

北秋田市地域公共交通網形成計画

(素案)



平成 29 年 3 月

北秋田市

北秋田市地域公共交通網形成計画（素案）

－ 目 次 －

1. 計画の概要	1
1-1 計画の趣旨	1
1-2 計画の目的	1
1-3 計画の位置づけ	2
1-4 計画の対象範囲	3
1-5 計画の区域	4
1-6 計画の期間と進め方	5
2. 公共交通を取り巻く課題	6
2-1 公共交通における現状と課題	6
2-2 市全体の課題	14
2-3 課題解決に向けた交通ネットワークの方向性	15
3. 計画の基本方針・基本目標	16
3-1 本市の公共交通が目指す将来像（基本方針）	16
3-2 計画の基本目標	17
3-3 公共交通における役割の明確化	21
3-4 公共交通ネットワークの将来イメージ	22
4. 目標達成に向けた施策・プロジェクト	24
4-1 施策・プロジェクト体系	24
4-2 公共交通再編プロジェクト	25
4-3 交通環境改善プロジェクト	29
4-4 利用促進プロジェクト	33
4-5 連携・協働プロジェクト	37
5. 施策・プロジェクトの推進体制	41
5-1 関係する主体と基本的な役割	41
5-2 本計画の推進・管理体制	41
5-3 実施計画の検討・策定	42
5-4 施策の推進方法	42

第 1 章 計画の概要

1. 計画の概要

1-1 計画の趣旨

本市は平成17年に4町が合併し、秋田県で2番目に広大な土地を有する市となり、その行政面積は秋田県全体の約1割に該当する。

高齢化の著しい秋田県において、秋田県北地域の傾向は顕著であり、本市においても少子化・高齢化の問題が深刻化している。

公共交通においては、広大な土地を様々な交通モードがカバーしており、鉄道や路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、患者輸送バスやスクールバスなど複数の移動手段を有する一方、人口減少や少子高齢化、自家用車等の普及により公共交通の利用者数は減少傾向にあり、運賃収入だけでは運行の維持が困難なことから、交通事業者や行政（国・県・市）が赤字分を補填し運行している状況にある。

交通事業者においては、厳しい経営状況に加え、ドライバー等の人材不足が喫緊の課題となっているなど、本市の公共交通を取り巻く環境は「負」の悪循環により、年々厳しさを増し、課題が山積している。

我が国においては、平成25年12月に、交通に関する施策について基本理念や基本事項を定め、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進することを目的とした「交通政策基本法」が制定された。また、平成26年には「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方公共団体が中心となってまちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築するための「地域公共交通網形成計画」の策定が規定された。

こうした背景を踏まえ、本市では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に対応し、まちづくりと連携した公共交通の基本的な方針と施策体系を示す、地域公共交通の「マスタープラン」として「北秋田市地域公共交通網形成計画」を策定するものである。

1-2 計画の目的

地域公共交通の現状・問題点、課題の整理等を踏まえて、本市の地域特性や現況、市民ニーズに対応し、効率的かつ効果的で、将来にわたって持続可能な公共交通体系を再構築するために、「北秋田市地域公共交通網形成計画」を策定する。

本計画においては、将来的な公共交通ネットワークのあり方（公共交通の将来像）、公共交通に関連する各主体（市民、交通事業者、行政等）の役割の明確化、実施する施策・事業等を定め、計画期間中における将来像の実現を目指すものである。

1-3 計画の位置づけ

本計画は、本市の最上位計画である「第2次北秋田市総合計画」における基本構想・基本計画等と整合を図り、将来都市像（目指すまちの姿）である「住民が主役の“もり”のまち～森吉山などの自然を活かし、ぬくもりや見まもりで地域をもち上げる～」の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定するものである。

また、国が定める関連法における基本方針に基づき、本計画の検討を進めるとともに、まちづくりや観光、健康・福祉など各種関連計画と連携し、事業・施策の展開を図る。

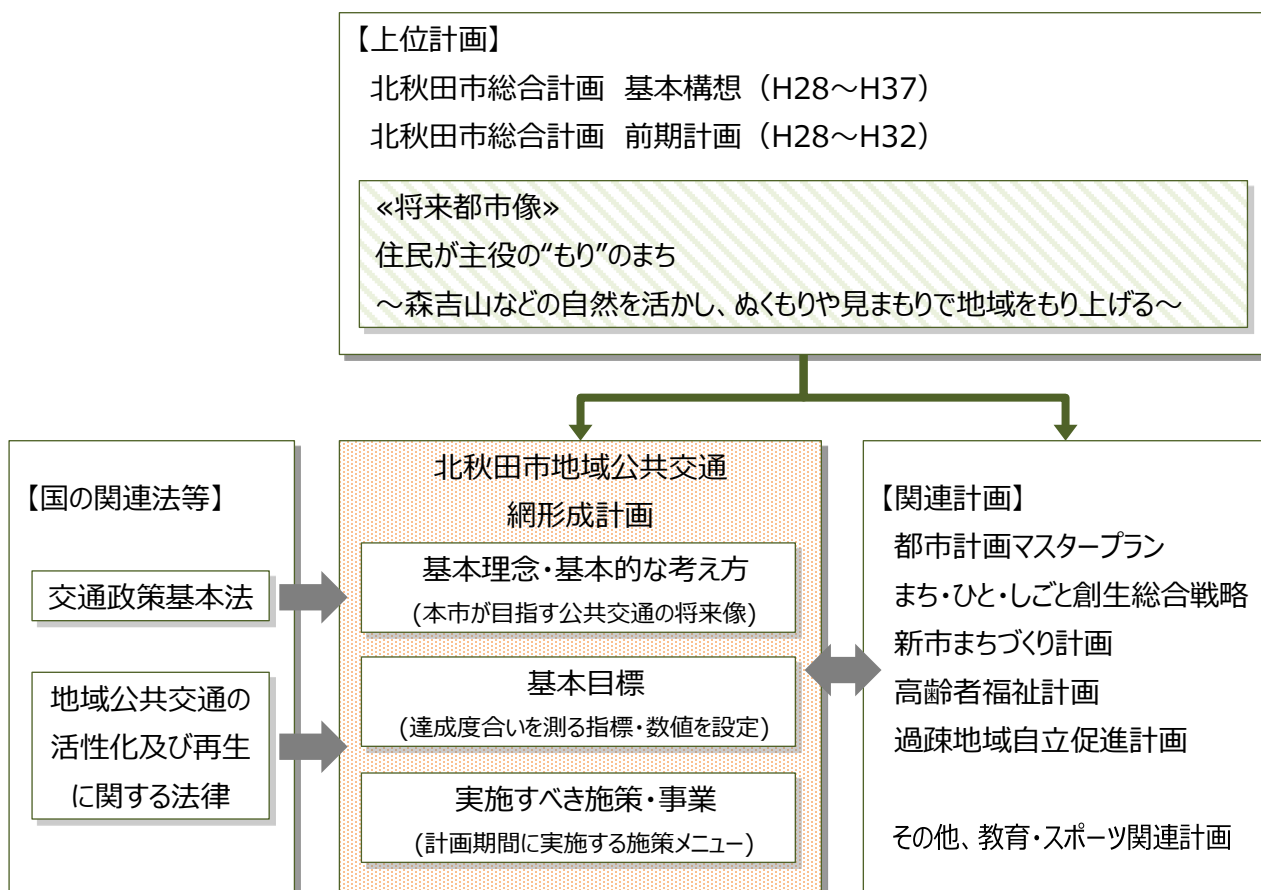


図 1-1 計画の位置づけ

1-4 計画の対象範囲

本計画は地域公共交通のマスタープランとして鉄道、路線バスをはじめとした各交通モードにおける市全体の方向性を示すものであり、特に市内のバス路線の再編と交通拠点の整備に重点を置きつつ、利用促進策、交通環境整備などを含めた総合的な施策体系を定める。

《対象となる交通モード（運行主体）》

- ・鉄道 2 路線（JR 奥羽本線、秋田内陸縦貫鉄道）
- ・路線バス 11 路線（秋北バス）
- ・コミュニティバス 1 路線（北秋田市）
- ・乗合タクシー 9 路線（北秋田市、各地域の団体）
- ・一般タクシー 6 事業者
- ・スクールバス、患者輸送バス 等

