

令和7年度 第6回

由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会

と き 令和8年3月16日(月)
午後2時00分～
ところ 由利本荘市文化交流館カダーレ
「ギャラリー」

～ 次 第 ～

1 開 会

2 あいさつ

会長 由利本荘市長 湊 貴信

3 議 事

議案第1号 由利本荘市地域公共交通計画の実施事業の検証について

4 報告事項

由利本荘市AIオンデマンド交通実証運行事業 令和7年度 実績報告について

5 その他

6 閉 会

令和 7 年度 第 6 回

由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会

【委員】

(※備考欄の職氏名は本日の代理出席者)

区分	所属	職名	氏名（委員名）	備考
1号	由利本荘市	市長	湊 貴 信	
2号	東日本旅客鉄道株式会社秋田支社	企画総務部長	小 林 武 彦	羽後本荘駅長 齋藤勝久
	由利高原鉄道株式会社	代表取締役社長	萱 場 道 夫	
	羽後交通株式会社	代表取締役社長	齋 藤 善 一	事業本部営業担当次長 金谷文之
	一般社団法人秋田県ハイヤー協会	本荘由利支部長	小 石 和 弥	
	秋田県由利地域振興局	建設部長	柿 崎 誠 治	【欠 席】
3号	由利本荘警察署	署長	田 口 暁	交通課長 佐藤勇人
	国土交通省東北運輸局	鉄道部長	長 南 寿 則	【欠 席】
	国土交通省東北運輸局	秋田運輸支局長	唐 牛 俊 明	首席運輸企画専門官 平太志
	秋田県観光文化スポーツ部	交通政策課長	鶴 岡 陽 一 郎	シニアエキスパート 高橋一也
	秋田県由利地域振興局	総務企画部長	窪 田 真 理	
	由利本荘市商工会	会長	佐 藤 久 美	【欠 席】
	由利本荘市観光協会	会長	猪 股 春 夫	【欠 席】
	秋田しんせい農業協同組合	代表理事組合長	佐 藤 茂 良	【欠 席】
	一般社団法人由利本荘医師会	会長	松 田 武 文	【欠 席】
	由利本荘市教育委員会	教育長	秋 山 正 毅	【欠 席】
	由利本荘市校長会	会長	佐 藤 広 樹	
	由利本荘市PTA連合会	会長	高 橋 修	【欠 席】
	由利本荘・にかほ地域生徒指導研究推進協議会	高校部会長	関 谷 洋 之	【欠 席】
	由利本荘市身体障害者協会	会長	三 浦 良 明	
	由利本荘市婦人団体連絡協議会	会長	土 田 典 子	【欠 席】
	由利本荘市老人クラブ連合会	会長	小 野 崎 一 哉	事務局長 高橋寿和
	一般社団法人由利本荘青年会議所	理事長	森 健 利	
	鳥海山ろく線運営促進連絡協議会	会長	佐 藤 久 美	【欠 席】
	由利本荘市企画振興部	部長	阿 部 徹	
	本荘地域公共交通利用者		大 竹 悦 子	
矢島地域公共交通利用者		菅 原 賢 一		
岩城地域公共交通利用者		今 野 正 樹		

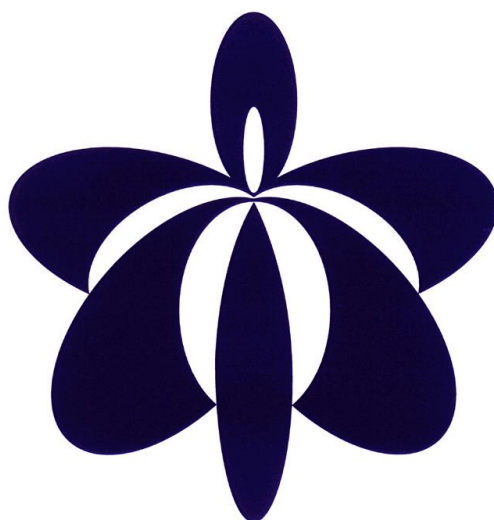
【委員】

区分	所属	職名	氏名（委員名）	備考
3号	由利地域公共交通利用者		渡部 完治	【欠席】
	大内地域公共交通利用者		佐々木 信昭	【欠席】
	東由利地域公共交通利用者		長谷山 博昭	
	西目地域公共交通利用者		加賀 秀喜	
	鳥海地域公共交通利用者		佐藤 保弘	【欠席】
	秋田大学	准教授	日野 智	【欠席】
	秋田県立大学	准教授	星野 満博	
	秋田県交通運輸産業労働組合協議会	議長	妹尾 力	【欠席】

【事務局：地域づくり推進課及び各総合支所】

所属	職名	氏名	
企画振興部 地域づくり推進課	課長	佐藤 徳和	
	班長	田口 侑樹	
	主査	池田 勇人	
	専門員	清水 隆司	
矢島総合支所 市民サービス課	班長	今野 翔	
岩城総合支所 市民サービス課 振興班	主査	竹田 光輝	
由利総合支所 市民サービス課 振興班	主任	伊藤 菜乃	
大内総合支所 市民サービス課 振興班	主査	佐々木 紳至	
東由利総合支所 市民サービス課 振興班	課長補佐兼班長	高沢 稔	
西目総合支所 市民サービス課 振興班	主任	西田 翔平	
鳥海総合支所 市民サービス課	参事兼課長補佐兼班長	菊地 勝	

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3月

由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会

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、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>	<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</p>		<p>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>○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

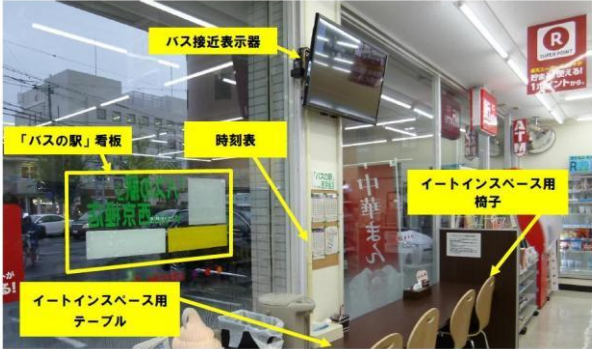

<p>施策の概要</p>	<p>・広域な市域を有する本市において、公共交通を隅々まで行き渡らせ、日常生活の足を確保するためには、鉄道、路線バス、コミュニティバスなどの多様な交通モードの連携により、相互の接続性を確保することが重要です。特に、各地域内はコミュニティバスにより日常生活の移動を支えています。地域間の移動には、鉄道や路線バスなどの幹線的な公共交通がその役割を担っていることから、スムーズな移動を実現するために、各交通モード間の乗り継ぎ利便性を向上させることが重要であり、各交通モード間のルート・ダイヤ調整により、待ち時間の少ない公共交通ネットワークの実現を目指します。</p> <p>【具体的な事業内容】</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 1243 909 1668"> <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>8:00</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	8:00	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																																														
8:00	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цца」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цца」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	○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					

<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 					

<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7年度の
施策実施状況

・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。



令和8年度
以降の計画

<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 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>					

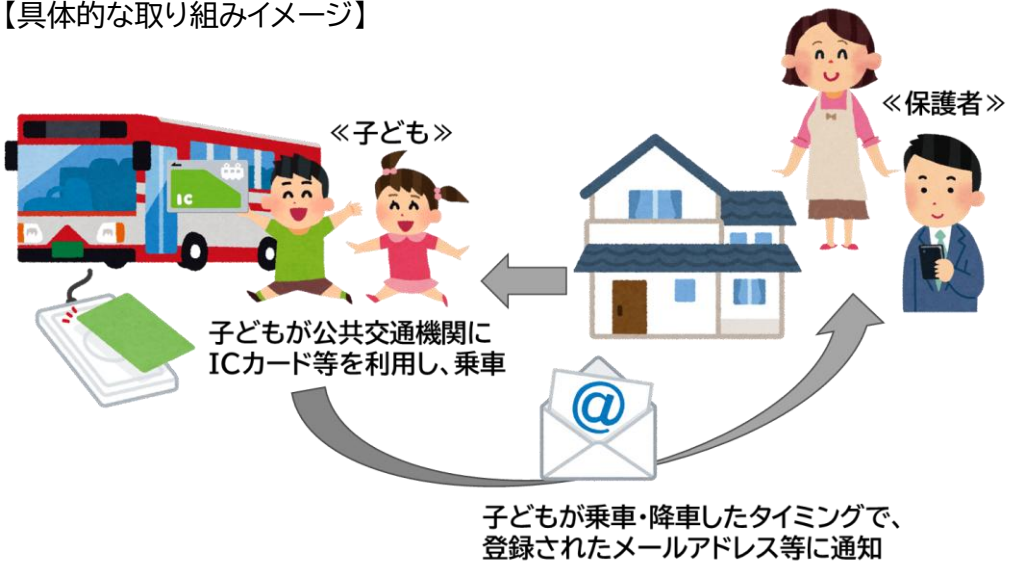
<事業の実施状況と次年度以降の計画について>

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="418 371 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

