ声かけをしながら、「乗り[逢い]交通」事業の導入を推進していく。

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】

お食事付き天然温泉日帰り乗車券
『美肌温泉』『くつろぎ』『ふれあい』『ラッパ』『ふれっも』でお買い物

＜ 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
往路 湯楽里 ●16:35 横手バスターミナル ●19:34

利用路線 東由利線
往路 本荘営業所 ●9:50 湯楽里 ●10:55
往路 本荘営業所 11:50 湯楽里 12:55
復路 湯楽里 13:20 本荘営業所 14:26

この時刻表は、ゆりの営業時間に合わせて作成しております。
●印の時刻は、土曜・日曜・祝日は運休となります。

★ 休館日：不定休 下記HPをご確認ください。
<http://www.oni.ne.jp/~k-jy7878/> (管内お問い合わせ先)
湯楽里 TEL0184-69-2611

★ 休館室利用時間は、10時00分～16時00分までとなります。

どこの停留所から乗降しても同額！

通常価格	横手からの場合 4,010円	通常価格	横手からの場合 2,460円
	本荘からの場合 3,790円		本荘からの場合 2,350円

おとな 2,000円 子ども 1,500円
～乗車券の購入は横手バスターミナル、本荘営業所各窓口で！～

※ご注意 ご購入される乗車券は、乗降日から1ヶ月有効です。期間を過ぎますと無効となりますのでご注意ください。
※土、日、祭日等乗車券のみの利用はできません。

お客様にご利用になる最善のバス時刻については、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

東洋 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

<事業の実施状況と次年度以降の計画について>

施策② バスパックやイベント列車等の実施	
令和7年度の 施策実施状況	<ul style="list-style-type: none"> ・由利高原鉄道においては、アフエット・トレインや日本酒ソムリエ列車などのイベント列車を企画・運行し、好評を得ている。 ・羽後交通においては、黄桜温泉「湯楽里」との提携で特典付きパック乗車券の販売を行っていたが、黄桜温泉が令和7年1月31日をもって営業終了したことに伴い、販売が終了している。黄桜温泉については、令和7年5月から市の直営で温泉施設のみ再開し、9月の公募で新たな指定管理者が決まったが、新たな指定管理者による営業開始は令和8年4月からとなっている。
令和8年度 以降の計画	<ul style="list-style-type: none"> ・由利高原鉄道においては、引き続きアフエット・トレインや日本酒ソムリエ列車などのイベント列車を企画・運行し、利用者の獲得に努める。 ・羽後交通においては、令和8年4月以降、黄桜温泉の新たな指定管理者と温泉日帰り乗車券の販売について相談し、販売が再開できるよう検討する。

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】</p> <p>○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</p> <p>・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>						

<事業の実施状況と次年度以降の計画について>

施策③ 高齢者及び免許返納者への運賃等の補助	
令和7年度の 施策実施状況	<p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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」の補助を継続し、移動機会の創出を行った。 ・マイナンバーカードの利活用により、市民の属性情報による運賃割引制度の検討を実施。マイナンバーカードの利活用に関しては、公共交通のみならず、市役所業務の多岐に活用が見込まれることから、他部署とも連携し、導入を検討していく。 ・その実施については、プロジェクト5施策①と一緒に進めていく。
令和8年度 以降の計画	<p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き運転免許証自主返納者及び高齢者への運賃補助制度を継続していくほか、新たな補助制度の設計についても検討して行く。 ・マイナンバーカードの利活用により、市民の属性情報による運賃割引制度の検討を継続していく。マイナンバーカードの利活用に関しては、公共交通のみならず、市役所業務の多岐に活用が見込まれることから、他部署とも連携し、導入を検討していく。