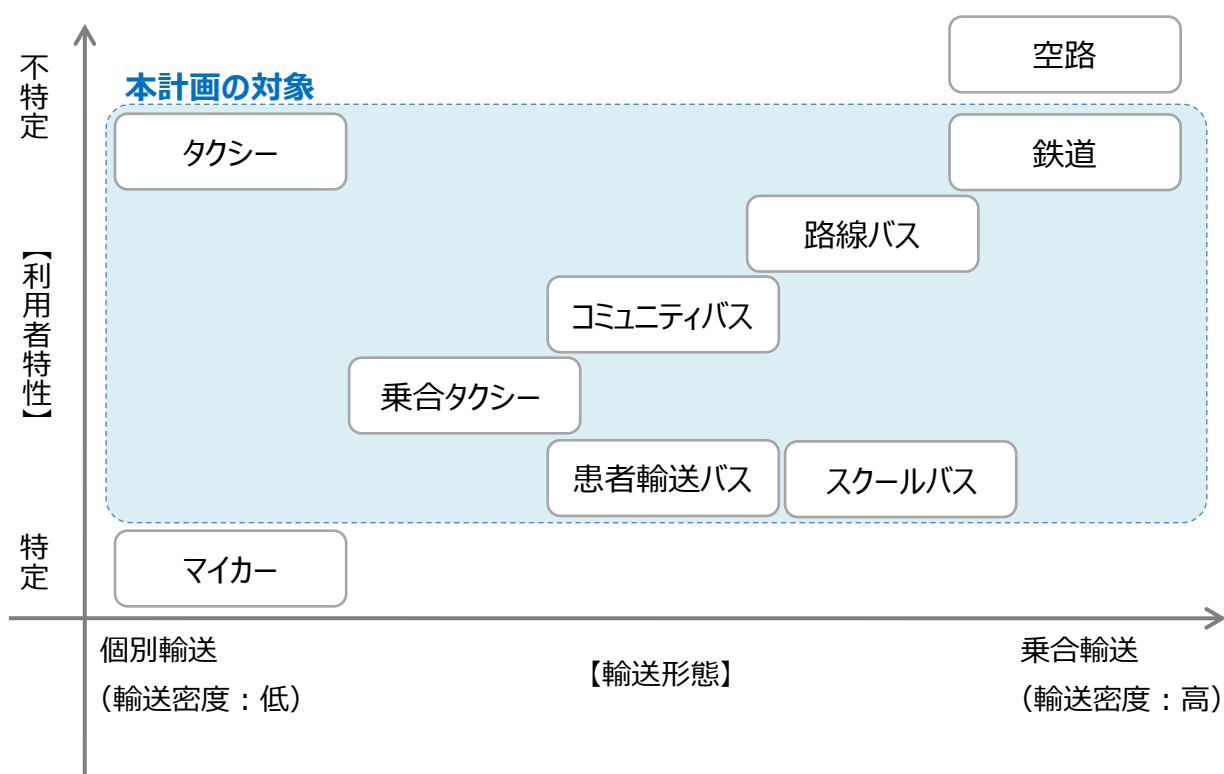


図 1-2 計画の対象範囲

1-5 計画の区域

本計画の区域は北秋田市全域とする。なお、地域間交通の運行見直し・改善を図る必要がある場合は隣接市町村（大館市、能代市、上小阿仁村等）との協議・調整を検討する。

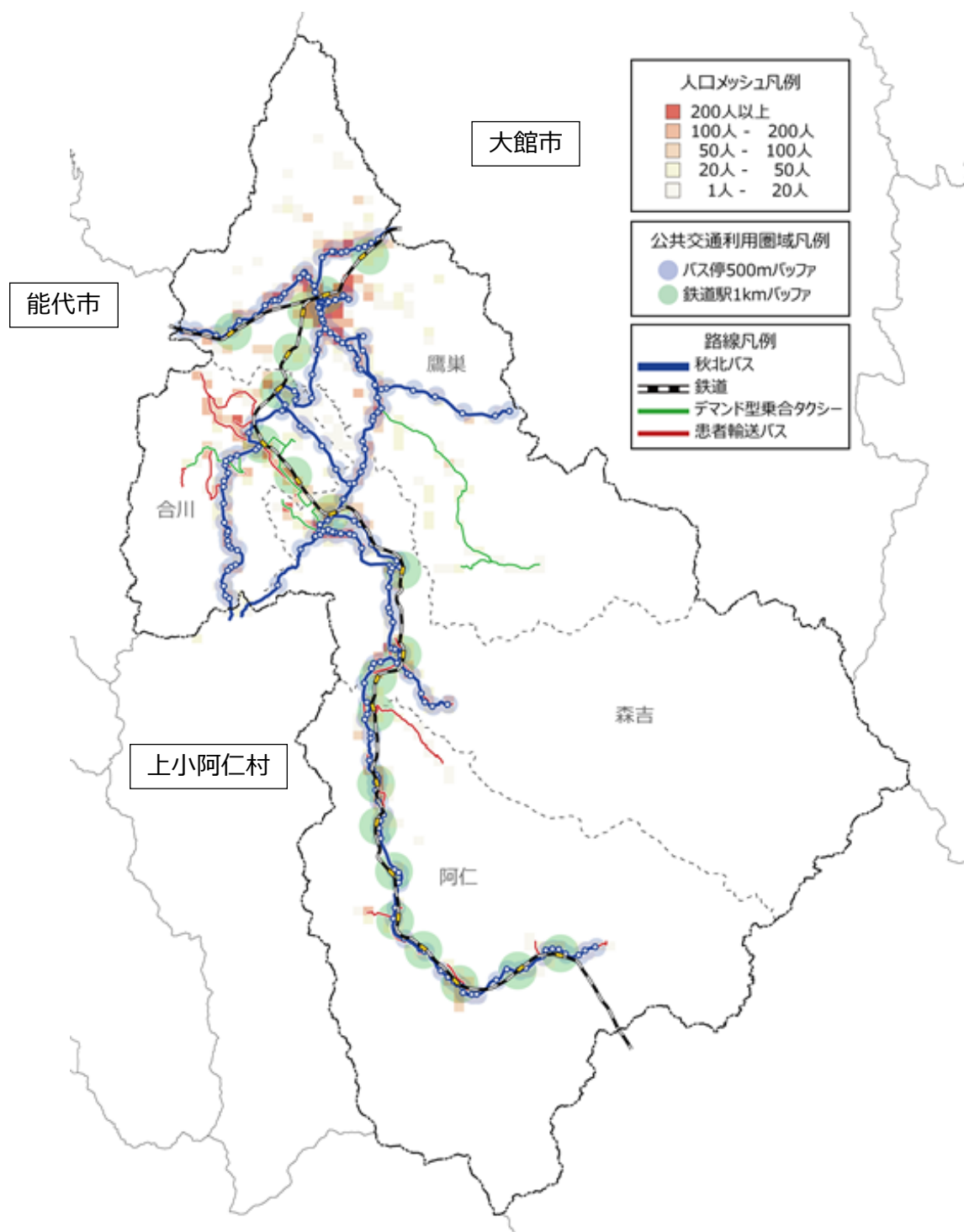


図 1-3 計画の対象区域

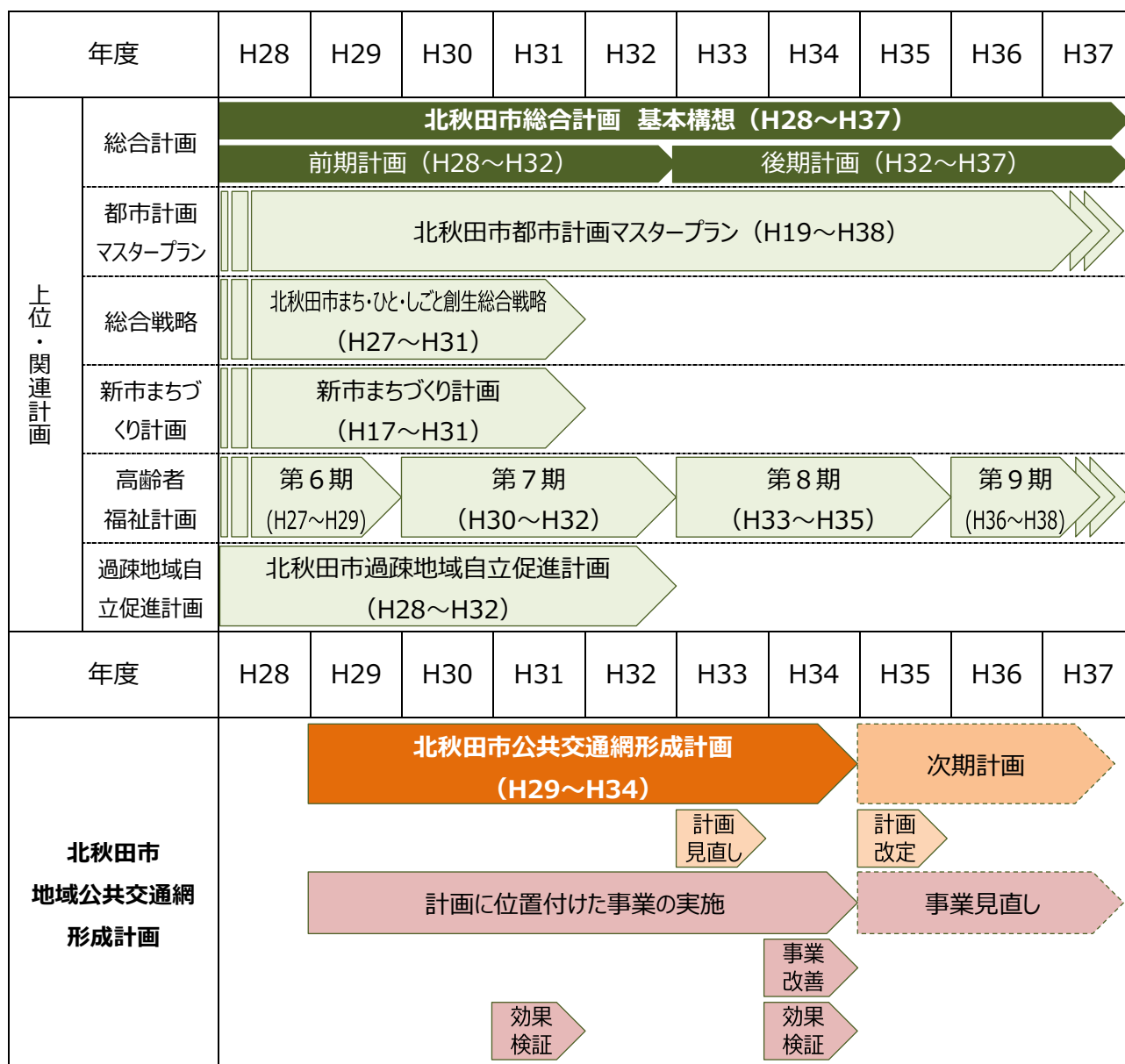
1-6 計画の期間と進め方

本計画の期間は平成29年度～平成34年度までの6年間とする。

上位計画である「北秋田市総合計画」の基本構想期間は、平成28年度から平成37年度までの10年間だが、前期計画期間が平成28年度から平成32年度の5年間であり、平成32年度の前期計画期間終了時において、後期計画へと見直すことから、同時期に本計画も見直し・モニタリングを図り、事業進捗の確認等を行うものとする。

計画期間終了時には、計画期間全体の施策・事業の進捗確認及び効果検証を行い、次期計画への見直しを図る。

本計画は、平成29年度から平成34年度までの6年間とします。



第2章 公共交通を取り巻く課題

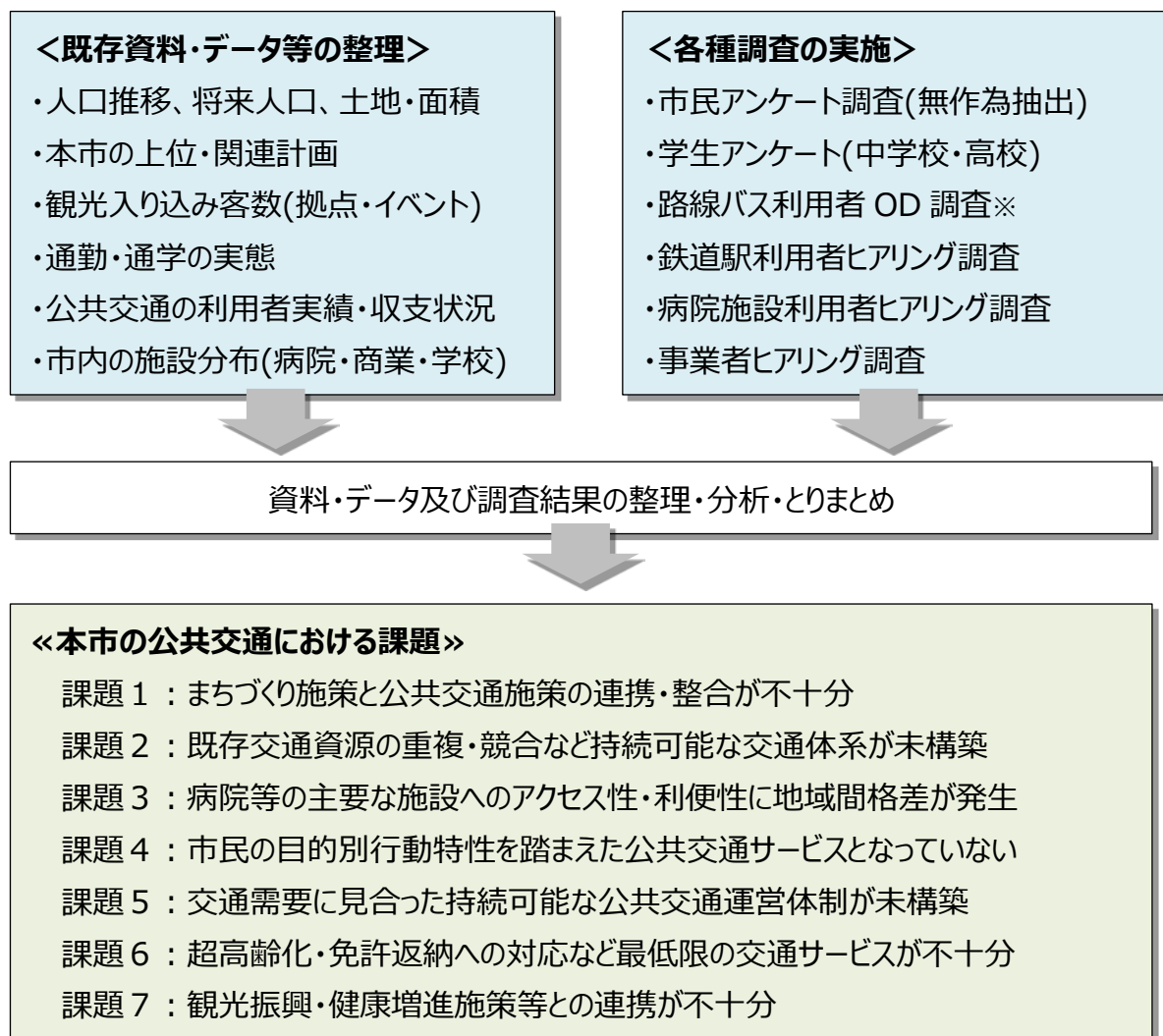
2. 公共交通を取り巻く課題

2-1 公共交通における現状と課題