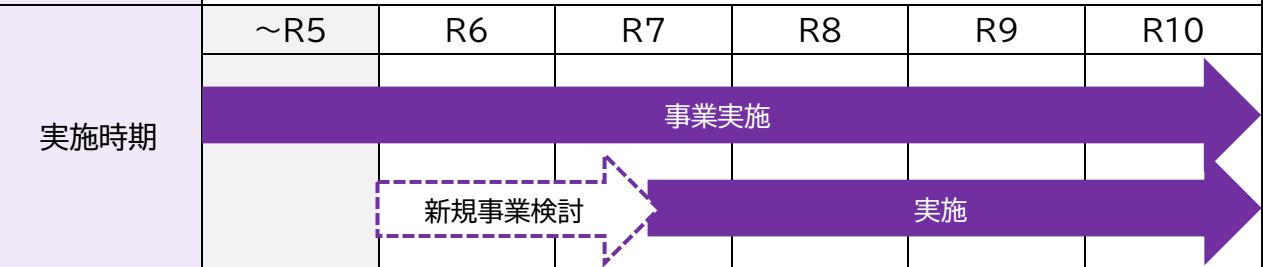
・地域公共交通を利用する際には、「利用したことがなく乗り方が分からない」などの不安を取り除いていくことが重要であることから、小・中学校を対象とした乗り方教室や、地域の集会等で実施する出前講座や「お試し乗車」の実施により、地域公共交通によるおでかけや移動を体験することができる機会を創出します。

【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: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

<p>施策の概要</p>	<p>・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。</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、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>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>【参考例：お食事付き 天然温泉日帰り乗車券】</p> <p>出典：羽後交通 HP</p> </div> <div style="width: 48%;"> <p>【参考例：イタリアン列車】</p> <p>出典：由利高原鉄道 HP</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 ○事業 2-2 地域住民の「ちょい乗り」の推進</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】 ○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>						

<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) 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>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！

ゆりまんのれツタ 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。

令和8年度
以降の計画

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="421 1039 699 1227"> <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="703 1039 981 1227"> <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="421 1234 699 1391"> <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="703 1234 981 1391"> <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「ひとものバス」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>									

<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。

由利本荘市AIオンデマンド交通実証運行事業



R7年度 実績報告

< 実証期間 >

令和7年12月1日

～

令和8年1月31日

ゆりほん のれッタ



令和8年2月10日

由利本荘市企画振興部地域づくり推進課

目次

1. 実証運行概要

- 1-1 実証運行仕様概要
- 1-2 全体スケジュール
- 1-3 事業スキーム

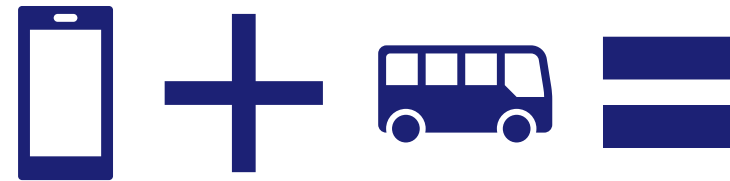
2. 実施結果

- 2-1 周知広報活動
- 2-2 登録・運行・予約状況
- 2-3 乗車実績

3. アンケート結果

- 3-1 アンケート実施概要
- 3-2 アンケート結果

4. まとめ

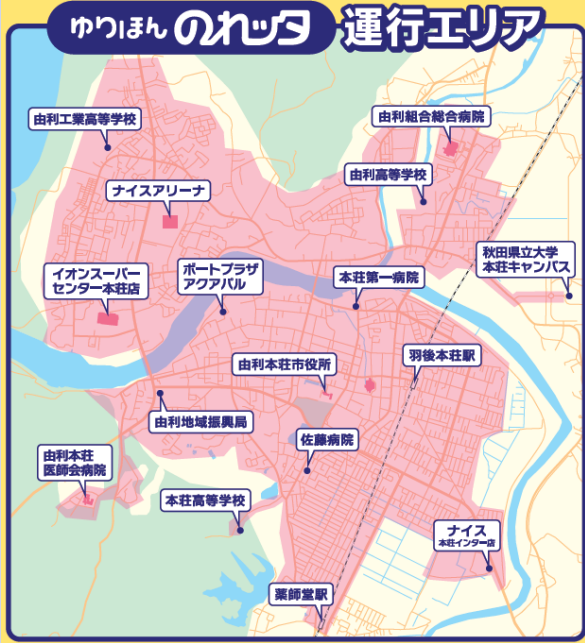
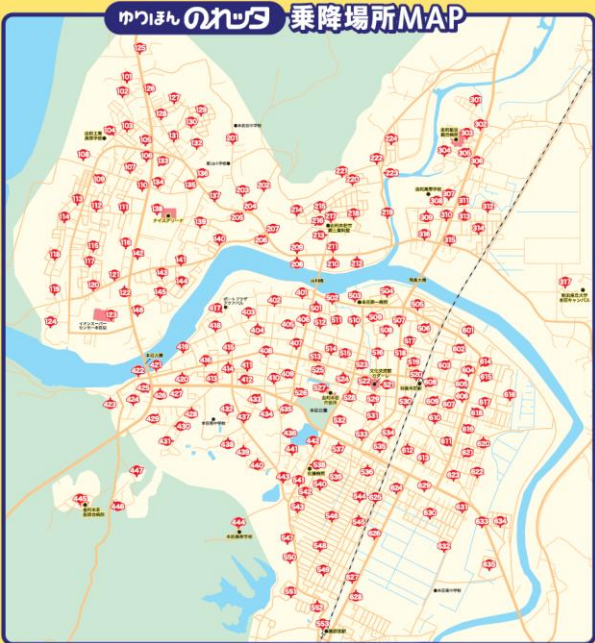