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>					

<事業の実施状況と次年度以降の計画について>

施策① マイナンバーカードを活用した取り組みの実施	
令和7年度の 施策実施状況	<p><u>○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</u></p> <p>・マイナンバーカードの利活用については、令和6年度にシステム等の概要や活用方法を事業者から聞き取り行った結果、公共交通に関する業務のみならず、市役所内での様々な業務において活用が見込まれることが分かった。公共交通分野単体での導入では、費用対効果を十分に得られないことから、本市のDX担当部署と連携し、市全体での導入を検討している。</p>
令和8年度 以降の計画	<p><u>○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</u></p> <p>・マイナンバーカードの利活用については、公共交通に関する業務のみならず、市役所内での様々な業務において活用が見込まれる。現在本市のDX推進計画の策定が進められていることから、市全体としての導入について提案し、検討を進めていく。</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】 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>						

<事業の実施状況と次年度以降の計画について>

施策② 中心部における新たな交通サービスの展開

OAI オンデマンド等の新たな交通サービスの展開

・プロジェクト1施策①と連携した取り組みとして、定時定路線型から予約制の区域型運行であるAIオンデマンド交通への転換を検討し、令和7年12月より実証実験を実施。予約制の乗合い交通とすることで効率的に運行することができ、区域型とすることで定路線型では対応できなかったエリアへも移動手段の提供が可能となった。

令和7年度の
施策実施状況

バスとタクシーの中間のような新しい公共交通です♪

ゆりまんのれツタ

HPでも紹介しています!

呼ぶ
使いたい時に電話かアプリで

乗る
指定した乗降場所からご乗車

行く
「のれツタ」に乗り行きたい乗降場所へ

払う
料金を支払って下車

試験運行期間 令和7年 12月1日(月) ~ 令和8年 1月31日(土)	利用料金 大人 300円 (中学生以上) 小人 150円 (小学生以下) アプリ予約は大人100円引き、小人50円引き 未就学児無料
決済方法 ●現金 ●キャッシュレス決済 (PayPay・d払い・aupay)	運行時間 午前9:00～午後6:30 ※12:00～13:00の間は運休

【注意】システムの都合上、目的地までの到着時間が午後6:30を過ぎると予想される場合、予約をお断りさせて頂くことがあります。

予約方法 アプリでおでかけをもっと気軽に！簡単に！

QRコードから専用アプリをダウンロード

Androidの方 iOSの方

予約専用ダイヤルにお電話 (電話による予約受付は午前8:50～午後5:00まで)
☎090-7091-5107

●氏名 ●電話番号 ●乗車希望日時
●乗車場所 ●降車場所 ●利用人数をお伝えください。

アプリを開き、マップ上で乗降場所をそれぞれ選択してご予約ください。(アプリによる当日予約は午後6:00まで)

OAI オンデマンド等の新たな交通サービスの展開

令和8年度
以降の計画

・令和7年度に引き続き、AIオンデマンド交通の実証運行をR8年度も検討していることから、その実施により定時定路線型から区域型への転換の可能性を検証し、本格導入に向けた準備を行っていく。

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> <td data-bbox="981 1019 1463 1411" rowspan="2"> <p>【参考例】岩手県北バスとヤマト運輸による「ひとものバス」の取り組み</p> <p>出典:GOOD DESIGN AWARD</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="422 1232 694 1388"> <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 1388"> <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: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>【参考例】岩手県北バスとヤマト運輸による「ひとものバス」の取り組み</p> <p>出典:GOOD DESIGN AWARD</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>【参考例】岩手県北バスとヤマト運輸による「ひとものバス」の取り組み</p> <p>出典:GOOD DESIGN AWARD</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>										

<事業の実施状況と次年度以降の計画について>

施策③ 貨客混載等の異業種との共創の検討	
令和7年度の 施策実施状況	<ul style="list-style-type: none">・「本荘象潟線」において、日本郵便との貨客混載事業を現在も継続している。・貨客混載事業については、他の路線やコミュニティバスにおいても、導入を検討していく。
令和8年度 以降の計画	<ul style="list-style-type: none">・「本荘象潟線」において、日本郵便との貨客混載事業を継続していく。・貨客混載事業については、コミュニティバスにおいても、具体的な導入について検討していく。