本市の地域特性及び公共交通の現状について、既存資料・データの整理や市民アンケート調査、公共交通の利用実態調査等により、整理・分析を実施した。

それらの結果を踏まえ、様々な視点から本市の公共交通における課題について分析を行い、以下に示す7つの課題を整理した。

それぞれの課題の内容については次頁以降に示す。



※OD調査：利用実態を把握するための起点（origin）から終点（destination）までの乗降人数等の調査のこと

図 2-1 本市の公共交通における課題の概要

(1) まちづくり施策と公共交通施策の連携・整合が不十分

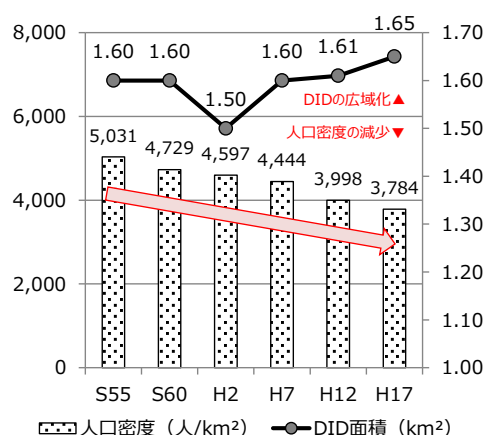
現 状

- ・本市の最上位計画である「第2次北秋田市総合計画」に基づき、将来都市像「住民が主役の“もり”のまち」の実現に向け、各関連計画のもと、施策・事業を行っているところである。
- ・人口集中地区（DID）の広域化・人口密度の減少、大型商業施設の郊外立地、商店街等の空き店舗数の増加、歩行者通行量の減少などの影響により、市街地のドーナツ化現象や中心市街地の衰退が進行している状況にある。
- ・上位・関連計画において、鷹巣地域を中心市街地として位置づけ、活性化に向けた取り組みを行っており、平成28年4月にオープンした北秋田市民ふれあいプラザ「コムコム」が、交流拠点として、活性化の一因となることが期待される。