1. 実証運行概要

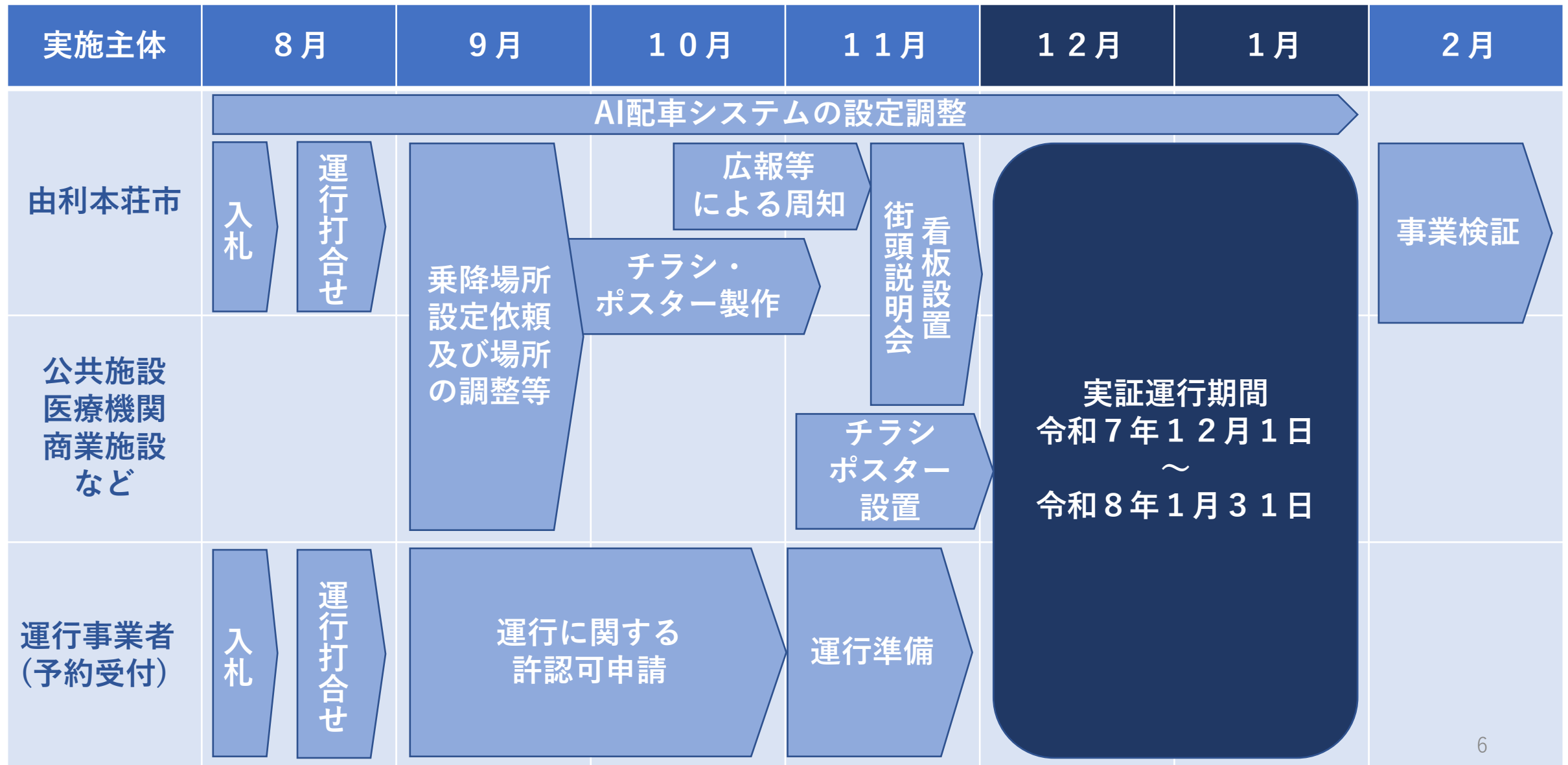
1 - 1 実証運行仕様概要①

項目	内容
事業名	由利本荘市AIオンデマンド交通導入実証運行事業「ゆりほん のれッタ」
運行期間	令和7年12月1日（月）～令和8年1月31日（土） （年末年始の12月31日～1月3日は運休）
運行時間	午前9時～午後6時30分 （正午～午後1時までは運休）
乗車申し込み方法	①電話：午前8時50分～午後5時まで（専用ダイヤルの対応） ②アプリ：24時間対応
申し込み受付期間	利用日の1週間前～乗車直前まで （アプリによる当日予約は午後6時まで）
運賃	大人（中学生以上）300円、小人（小学生以下）150円、未就学児無料 （アプリ予約は大人100円引き、小人50円引き）
会員登録申し込み方法	①オペレーターによる電話受付 ②アプリへの事前登録

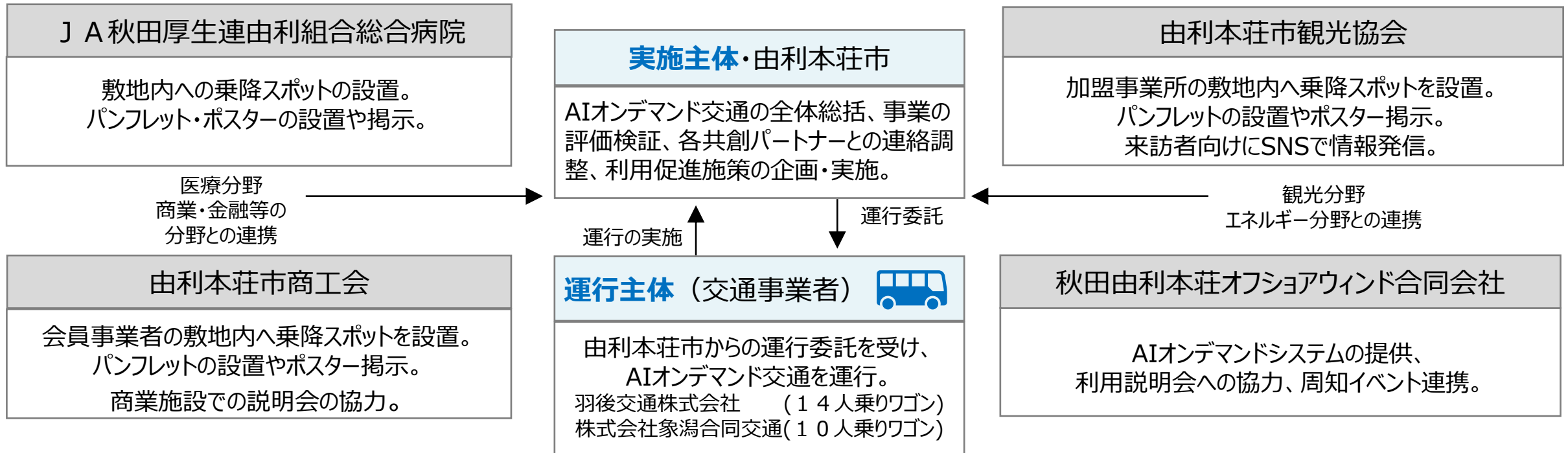
1 - 1 実証運行仕様概要②

項目	内容
<p>乗降場所 運行エリア</p>	<p>乗降場所 222カ所 <主な内訳></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共施設 20カ所 ・ 医療機関 34カ所 ・ 商業施設 46カ所 (内スーパー 12カ所) ・ 金融機関 4カ所 ・ 郵便局 2カ所 ・ バス停 23カ所 ・ ゴミ集積所 63カ所 ・ 高校 3カ所 ・ 大学 1カ所 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p>運行車両</p>	<p>ハイエース2台 (10人乗り1台・14人乗り1台)</p>
<p>支払い方法</p>	<p>現金・キャッシュレス決済 (PayPay、d払い、auPAY)</p>

1 - 2 全体スケジュール



1-3 事業スキーム



本事業におけるスキームには、実施主体である由利本荘市と運行主体である交通事業者（羽後交通株式会社、株式会社象潟合同交通）のほか、由利組合総合病院、由利本荘市商工会、由利本荘市観光協会、秋田由利本荘オフショアウインド合同会社などが関与している。地域を運行する循環型路線の継続が難しい状況から、代替の移動手段を確保するとともに、これまで要望があっても対応ができなかった「交通空白」地域の解消を目指すため、実証運行を実施。運転免許を持たない高齢者や子どもなどが利用しやすいよう、市内の医療機関、商業施設、公共施設等に協力依頼し、乗降場所とするほか、自宅近くから利用できるようゴミ集積所などを活用するなど、町内会等へも協力を依頼。将来的には、効率的なAIオンデマンド交通に転換することで、バス事業者の運転士不足の解消と「交通空白」の発生を未然に防ぐことを目指している。

2. 実施結果

2 - 1 周知広報活動②

地域住民に向けて説明会と市公式YouTubeでの動画配信を実施

→希望町内等2町内（約50名参加）

→乗降スポット5カ所で説明会を実施（約150名参加）

<説明会実施日・会場>

- | | |
|----------------|----------------|
| ・令和7年11月17日（月） | 由利組合総合病院 |
| ・令和7年11月18日（火） | イオンスーパーセンター本荘店 |
| ・令和7年11月19日（水） | 由利本荘市文化交流館カダーレ |
| ・令和7年11月20日（木） | 本荘第一病院 |
| ・令和7年11月21日（金） | 鶴舞温泉 |