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%

【実績および検証内容】

R5利用者	R7利用者実績	減少者数	減少率
251,262人	195,517人	55,745人	約22.18%

岩谷線と赤田線の廃止やダイヤの統合による減便など、令和5事業年度との比較で、路線全体で12,335便の減少しており、利用者数の大幅な減少につながっている。

【今後の改善点】

路線の廃止やダイヤの統合が一定程度進んだことから、現状の路線と利用者を維持していく必要がある。引き続き、効率的な運行ダイヤの設定や接続時間等の見直しなど、利用しやすい環境づくりに努める必要がある。

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

【実績および検証内容】

平均収支率：26.1%

令和6事業年度の平均収支率23.9%より、2.2%改善された。令和6年10月から岩谷線が廃止となったことや他路線の減便により、経常損失額が縮減され、収支が改善されたものと考えられる。また、人件費や燃料使用の削減など、経費削減に努めたことも功を奏している。

【今後の改善点】

物価高騰はしているものの、引き続き経費削減に努めるほか、効率的な運行ダイヤの設定や接続時間等の見直しなど、利用促進に努めていく必要がある。

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%

【実績および検証内容】

R5 利用者	R7 利用者実績	減少者数	減少率
62,830 人	66,775 人	-3,945 人	約-6.28%

路線毎に利用の増減はあるものの、全体で利用者が増加することとなった。大きな要因としては、大内地域のコミュニティバス利用者数が大きく増加しており、由利組合総合病院までの延伸が影響しているものと考えられる。

【今後の改善点】

人口減少が進む中でも利用者が増える可能性はあることから、利用者の「生活の足」としての役割が果たされるよう、利用しやすいルート・ダイヤの検討を継続していく。

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

【実績および検証内容】

平均収支率：9.9%

令和6事業年度の平均収支率8.6%より、1.3%改善された。評価指標③の通り、大内地域のコミュニティバス利用者数が大きく増加しており、利用者の増加が影響しているものと考えられる。

【今後の改善点】

令和8年度事業年度中には、運行委託契約の更新があり、最低賃金の上昇など委託経費が増加することから、現状の運行収入では収支率の悪化が見込まれる。引き続き利用しやすいルート・ダイヤを検討し、利用促進に努めていくほか、今後の物価・人件費の高騰を見据え、運賃改定についても検討をしていく必要がある。

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%

【実績および検証内容】

R4 利用者	R6 利用者実績	減少者数	減少率
185,592 人	190,803 人	-5,211 人	約-2.8%

通勤利用者の減少が続いている上、これまで好調だった通学利用者が前年より減少してしまったが、普通運賃利用や団体利用が増えた事により、基準年度の令和4年度より利用者が増加した。特に昨年度 3,363 名と好調だったインバウンド利用が 4,802 名と、さらに伸びを見せている。

【今後の改善点】

市の補助事業で団体・個人の利用促進事業も行われていることから、インバウンドを含めた団体利用の増加を目指す。定期外利用である普通運賃利用者が増加傾向にあることから、その利用の定着化に向け、イベント連動型の利用促進を継続していく。

(2025/12/1 ~ 2025/12/31 分)