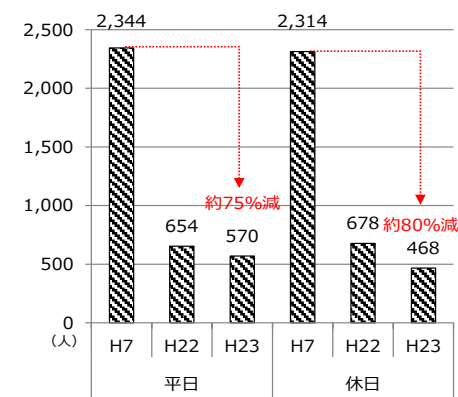


資料：北秋田市中心市街地活性化ビジョン

▲鷹巣市街地における主要施設の立地状況



▲DIDの面積と人口の推移



▲中心市街地における歩行者・自転車通行量

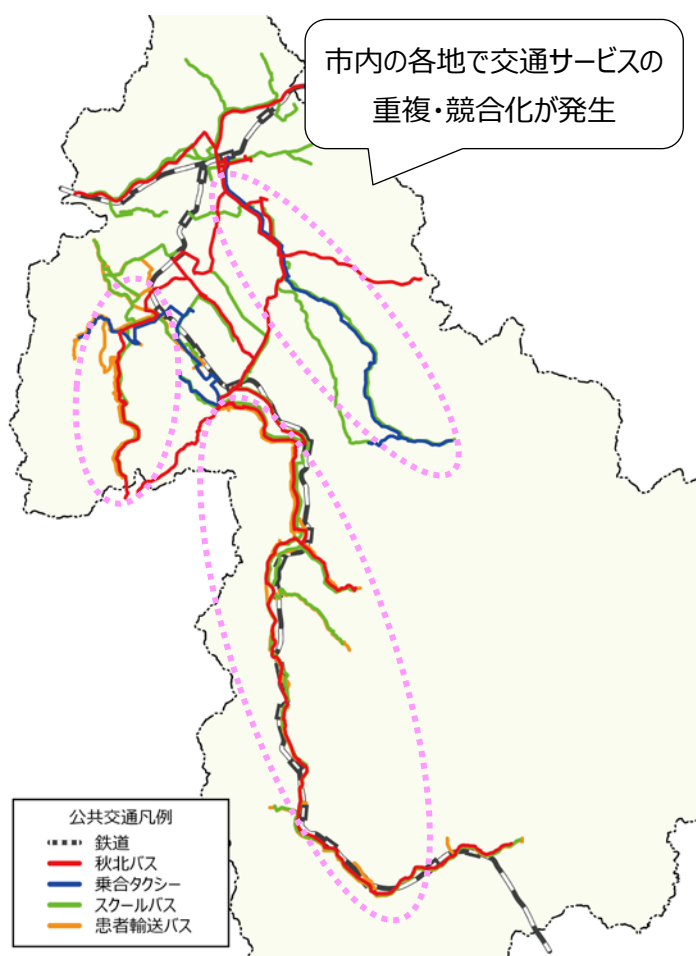
課 題

- ・「コムコム」のオープンをはじめとして、イベントの実施や商店街独自の取り組み等、活性化に向けた取り組みを行っているが、公共交通ネットワークが有機的に結びついておらず、中心市街地を中心とした回遊する仕組みが整っていないため、活性化に向けた施策・取り組みと移動手段との連携・整合が不十分になっている。
- ・中心市街地の活性化に向け、JR 鷹ノ巣駅やコムコム、郊外商業施設等の、鷹巣地域における主要な拠点を有機的に結ぶ公共交通ネットワークを構築することにより回遊の仕組みづくりを行うことが、まちづくりと公共交通の連携・整合を図る上で必要な視点となる。

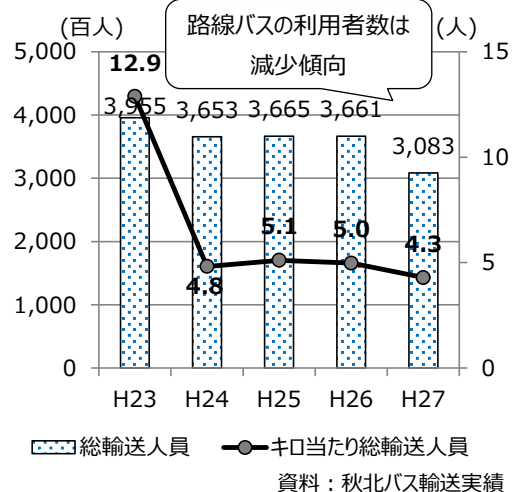
(2) 既存交通資源の重複・競合など持続可能な交通体系が未構築

現 状

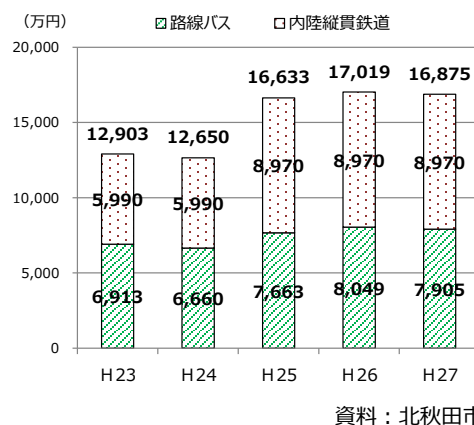
- ・本市には鉄道、路線バス、乗合タクシー等の公共交通をはじめとし、スクールバス、患者輸送バス等の目的バスなど、様々な交通サービスが混在している状況にあり、一部では経路の重複及びそれに伴う競合化が発生している。
- ・公共交通の利用者数は減少傾向にあるが、今後の人口減少や少子化の進行による利用母数の減少・通学利用の減少等により、更に減少傾向は加速することが予想される。
- ・その一方で、利用者数の減少に伴う赤字分を補填するために、公共交通維持・確保に掛かる行財政の負担は増加傾向にある。



▲公共交通の運行路線図



▲北秋田市の路線バス輸送実績



▲公共交通維持に掛かる行政負担

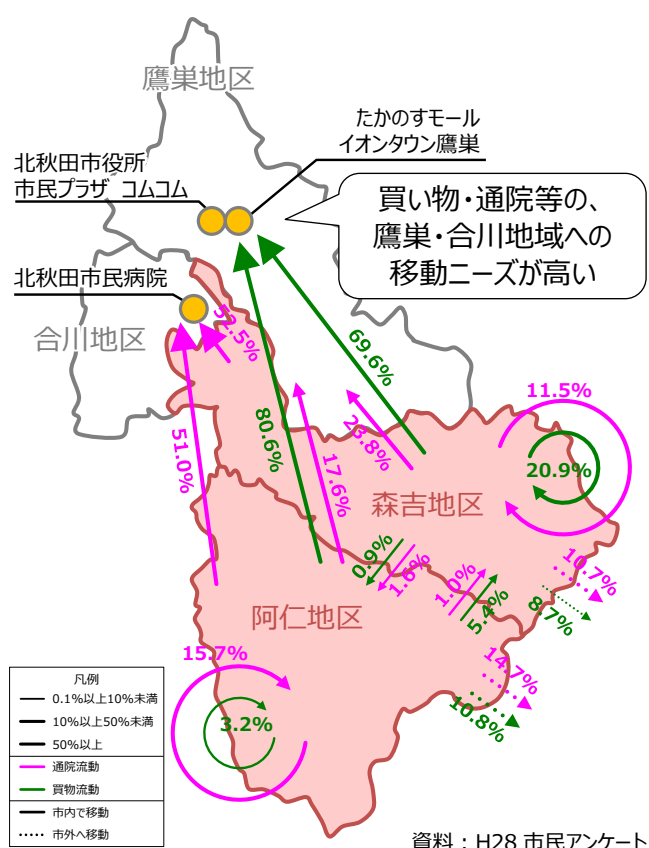
課 題

- ・路線バスの廃止や小中学校の統廃合等により、應急的な対応を求められてきた背景から、全体として統率のとれた交通体系の構築がなされておらず、各交通手段の棲み分け・役割分担が不明瞭となっており、利用者の分散化、交通サービスの低密度化を招いている。
- ・利用者が減少する中で、分散化・低密度化が続く場合には、各交通サービスの維持・確保自体が困難な状況になり、市民の移動手段が確保できず、安心して住み続けられる生活環境の形成においても困難な状況になることが予想される。