↓市公式YouTube「はっしん！由利本荘！！」



R7.11.17(月)実施
由利組合総合病院での
街頭説明会の様子

R7.11.28(金)放送
市公式YouTube
「はっしん！由利本荘！！」
での紹介映像の一部

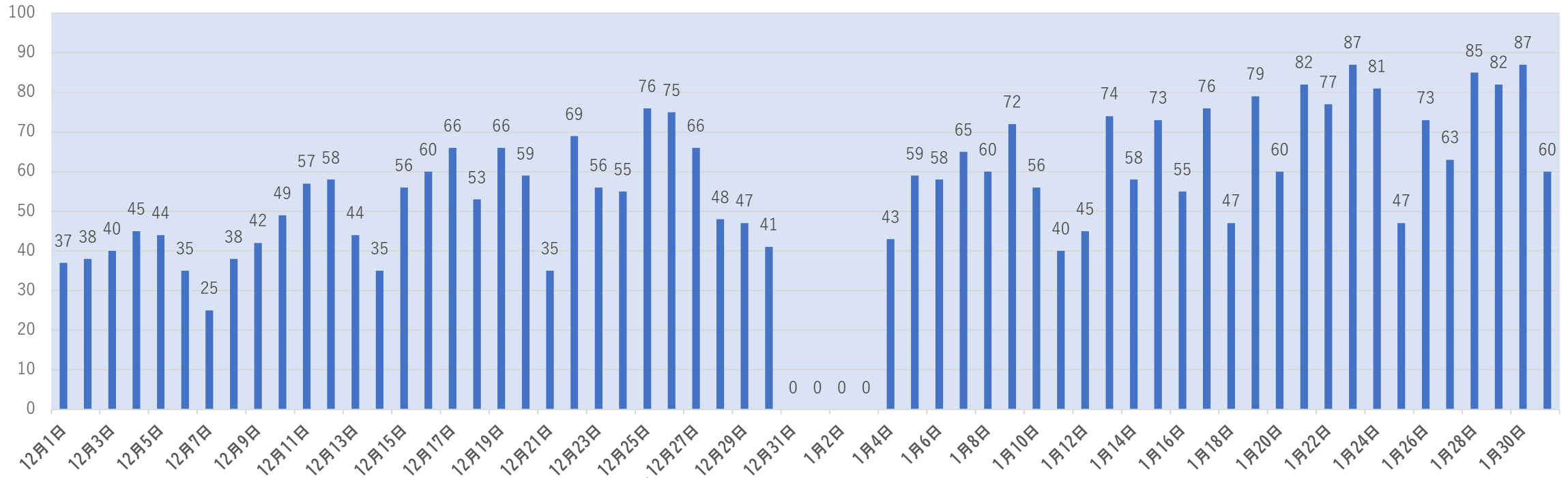


2 - 2 登録・運行・予約状況

項目	内容
総登録者数	1,244名 (内利用者数670名 ※内複数利用者数403名)
総乗客数	3,356名 (令和7年12月1,513名、令和8年1月1,843名)
乗合率	41% (令和7年12月34%、令和8年1月48%)
車両実運行時間	968時間 (令和7年12月503時間、令和8年1月465時間)
車両運行距離	7,725km (令和7年12月3,537km、令和8年1月4,188km)
予約数	3,548件 (令和7年12月1,579件、令和8年1月1,969件) ※電話予約率：21% アプリ予約率：79%
予約キャンセル数	856件 (令和7年12月328件、令和8年1月528件)

2 - 3 乗車実績① (利用者数)

一日当たり利用者数(名)



口コミにより、利用者数が段々と増加してきた

年末に最高乗客数を記録！忘年会利用が多かったか？

定期利用者も出てきており、金曜日の利用が多い傾向？

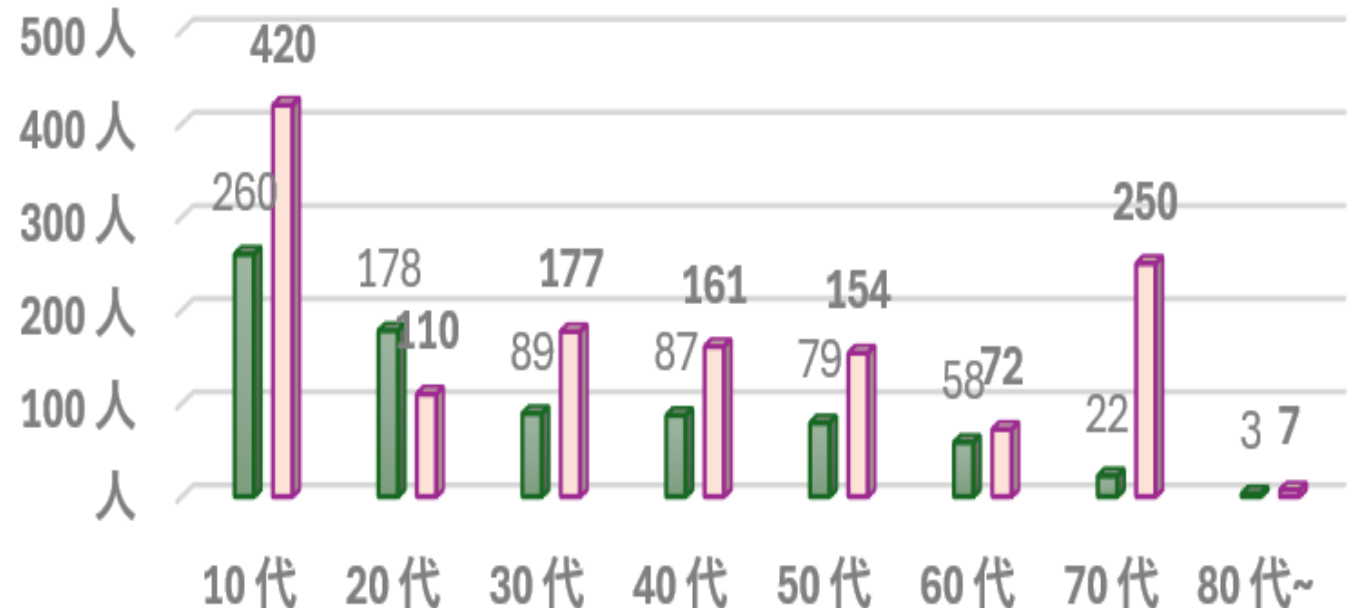
2 - 3 乗車実績② (年代別利用者数)

年代別・性別利用者累計(名)

項目	男	女	計
10代	260	420	680
20代	178	110	288
30代	89	177	266
40代	87	161	248
50代	79	154	233
60代	58	72	130
70代	22	250	272
80代~	3	7	10
計	776	1,351	2,127

※生年月日、性別未登録者除く

年代別・性別利用者数 (名)
■女 ■男

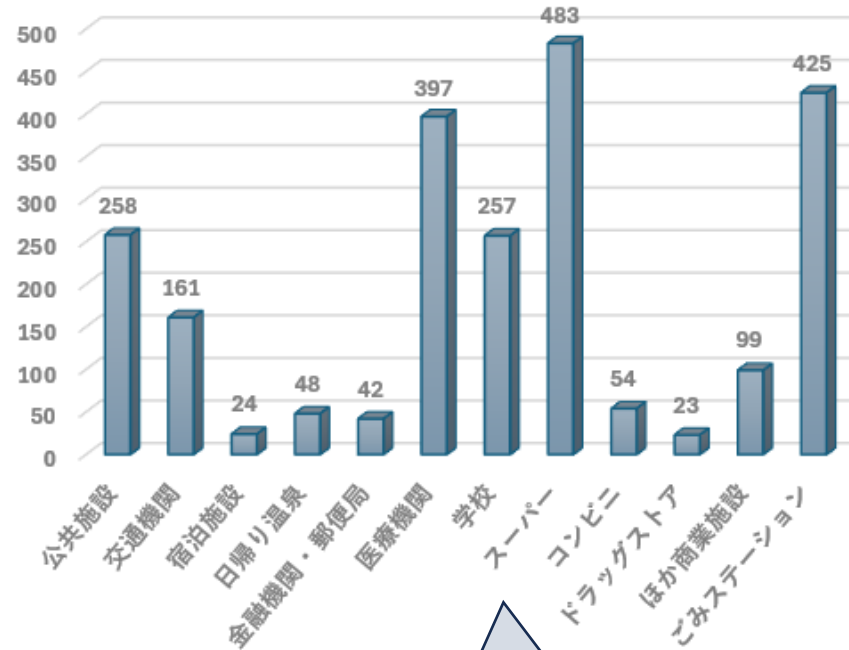


2 - 3 乗車実績③ (乗車場所状況)

乗車場所件数 (件)