1. 登録者状況

登録者数	768 人
利用者数	424 人
複数回利用者数	234 人

2. 予約状況

総予約数	1,579 件
予約キャンセル数	328 件
電話予約	24 %
アプリ予約	76 %

3. 運行状況

総乗客数	1,513 人
乗合率	34 %
定時運行比率	83 %

4. 車両稼働状況

実運行時間	503 時間
全移動距離	3,537 Km

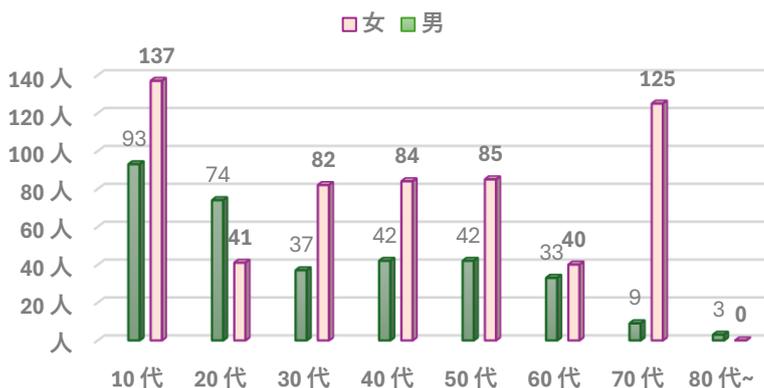
5. 循環バス、市内線とのれっタの乗客数比較

項目	乗車人数 (人)			のれっタ 総乗客数	前年同月との比較 循環バス及び市内線の利用者が減少している。 減少分の内の多くは、「のれっタ」の利用に移行したと推測される。
	循環バス	市内線	合計		
R6.12	2,925	2,063	4,988		
R7.12	2,559	1,251	3,810		
差	△ 366	△ 812	△ 1,178	1,513	

6. 年代別・性別利用者累計 (人)

項目	男	女	計
10代	93	137	230
20代	74	41	115
30代	37	82	119
40代	42	84	126
50代	42	85	127
60代	33	40	73
70代	9	125	134
80代~	3	0	3
計	333	594	927

年代別・性別利用者数 (人)



※生年月日、性別未登録者除く

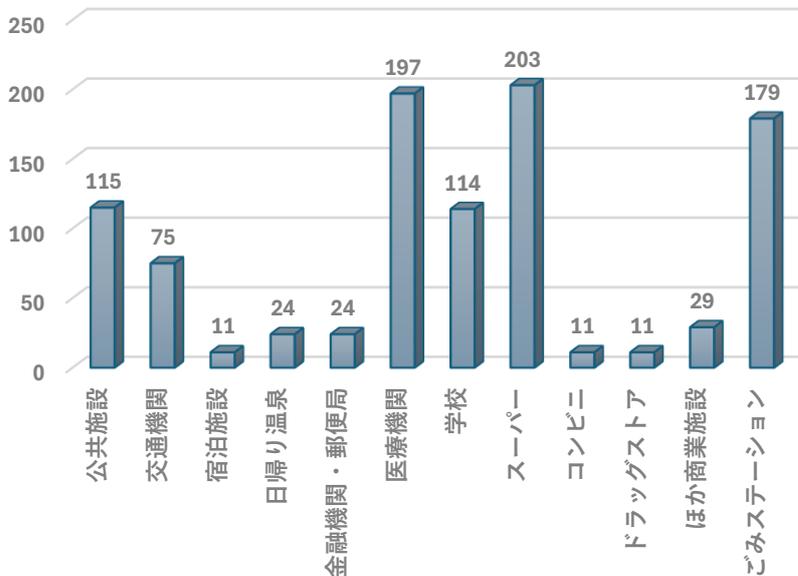
7. 一日あたり総乗客数 (人)



8. 乗車場所件数 (件)

乗車場所	件数
公共施設	115
内 市役所	21
内 カダーレ	47
交通機関	75
宿泊施設	11
日帰り温泉	24
金融機関・郵便局	24
医療機関	197
学校	114
スーパー	203
コンビニ	11
ドラッグストア	11
ほか商業施設	29
ごみステーション	179
計	1,061

乗車場所件数 (件)



9. 降車場所件数 (件)

降車場所	件数
公共施設	145
内 市役所	27
内 カダーレ	60
交通機関	125
宿泊施設	25
日帰り温泉	26
金融機関・郵便局	45
医療機関	264
学校	36
スーパー	185
コンビニ	13
ドラッグストア	25
ほか商業施設	55
ごみステーション	118
計	1,149

降車場所件数 (件)