(3) 病院等の主要な施設へのアクセス性・利便性に地域間格差が発生

現 状

- ・本市は平成 17 年の合併により、県内では由利本荘市に次ぎ 2 番目に大きな市域を有しているため、地域の特性や市民の移動ニーズは居住地域により異なっている。
- ・鷹巣・合川地域は、商業施設や市民病院、行政機能等が複数立地しており、鉄道、路線バス、乗合タクシー等の公共交通が充実する一方、森吉・阿仁地域においては大型商業施設や総合病院等の主要施設の立地が無く、買い物・通院等の日常生活の移動において、鷹巣・合川地域への移動ニーズが高い状況にある。
- ・これに対し、森吉・阿仁地域は公共サービスとして鉄道・路線バスや患者輸送バスが運行しているものの、便数は少ない状況にある。



▲森吉・阿仁の通院・買い物流動

▼患者輸送バスの運行概要

行先	起点・経由地	運行日	運行本数 (日)
合川診療所	北地区方面	平日・第2,3土曜	1往復
	南地区方面	平日・第2,3土曜	1往復
	東、西地区方面	平日・第2,3土曜	1往復
米内沢診療所	前田方面	平日	1往復
	米内沢駅方面	平日	5往復
	本城方面	水・木	1往復
阿仁診療所	根子方面	月・木	1往復
	打当方面	月・木	1往復
	小淵方面	火	1往復
	打当方面	火	1往復
	比立内方面	水	1往復
	三枚方面	金	1往復
	前田方面	金	1往復



▲患者輸送バスの運行経路図

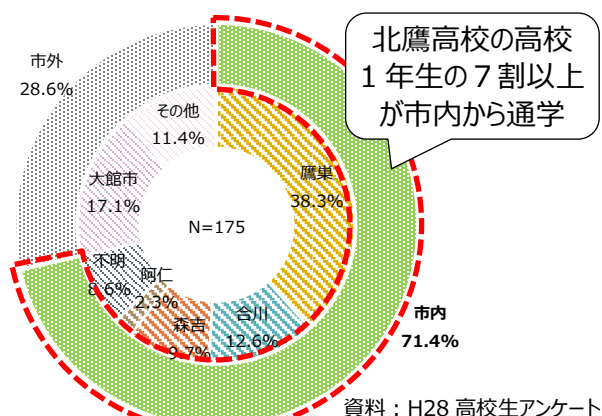
課 題

- ・買い物や通院等の日常生活の移動において、居住する地域で公共交通による移動に格差が生じており、特に移動ニーズが高い市民病院への移動においては、鷹巣・合川地域では「行き」・「帰り」の移動手段が一定程度確保されている一方、森吉・阿仁地域では「行き」は路線バスが運行しているが、「帰り」は診療時間によって鉄道・路線バス・タクシー等の乗り継ぎをする必要があるなど、地域間でアクセス性・利便性が大きく異なっている。
- ・本市で安心して暮らし続けるためには、日常生活において最低限必要となる移動需要に対し、地域間の格差をなくすための交通サービスの展開が必要となる。

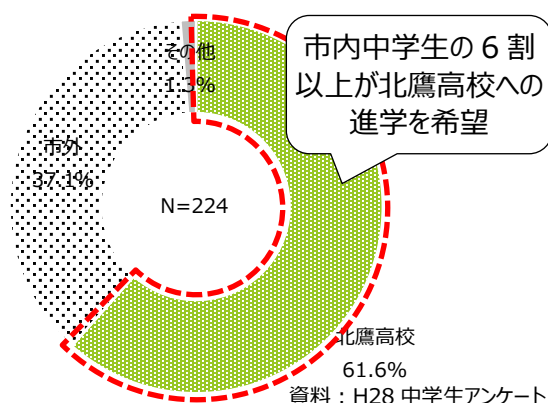
(4) 市民の目的別行動特性を踏まえた公共交通サービスとなっていない

現 状

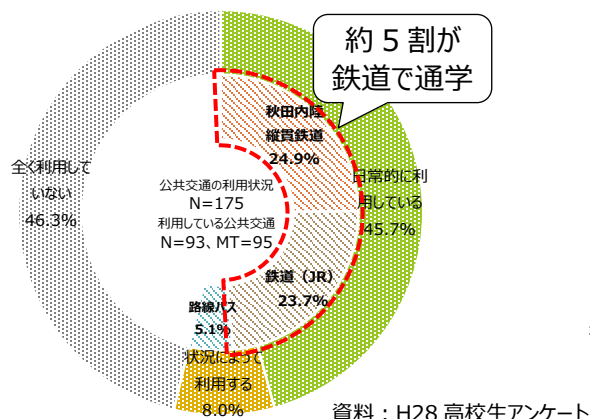
- ・平成 23 年に市内の 4 高校が合併し設立された秋田北鷹高校は市内唯一の高校であり、生徒（高校 1 年生）の 7 割以上が市内から通学している。また、市内の中学 3 年生においては 6 割以上が当校への進学を志望しており、通学の点で高い拠点性を持つ施設である。
- ・生徒の約 5 割が鉄道により通学しており、JR 鷹ノ巣駅をはじめとした市内の鉄道駅は高校生の通学において重要な拠点となっている。
- ・学生を含めた、鉄道利用者の 4 割以上が交通機関同士の待ち時間の調整を要望しており、現状の待ち時間に対する不満度の高さがみられる。



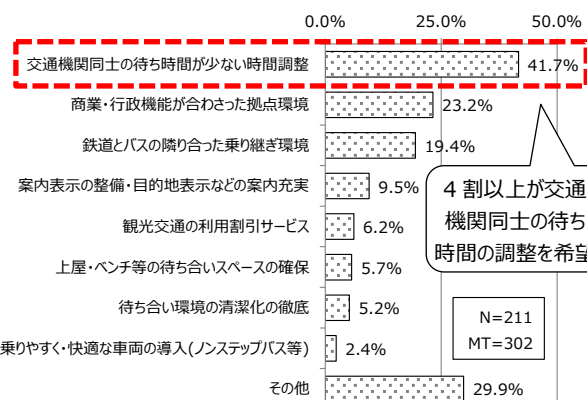
▲北鷹高校生徒（1 年生）の住居



▲市内中学 3 年生の志望校



▲北鷹高校生徒の公共交通利用状況



▲公共交通に必要なサービス（利用者）

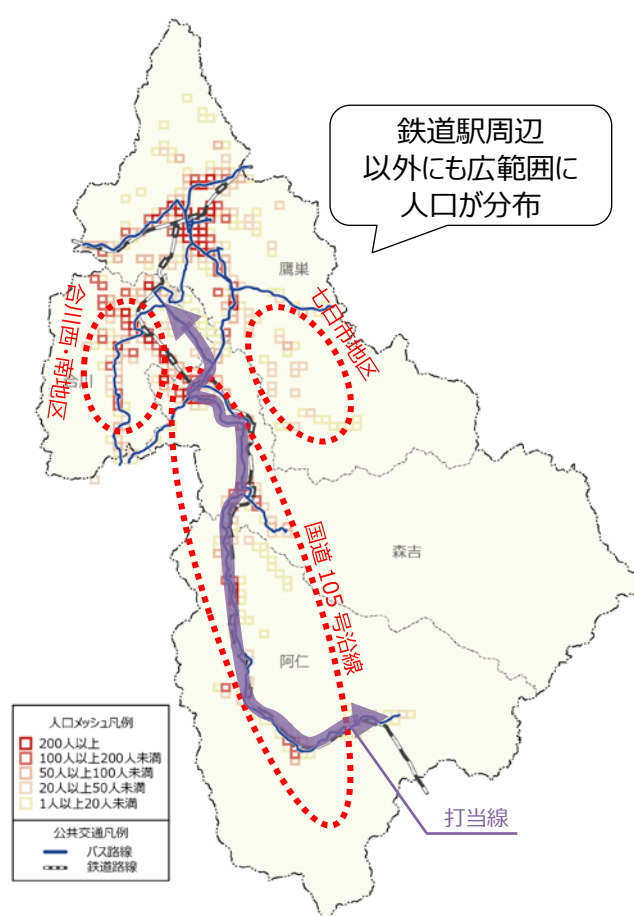
課 題

- ・JR 鷹ノ巣駅の待合室は、夕方 6 時に施錠されてしまうため、部活動等で帰宅時間が遅れる場合には待合室の利用が出来ず、仕切りのないコンコースやホームで待たなければいけない状況にある。
- ・路線バスは主要な鉄道駅にバス停を設置し接続しているが、各駅の待合所とバス停の距離が離れているため、路線バスの到着が気付きにくいケースがあるなど、乗り入れ等の接続性においても課題がある。
- ・利用者が安心して公共交通を利用できる環境を整えるため、待ち合い環境の改善や交通機関同士の接続・ダイヤ調整等の検討が必要となる。