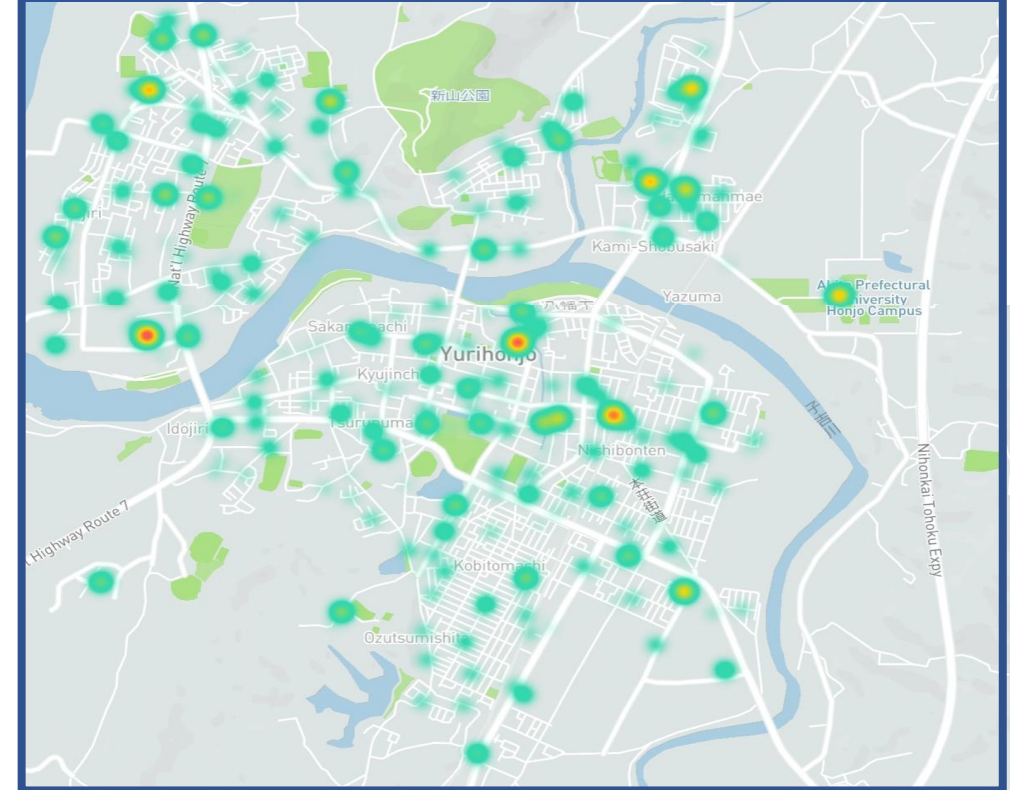
乗車場所	件数
公共施設	258
内 市役所	24
内 カダーレ	89
交通機関	161
宿泊施設	24
日帰り温泉	48
金融機関・郵便局	42
医療機関	397
学校	257
スーパー	483
コンビニ	54
ドラッグストア	23
ほか商業施設	99
ごみステーション	425
計	2,271

乗車場所件数 (件)



通院と買い物後の利用が多数
学校帰りの利用も多かった

乗車場所ヒートマップ

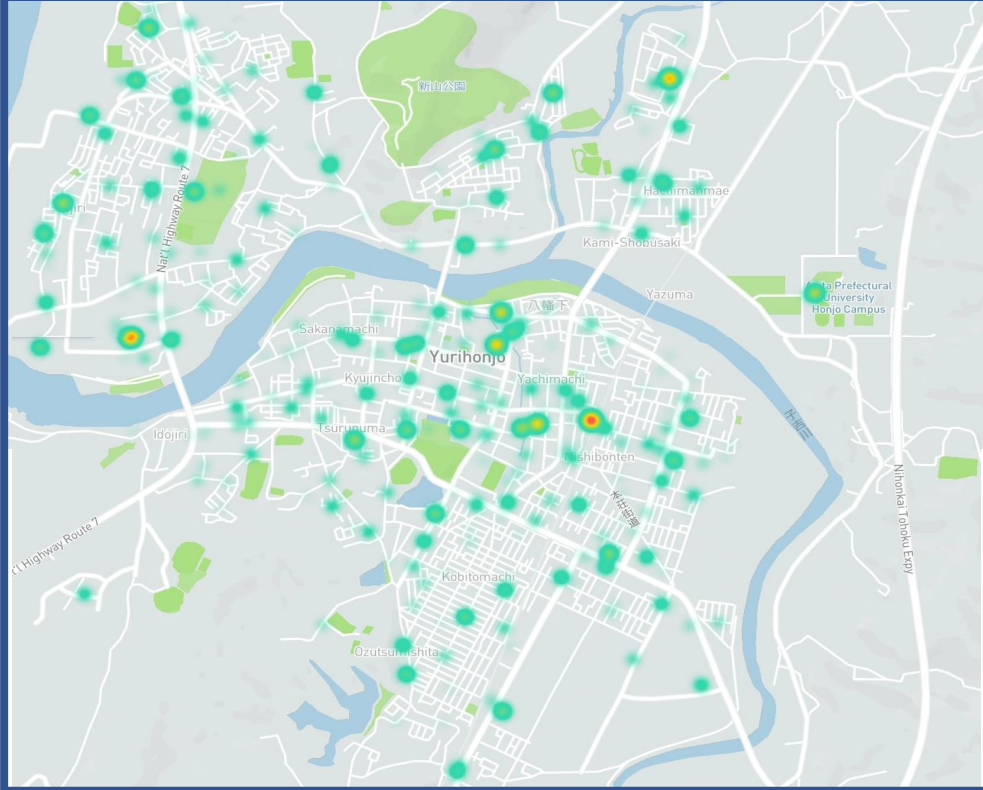


<主な乗車場所>

イオンスーパーセンター本荘店、マックスバリュ本荘中央店
羽後本荘駅西口、由利組合総合病院、由利工業高校
秋田県立大学本荘キャンパス、鈴木小児科、カダーレ図書館入口
由利高校、新治町ゴミステーション①など

2 - 3 乗車実績④ (降車場所状況)

降車場所ヒートマップ



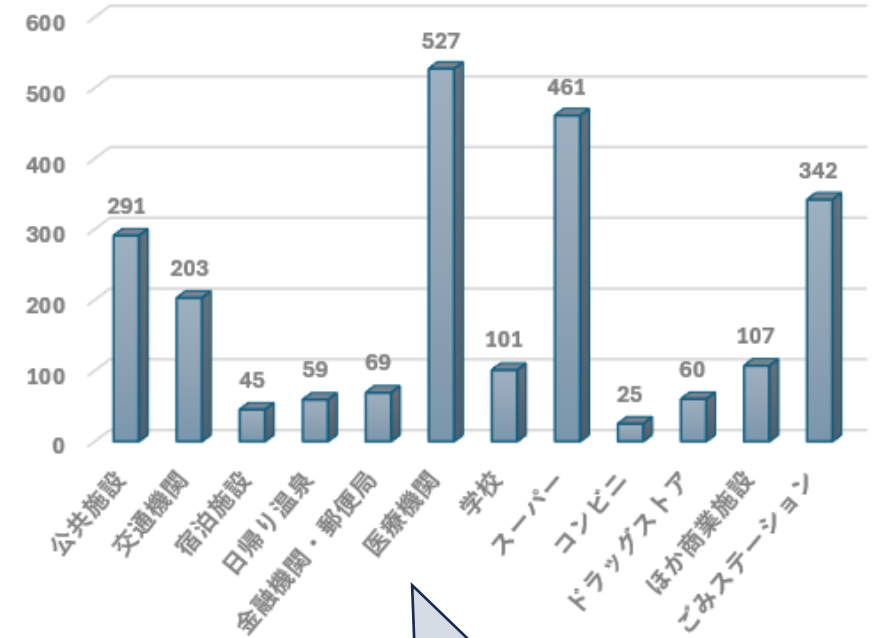
<主な降車場所>

羽後本荘駅西口、イオンスーパーセンター本荘店、由利組合総合病院、マックスバリュ本荘中央店、カダーレ図書館入口、本荘第一病院、グランマート一番堰店、秋田県立大学本荘キャンパス、団地前バス停、東新山町ゴミステーション①など

降車場所件数 (件)

降車場所	件数
公共施設	291
内 市役所	33
内 カダーレ	121
交通機関	203
宿泊施設	45
日帰り温泉	59
金融機関・郵便局	69
医療機関	527
学校	101
スーパー	461
コンビニ	25
ドラッグストア	60
ほか商業施設	107
ゴミステーション	342
計	2,290