(5) 交通需要に見合った持続可能な公共交通運営体制が未構築

現 状

- ・ 森吉・阿仁地域は国道 105 号の沿線において概ね人口が分布しているが、鷹巣・合川地域は鉄道駅や幹線道路から逸れたところにも集落が点在している等、広範囲に渡り人口が分布している状況にある。
- ・ 阿仁地域においては路線バス・打当線が運行しているが、運行距離が長いため、始点の打当から終点の北秋田市民病院前までは 1 時間 30 分以上かかり、利用者の負担が大きくなっている。
- ・ また、路線バスは運行距離が長くなる程、運行に掛かる経費が増大するため、打当線のような長大路線は輸送コストが大きくなる傾向がある。



▼路線バス・打当線の時刻表

		往路	
		起終点	発着時刻
往路	起点	北秋田市民病院前	12:40
	終点	打当	14:13
復路	起点	打当	7:40
	終点	北秋田市民病院前	9:13

起点から終点まで 1 時間 30 分以上要している
(1 日 1 往復の運行)

▼一般的な路線バスの年間運行経費の計算式

年間運行経費の計算式 (一例)

$$= \text{運行日数 (日)} \times \text{運行便数 (便/日)} \times \text{走行キロ (km)} \times \text{キロ当たり経常費用}$$

例) 毎日運行・1 日 5 便・走行キロ 30km の場合
年間運行経費は約 1 千 8 百万円

$$365 \times 5 \times 30.0 \times 323.04 = 17,686,440$$

※キロ当たり経常費用は国土交通省で定められた単価

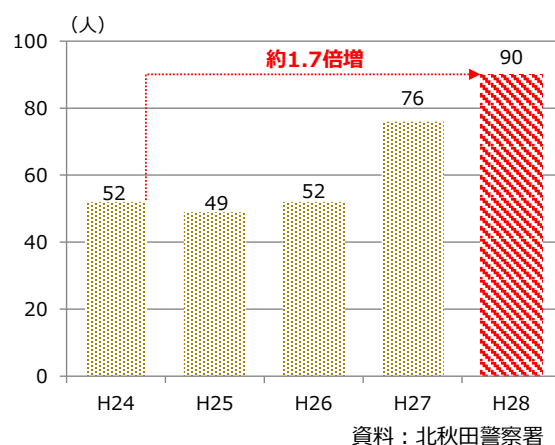
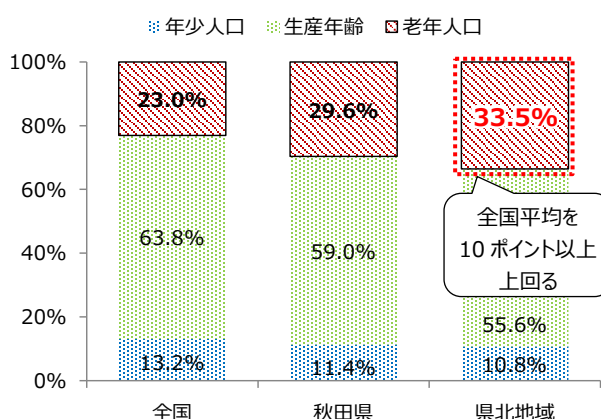
課 題

- ・ 打当線をはじめとした市内を運行する路線バスは、全路線が乗車密度 3.0 人を下回っている低密度な状態であるため、輸送コストに見合った収益が確保できていない状況にある。
- ・ 路線の長大化に伴う利用者の長時間乗車は、公共交通のメインユーザーの一つである高齢者にとって身体的にも経済的にも厳しく、利用を敬遠する要因の一つと考えられる。
- ・ 市域が広く、広範囲に人口が分布する本市において、各地区の住民の移動需要及び需要の総量に応じた交通サービスの展開が必要であり、効率的な運営が求められる。

(6) 超高齢化・免許返納への対応など最低限の交通サービスが不十分

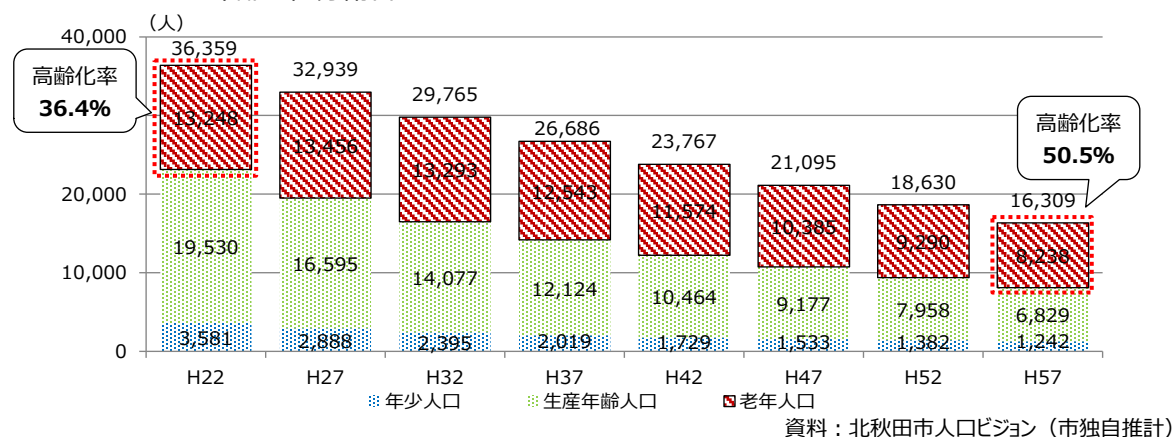
現 状

- ・全国的にみて高齢化の著しい秋田県において、本市を含む県北エリアは特に高齢化の進行が顕著であり、本市における高齢化率は平成 22 年時点で 36.4%、将来人口推計結果では平成 57 年には 50.5%まで増加する予測となっており、市民の 2 人に 1 人が 65 歳以上となる超高齢化社会の到来を想定している。
- ・高齢化の進行に伴い、免許返納者が増加することが予想され、現状では 60 歳以上の市民の約 4 割が将来的に免許を返納したいと考えており、実数値においても、平成 27 年以降返納者数は増加傾向にあり、市内の免許返納者数は 5 年前に比べ約 1.7 倍となっている。



▲年齢 3 区分割合

▲北秋田市内における免許返納数の推移



▲北秋田市の将来人口推移

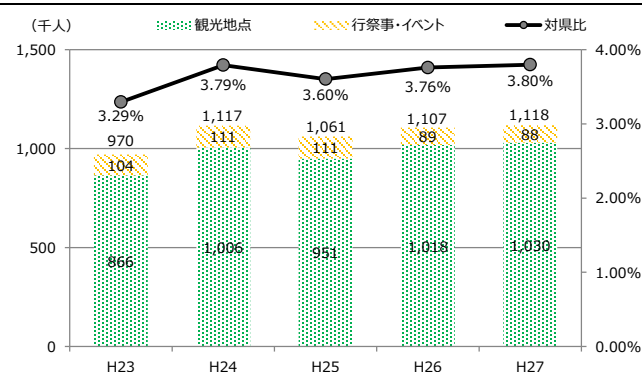
課 題

- ・高齢化の進行により、通院時の対応が必要となるが、現在本市で実施している通院支援及び外出支援は、障がい者や要介護者に対する福祉サービスが中心であり、NPO や民間による福祉輸送等も実施されているものの、高齢者の増加に比例して、移動に不便を感じる市民が増加することが懸念される。
- ・また免許返納においても、免許を返納したいが代替の移動手段が無いため返納することが出来ない層に対するケアが必要であり、福祉サービスと公共交通の役割分担を含めた検討が必要となる。