降車場所件数 (件)



通院と買い物への利用が多数
自宅近くのゴミステーション
での降車が多くあった

2 - 3 乗車実績⑤ (利用動向実態)

曜日・時間帯別乗降場所 12/1~1/21分

乗車件数：時間帯別、曜日別

時間帯	日	月	火	水	木	金	土
09	24	50	54	53	45	42	35
10	37	43	42	36	45	44	32
11	28	43	42	36	32	31	32
12	1	2	0	0	1	1	3
13	38	42	46	48	39	38	36
14	18	38	37	39	32	35	26
15	24	40	31	29	30	24	25
16	28	42	37	40	34	34	32
17	13	34	36	33	29	40	27
18	5	15	13	18	10	17	10
合計	216	349	338	332	297	306	258

降車件数：時間帯別、曜日別

時間帯	日	月	火	水	木	金	土
09	21	40	44	43	40	36	32
10	34	42	43	42	41	42	34
11	34	52	51	39	41	39	32
12	0	3	0	1	0	1	3
13	34	41	37	42	36	35	33
14	19	34	38	39	33	36	26
15	24	36	32	28	23	20	23
16	28	46	36	40	37	35	31
17	14	33	40	32	29	38	25
18	8	22	17	26	17	24	19
合計	216	349	338	332	297	306	258

乗降場所（どこからどこへ）ランキング

乗車場所	降車場所	件数	距離:km
631 鈴木小児科	433 業務スーパー本荘鶴沼店	32	2.15
118 浜松町児童遊園地	629 グランマート一番堰店	30	4.69
104 由利工業高校前	520 羽後本荘駅西口	28	4.86
123 イオンスーパーセンター本荘店	114 団地前バス停	27	1.80
201 新治町ごみステーション①	220 東新山町ごみステーション①	27	2.25
510 マックスバリュ本荘中央店	118 浜松町児童遊園地	26	3.97
544 東御門町ごみステーション②	303 由利組合総合病院	21	3.62
445 由利本荘医師会病院	550 グランマート本荘南店	18	3.64
612 大の道ごみステーション①	108 ぱいんすば新山	17	5.25
308 由利高校前	520 羽後本荘駅西口	16	1.80

乗客移動距離	
km未満	件数
1	96
2	645
3	786
4	652
5	442
6	59
7	5
8	0
9	0
10	0
合計件数	2,685

↑ <曜日・時間帯別乗降状況>
午前中の利用が多い傾向にある

← <乗客移動距離・参考移動例>

- 1km以下:由利本荘市役所～羽後信用金庫本店
 - 2km以下:羽後本荘駅西口～由利高校
 - 3km以下:本荘第一病院～ナイスアリーナ
 - 4km以下:由利組合総合病院～グランマート石脇店
 - 5km以下:由利工業高校～羽後本荘西口
 - 6km以下:ナイス本荘インター店～ジェイ・マルエー
 - 7km以下:由利工業高校～薬師堂駅
- 2～5 kmの移動が中心

<どこからどこへランキング> ↑

乗車場所ランキング8位の「鈴木小児科」から、降車場所ランキング12位「業務用スーパー本荘鶴沼店」への移動が一番多い結果となった。その他の乗降状況を見ても、買い物での利用が多く見受けられるほか、高校生の帰宅に多く利用されている。

曜日・時間帯別の利用状況も踏まえると、午前中の買い物、通院利用が多い傾向にあることと、夕方は高校生の帰宅利用が多かったことが分かった。市内線、循環バスの運行エリア内であることから、希望する時間に乗れることで選ばれた可能性がある。

2 - 3 乗車実績⑥ (既存路線の状況)

令和7年12月の乗車状況

項目	乗車人数 (人)			のれッタ 総乗客数	前年同月との比較 循環バスは例年通りの利用者数であったが、R6が例年よりも300名利用者が多かったため、差が生じている。 市内線については、朝の第1便の利用者が、1日あたり6名減少している。 循環バスへの影響は少ないものの、市内線の減少分は「のれッタ」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	1,513	
R7.12	2,559	1,251	3,810		
差	△ 366	△ 812	△ 1,178		

令和8年1月の乗車状況

項目	乗車人数 (人)			のれッタ 総乗客数	前年同月との比較 循環バスについては、差がほぼなく影響がなかった。 市内線については、1日あたり1便2～4名程度減少している。 循環バス、市内線とも影響は少ないものの、市内線の減便分は「のれッタ」の利用に移行したと推測される。
	循環バス	市内線	合計		
R7.01	2,487	2,125	4,612	1,843	
R8.01	2,450	1,481	3,931		
差	△ 37	△ 644	△ 681		

令和6年と令和7年の乗車状況比較

項目	乗車人数 (人)			のれッタ 総乗客数	前年との比較 循環バスはR6.12月が例年よりも300名利用者が多かったため、差が生じたが、概ね例年通りの利用者数で推移している。 市内線については、R6.12月の朝の第1便の利用者が、1日あたり6名減少、R7.1月の減便以外の便で1便あたり2～4名程度減少した。 循環バスへの影響は少ないものの、市内線の減少分は「のれッタ」の利用に移行したと推測される。
	循環バス	市内線	合計		
R6	6,833	5,279	12,112	3,356	
R7	6,347	3,490	9,837		
差	△ 486	△ 1,789	△ 2,275		

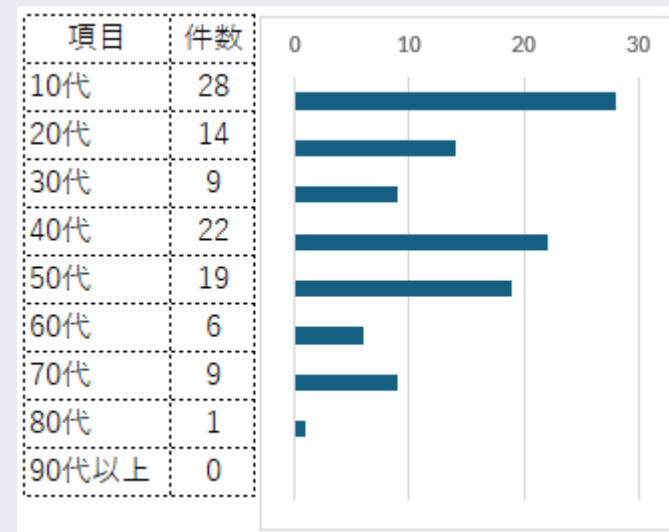
＜既存路線の乗車実績状況＞
 ・路線バス「市内線」については、減便を行い運転士の確保を実施
 ・市コミュニティバス「循環バス」は通常運行

市内線の減便分は「のれッタ」に移行したと考えられるが、循環バスは通常利用されており、「のれッタ」の多くの利用者は、「交通空白」地域を主とした地域公共交通の新規利用者が多かったと考えられる。

3. アンケート結果

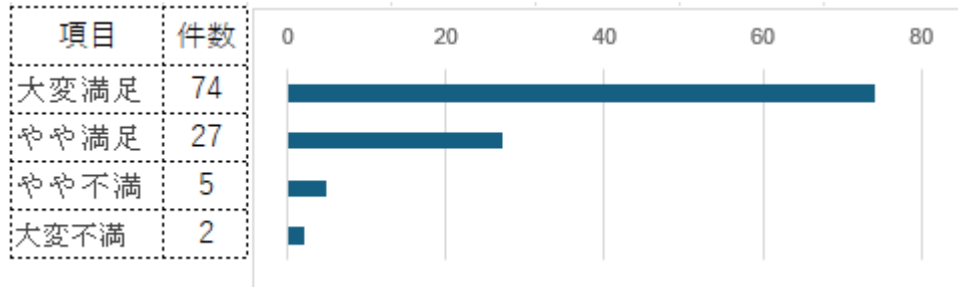
3 - 1 アンケート実施概要

項目	内容
実施期間	令和7年12月15日～令和8年1月31日
対象者	ゆりほん のれッタ会員及び利用者
回答方法	①紙（車内に設置） ②インターネット
回答者数	108名 <回答者年代別内訳> 10代：28名 20代：14名 30代：9名 40代：22名 50代：19名 60代：6名 70代：9名 80代：1名 90代以上 0名

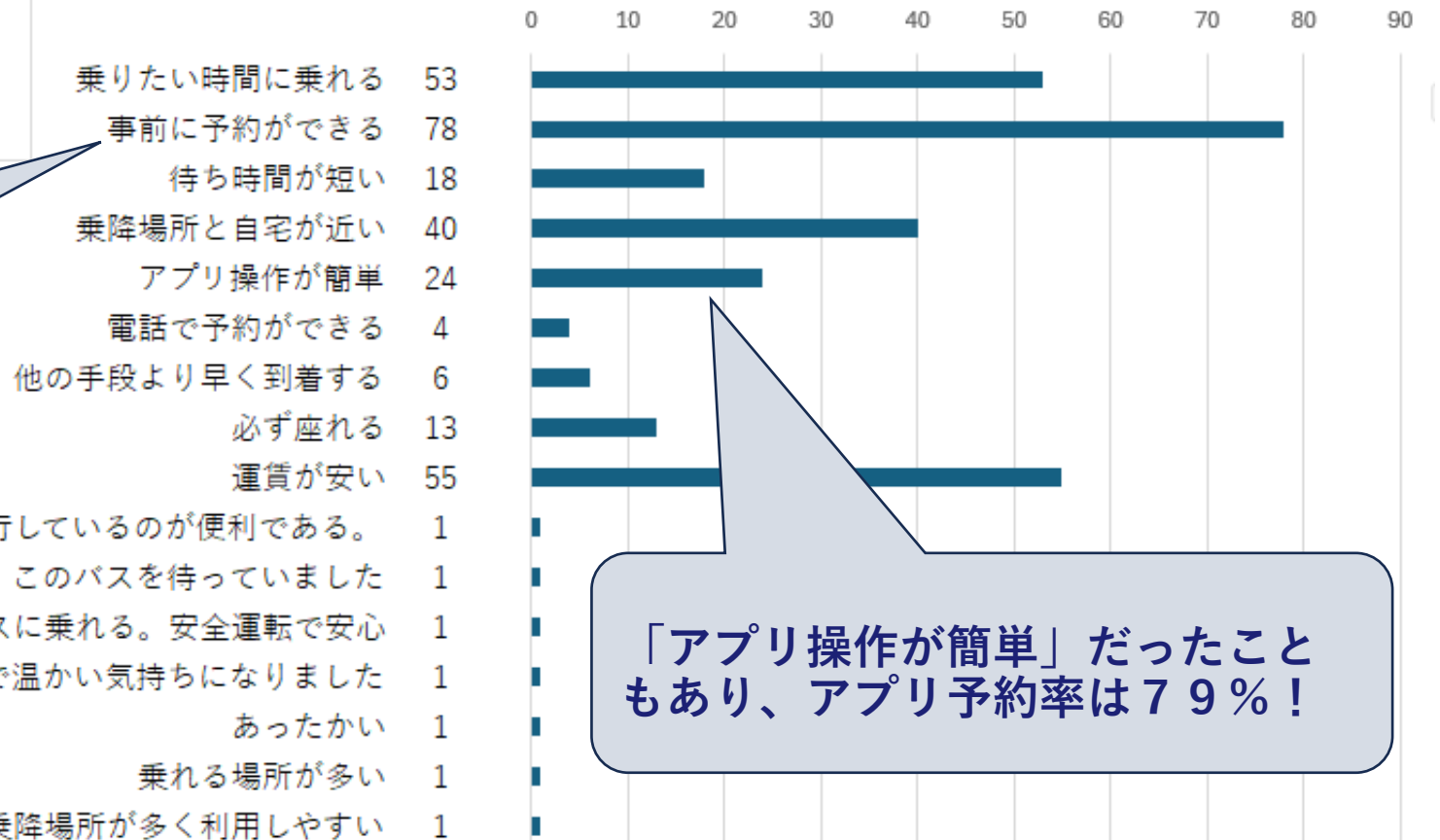


3-2 アンケート結果①

「ゆりほん のれッタ」の満足度について・・・108名中101名が「やや満足」「大変満足」と大好評でした！



設問：どういった点に満足いただけましたか？当てはまる項目を最大3つ選択



事前予約で、乗りたい時間に乗れることが評価されている

また、自宅近くから乗車できることも満足度が高くなった要因か？

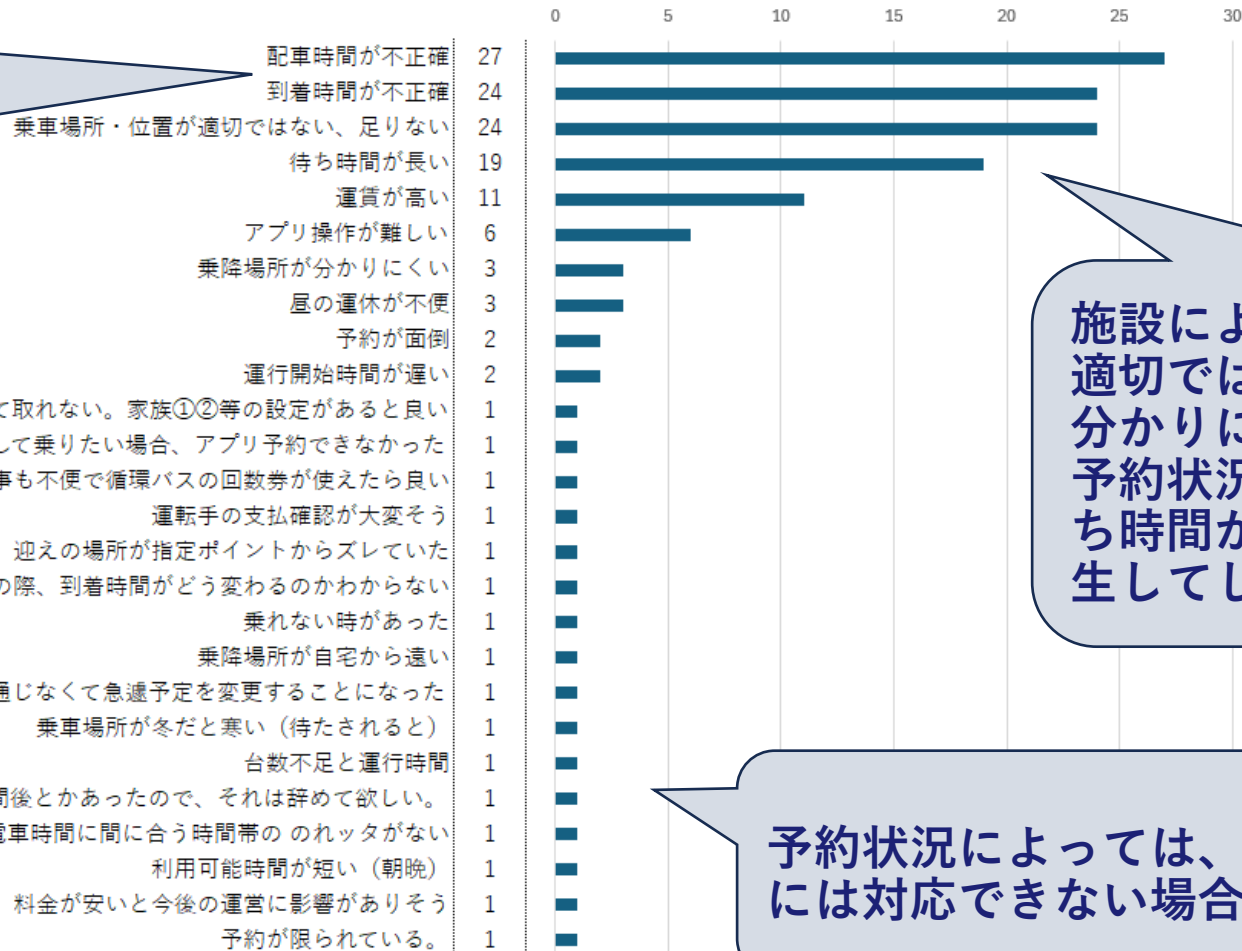
「アプリ操作が簡単」だったこともあり、アプリ予約率は79%！

3 - 2 アンケート結果②

好意的な意見が多かった一方で、利用してみてのこんな声も・・・。

設問：どういった点に不満を持たれましたか？当てはまる項目を最大3つ選択

冬期間の実証運行により、道路状況による渋滞など、車両の到着が遅れるケースが発生



施設によっては乗車場所の設定が適切ではないと判断される場合や、分かりにくい場合も
予約状況や交通状況によって、待ち時間が伸びてしまうケースも発生してしまった

予約状況によっては、「すぐ乗りたい」には対応できない場合もあった

3 - 2 アンケート結果③

設問：「ゆりほん のれッタ」に乗ってみて、どのような印象を持ちましたか？ ※回答の一部を抜粋により記載

活用しやすい
車を所有していない大学生のため、悪天候の日に変便利だと感じた。
とても快適（いつも一人だからかもしれない）。
綺麗な車内で乗り心地が良かった
あまり大きくなりなくゆくり乗れる事。以前から考えていたのよりとても乗り安く利用できてたいへん助かっています。これからもずっと利用出来るのを願っています。
バス停が多いのが便利だが、地域にばらつきがある。乗車人数に対して車が大きすぎる。台数が少なく、希望の予約が埋まって取れない時が不便。車を7人乗り程度に縮小し、利用者が多い時間帯だけでも台数を増やしたほうが良い。予約が混む時、ただ漠然と予約不可に表示するのではなく、現在の予約状況を、地図上か時間表等で分かるようにすると、乗車場所や時間を調整しながら別の予約を考える事も可能。
便利だ。
暖かい、運転手さんが優しい
予約もキャンセルもアプリ上で簡単にできるのが嬉しいです。熊が怖いので本当にありがたいです。すぐにでも実証運行ではなく本格運行へ移行していただきたいくらいです！
とても便利で助かっています。ただ、毎回駅への移動に使うため、他の乗合の方がいた時に、その方の行き先が優先でかつ降車場所が駅よりも先の地点であったりすると、電車時間もあるので手前で降ろしてもらえればありがたいと思います。先に予約していると優先なのかAIの指示なのか分かりませんが、電車時間に対してどの程度余裕をもって予約をすればよいのか予測が立てにくいと感じます。

乗車希望に合わせた利用ができるので、便利と判断される場合もある一方、予約の重複により希望の乗車時間で予約が取れず、使用しがたく感じるケースも

待ち時間やルート設定などにも様々な意見が出ており、時間が決まっている予定に対しては、不向きな交通モードと考えられる

それぞれの状況に応じた交通モードの選択も必要か？

3 - 2 アンケート結果④

設問：「もっとこうすれば乗りたくなる」といったご提案があれば、教えてください。 ※回答の一部を抜粋により記載

「利便性が高い」ことが認知され、運行エリアの拡大を求める声が多く届いた

また、乗降場所についても、もっと増やし、自宅近くで乗降したいといった希望が見受けられた

予約の重複により希望の乗車時間で予約が取れないケースもあり、運行台数の増加を求める声あり

予約型と定路線型を求める声もあることから、やはり状況に応じた交通モードの選択が必要か？

利用する場合の例の周知。オンデマンド以外での利用量が多いルート、時間帯の一部周遊化の組み込み。

現状で満足

停留所を増やす

生活保護受けてる人は無償にして欲しい

由利本荘市内(矢島は除くが西目は含む)の高校の登校時間に合わせた運行ができれば、親の負担も交通渋滞も緩和できるのではないかと？(特に冬季間)

- ・現金を支払う時におつりが出ないのは不便である。
- ・公衆電話でかける時があるがその場所にのれッタの予約電話番号や、行き先の番号が載ったものが張られていると便利かと思う。バス停ごとにあってもよい。
- ・イオンののれッタのバス停は羽後交通のバス停のところにあった方がイオンのカート置き場があるので良いと思う。今の場所だとカートが置かれぬ。荷物を持って移動しないといけないので大変である。

乗降場所が遠い。アプリ地図上で確認すると、確かに均等に決めたとは思いますが、私の居住場所（大楸町線路沿い）では線路を渡らないとオススメの最短乗降場所に行けないために、実際は別の遠い乗降場所を利用しなくてはならない。不公平感がある。線路付近の乗降場所の見直しが必須だと思う。