(7) 観光振興・健康増進施策等との連携が不十分

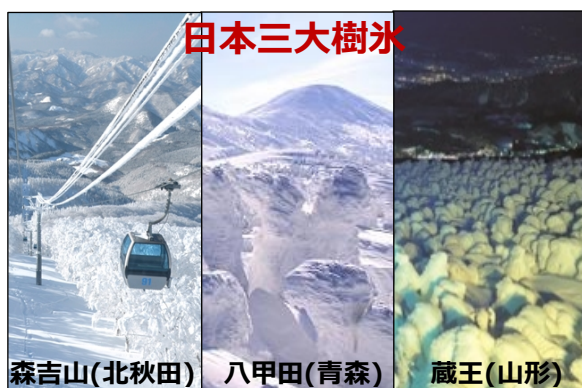
現 状

- ・ 森吉山は紅葉期には 1 万人近くが来訪する本市の主要な観光拠点であり、「まるごと森吉山観光振興プロジェクト（H25～H28）」に基づき、山頂駅舎の整備や観光案内人の設置など、観光振興に向けた各種施策を展開している。
- ・ 今後は「日本三大樹氷」の一つとして、八甲田（青森県青森市）・蔵王（山形県山形市）と並び、冬期観光拠点の一つとして施策を展開するなど、更なる観光の活性化を目指している。
- ・ 秋田内陸縦貫鉄道においては、観光路線を意識した車両ラッピングやイベント開催、駅舎周辺の整備等の施策展開を行い、国内旅行客に限らず台湾や韓国等の東アジアを中心とした外国人観光客の利用も増加している。



資料：H27 秋田県観光統計概要

▲北秋田市観光入込客数



▲日本三大樹氷一覧



▲森吉山 山頂駅舎「ぷらっと」



資料：秋田内陸縦貫鉄道 HP

▲秋田内陸縦貫鉄道のラッピング車両

課 題

- ・ 市内の観光拠点を周遊する「森吉山周遊タクシー」は、紅葉シーズン等において需要が集中する一方で、予約が必要なことなどの観光客に対する事前の周知が現状では HP やチラシ等での案内に止まっていることから、PR 手法を検討するとともに、観光における新たな二次交通の導入についても検討する必要がある。
- ・ 秋田内陸縦貫鉄道においては外国人对応として多言語に対応した音声ペン（案内マップ）の設置等を行っているが、交通事業者間や交通・観光間の連携が希薄であり、全市的な取り組みとなっていない。

2-2 市全体の課題

本市における公共交通全体及び地域別の課題について下図のとおり整理した。

北 秋 田 市 全 体 に
関 わ る
地 域 公 共 交 通 の
現 状 と 課 題

- ◇ 市政 10 周年を迎え、平成 27 年度に総合計画、新市まちづくり計画、過疎地域自立促進計画を策定。将来都市像の実現及び新たなまちの形成に対応した地域公共交通ネットワークの形成が求められている。
- ◇ 本市は人口減少、高齢化が急激に進展している。また、広大な市域・都市構造を踏まえ、既存交通資源の活用のみならず、交通需要の変化を見据えた公共交通体系の構築が課題である。
- ◇ 中心市街地の空き店舗の増加、郊外部の大型 SC・病院の立地に伴い、都市機能が広域分散化している。そのため、効率的かつ最適化した地域公共交通の運行計画・運営体制づくりが課題となっている。
- ◇ 市内の 4 つの高校が合併・統合したため、市外への通学者が増加傾向にある。鉄道・路線バス等、地域間交通の需要を見極め、子どもたちの移動を守り・支える「幹線軸（骨格）」を位置づけていく必要がある。
- ◇ 上位計画及び関連計画では駅・市民ふれあいセンター等を交通拠点として位置づけているが十分な整備が行われていない。各交通モード間の連携を促進するための拠点整備を進めることが必要と言える。
- ◇ 本市は森吉山・熊牧場など観光活性化に向けた取り組みを推進している。しかし、観光資源を有機的に繋ぐ公共交通サービス・情報提供等は、十分とは言えない。観光客の受入環境づくりを行う必要がある。
- ◇ 法改正に伴い、「交通」だけでなく、「都市計画・土地利用」「観光振興」「健康増進」等、「まちづくり」との連携が求められている。「まちづくり」と「交通」が一体となった事業推進が求められている。

○鷹巣地域

【人口構造】

- ・本市の総人口の 53.9%（18,814 人）が居住する、最も人口が集中しているエリア。将来人口推計では、最も高齢化率の上昇が遅い。

【まちづくり】

- ・ JR 鷹ノ巣駅周辺は「中心市街地活性化ビジョン」が策定され、JR 鷹ノ巣駅前を重要な賑わい拠点として事業を推進。
- ・ ふれあいプラザコムコムがオープンし、市民の交流拠点となっている。
- ・ イオンタウン・いとく SC の大規模商業施設があり、市民における買い物の移動需要が高い拠点となっている。一方、市街地の商店街では衰退が進行している。

【公共交通の現状】

- ・ JR 鷹ノ巣駅前には JR・秋田内陸縦貫鉄道、路線バスの発着地となっており、交通結節機能を有している。
- ・ 地区内には交通空白地域が点在しており、交通による移動手段が確保されていない。
- ・ 鷹巣地域を運行する全ての路線バスが JR 鷹ノ巣駅前を経由するが、駅前で路線バスが停車せず、乗り継ぎがしにくい状況にある。
- ・ 高校生から、駅の待合室の開放時間が短く、バスや電車を待つことができないとの意見が上げられている。
- ・ 鷹ノ巣駅での鉄道と路線バスの接続性に不満の声があがっている。

【公共交通施策の方向性（案）】

- ・「JR 鷹ノ巣駅前の交通結節点整備」「市内主要施設への循環バスの運行」「病院を結ぶシャトルバスの運行」「鉄道・路線バスの乗り継ぎ強化・環境整備」による交通環境の改善を実施。

○合川地域

【人口構造】

- ・本市の総人口の 19.3% (6,726 人) が居住している。高齢化率は 36.9%であり、2050 年には高齢化率 40%を超える。
- ・今後、高齢化の進展・免許返納者の増加等に伴い、公共交通需要が変化することが予想されるエリア。

【まちづくり】

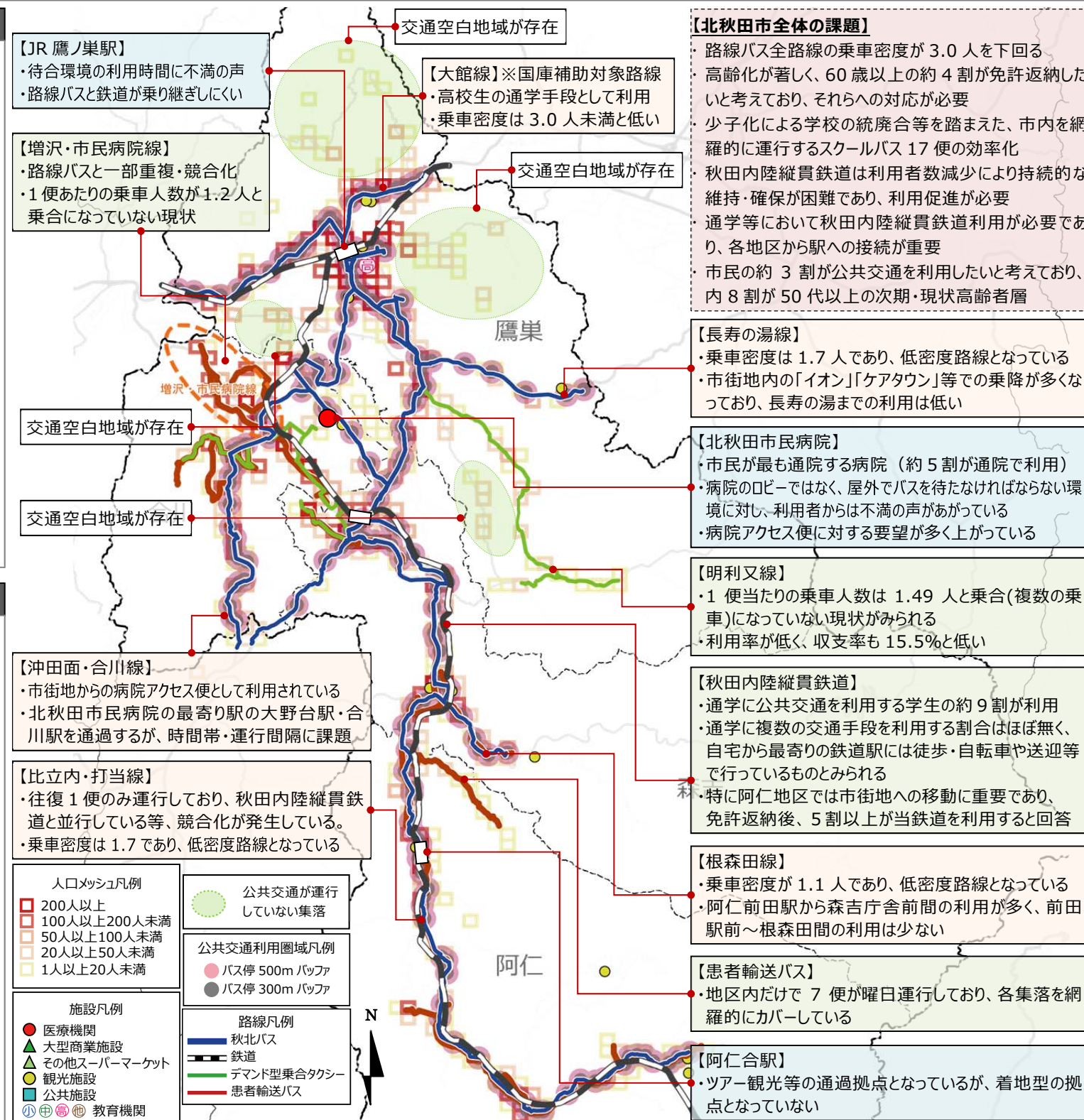
- ・新市まちづくり計画では「活力ある産業と調和するやすらぎ居住拠点づくり」として位置づけられており、空港・工業団地等、産業関連拠点が集積している。
- ・都市計画区域マスタープランでは「合川駅」「市民病院」「北欧の杜公園」が主要拠点として位置づけられている。