台数を増やす、大体は希望通り乗れる

乗れる範囲をもう少し広げてほしい。由利地域もお願いします。矢島も！！おじいちゃん、おばあちゃんも乗せて！1病院まで！！薬局も！！頑張ってください！！これからも乗りたいです！！

3 - 2 アンケート結果⑤

「ゆりほん のれッタ」運行エリア内の市内タクシー事業者2社へのアンケート ※回答の一部を抜粋により記載

Q 1	タクシーの利用回数に変化がありましたか？	2 件
	<input type="checkbox"/> 1～2割程度の減	2
	<input type="checkbox"/> 3～4割程度の減	0
	<input type="checkbox"/> おおむね変化はなかった	0
	<input type="checkbox"/> 1～2割程度の増	0
	<input type="checkbox"/> 3～4割程度の増	0
Q 2	「ゆりほん のれッタ」とタクシーは競合していると感じる場面はありましたか？	2 件
	<input type="checkbox"/> あった	2
	<input type="checkbox"/> なかった	0
Q 3	どういった場面で競合していると感じましたか？ (自由記述)	1 件
	県立大学生の注文が減った。	1
Q 4	「ゆりほん のれッタ」が採用している配車システムでは、事前予約が多く入った際に、一時的に車両を増やして対応することが可能ですが、その際に運行を受託するなどの連携は可能ですか？	2 件
	<input type="checkbox"/> 可	1
	<input type="checkbox"/> 不可能	1
	<input type="checkbox"/> 分からない	0

タクシー利用にも影響が生じ、のれッタの利用が多かった10代、とりわけ大学生の利用が減少したことが分かった。

タクシー利用の確保についても、今後検討していく必要がある。

(その他にご要望などがあればご記入ください) 2 件
今後、のれッタの運行範囲が拡大するとタクシー業は衰退していく

重度身体障がい者(児)タクシー利用権と同じような券を交通弱者(高齢者)に対して発行してもう少しタクシーの利用を促すような施策も考えてほしいと思います。この場合、自宅まで迎えに行き、目的地までの送迎になるので、1500円程度、お客様よりご負担して頂いて残りは行政負担とする内容を考えてもらえればありがたいです。

4. まとめ

4. まとめ①

項 目	内 容
利用実績の評価	2ヶ月間の短期実証ではあったが、3千人を超える方々に利用していただくことができ、利便性の高さが評価されたと考える。また、定期利用も見受けられるなど、生活に取り入れられたケースもあり、運行継続を求める声も多かったことから、「移動手段」として広く受け入れられたと感じている。
運行上の改善点	運行内容に関し、利用者アンケートからの満足度は高く、利便性の高さが評価されている。ただし、住宅地での乗降場所の追加や運行時間の延長など、今後は設計変更も視野に入れた検討も必要となってくる。また、運行台数の増加については運行事業者との調整の上、需要の高い時間・曜日で車両の追加を検討するなど、予約を受け付けやすい環境整備も必要と考えられる。
その他要望等	利便性の高さから運行エリアの拡大を求める声もあるが、現状でも希望時間に予約が取りにくかったり、運行台数の追加を求める声もあるため、エリアの拡大については慎重な検討が必要。由利本荘市は面積が広く、地域の地理的状況に応じた交通手段の確保など、交通モードの特性を活かした地域交通の構築について検討していく必要がある。

4. まとめ②

項 目	内 容
財政面における課題や改善点	利用者数の状況から運賃の在り方について適正価格の見極めを行うほか、障がい者等への割引制度については、財政負担とのバランスも考慮しながら検討を行い、持続性の高い交通サービスとなるよう検証を進める。
実証運行により生じた需要の変化	令和7年度の実証運行では、「循環バス」利用者はあまり「のれッタ」を利用していなかった可能性があることから、令和8年度の実証運行時は減便を行い、本格運行に向けた移行期間として利用を促す。
来年度以降の事業の見通し	令和7年度の冬期間の実証運行と、令和8年度の夏から秋に掛けた実証運行の検証内容を基に、令和9年度以降の本格運行の事業設計を検討。 令和8年度の実証運行は9月からの3か月間とし、車両を1台追加するとともに、「市内線」の減便に加えて「循環バス」においても減便を行い、本格運行に近い状態での実証とする。 由利本荘市中心市街地の移動の利便性向上と「交通空白」地域の解消、交通事業者における運転士不足の緩和など、様々な課題解決に向けた取り組みとして、導入を進めていく。