【公共交通の現状】

- ・秋田内陸縦貫鉄道の「合川駅」「大野台駅」に路線バス合川(3)線が接続。
- ・路線バスは合川(3)線のみ運行しているが、乗車密度は 1.8 人。
- ・路線バスの他、患者輸送バス・マイタウンバスが運行しているが、市街地への移動手段は公共交通では確保されていない。
- ・複数の交通が混在しているため、一部路線に重複・競合化している箇所がみられ、効率化に向けた改善が必要。
- ・住民の交通に対する意識が全地区中 2 番目に高い。

【公共交通施策の方向性（案）】

- ・「利用需要を踏まえたデマンド交通の導入」「市民病院の交通結節点整備」「中心部と病院を結ぶシャトルバスの運行」「マイタウンバスの利用促進」による交通環境の改善を実施。



○森吉地域

【人口構造】

- ・本市の総人口の 17.9% (6,259 人) が居住している。高齢化率は 46.1%であり、既に 2 人に 1 人が高齢者である。
- ・人口は「米内沢」「桂瀬」「阿仁前田」の 3 駅や国道沿いに集中し、住環境が形成されている。

【まちづくり】

- ・新市まちづくり計画では「豊かな「食」と「自然」あふれる交流拠点づくり」として位置づけられており、太平湖・小又峡、森吉山等の観光拠点の形成に向けた事業・整備を検討。
- ・国道 105 号・285 号等が交差し、市内 4 地域を結ぶ拠点であることから、都市機能の集積、地域間連携強化、交流型地域づくりの推進を検討。

【公共交通の現状】

- ・秋田内陸縦貫鉄道の「米内沢」「桂瀬」「阿仁前田」に路線バス根森田線・打当線が接続しているが、いずれも乗車密度は2.0人を下回る。
- ・太平洋・小田峡、森吉山等、観光拠点への移動手段は阿仁合駅や阿仁前田駅等からの観光タクシーのみとなっており、予約・時間などが決められている等、使い勝手が悪い。
- ・観光の核となる阿仁前田駅の交通環境・案内等の整備が必要。

【公共交通施策の方向性（案）】

- ・「利用需要を踏まえたデマンド交通の導入」「米内沢駅の交通結節点整備」「中心部・病院へのシャトルバスの運行」「住民主体による公共交通運営支援」「観光向け交通サービスの PR・利用促進」による交通環境の改善を実施。

○阿仁地域

【人口構造】

- ・本市の総人口の8.9%（3,120人）が居住している。高齢化率は48.3%であり、市内で最も高齢化が進んでいる。
- ・鉄道・路線バス沿線以外にも居住エリアがあり、公共交通が最も利用しにくい環境と言える。

【まちづくり】

- ・ 森吉山・マタギ文化を活かした観光拠点の形成、地域協働による「もてなしの里づくり」等の取り組みを実施。
- ・ 阿仁合駅は、角館から秋田内陸縦貫鉄道を使った観光ツアー等の通過拠点とされることが多く、訪日外国人の利用もみられる。

【公共交通の現状】

- ・路線バスは 1 日 1 往復のみ。公共交通の利便性が低く、交通不便地域と言える。
- ・住民の交通に対する意識が市内で最も高く、住民主体での交通サービス導入に向けた検討を進められる可能性が高い。
- ・路線バス立内・打当線は乗車密度が 1.7 人と低い。
- ・熊牧場・スキー場等が立地しているが、公共交通がなく、自動車による観光周遊が基本となっている。公共交通移動に適していない。

【公共交通施策の方向性（案）】

- ・「利用需要を踏まえたデマンド交通の導入」「阿仁合駅交通結節点整備」「中心部・病院へのシャトルバスの運行」「住民主体による公共交通運営支援」「外国人等を含めたわかりやすい案内表示」による交通環境の改善を実施。

2-3 課題解決に向けた交通ネットワークの方向性

本市における課題を踏まえ、課題解決に向けた方向性及びそれに基づく本計画の基本方針・目標設定を検討する上でのポイントについて整理した。

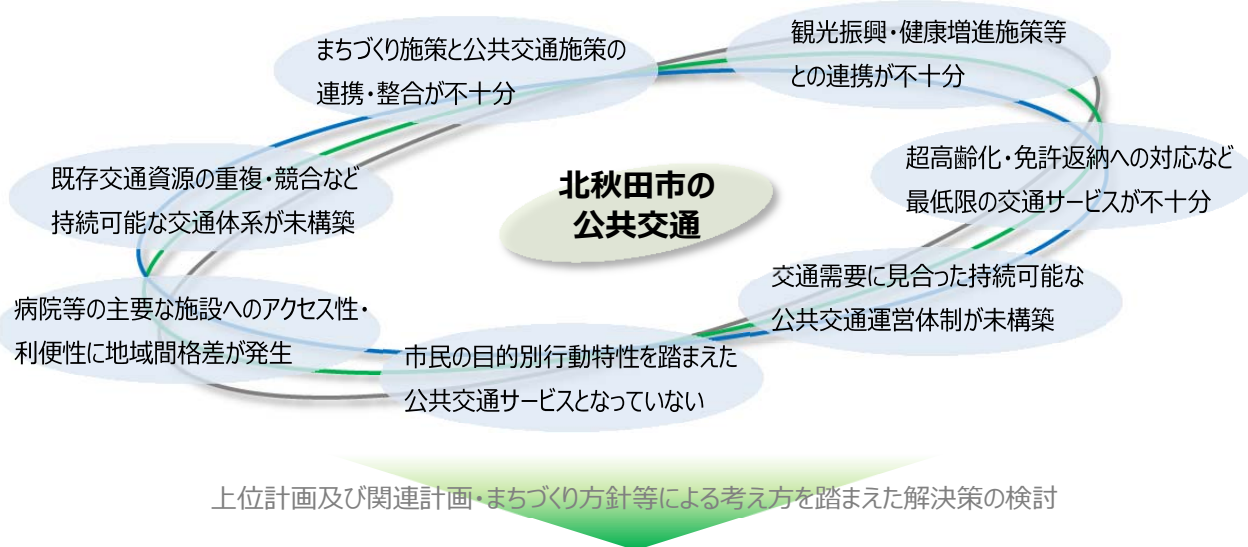
上位計画・関連計画に見る交通とまちづくりの方向性		本計画の方向性と本市のまちづくり関連の動向		法制度・上位計画見直し予定	
<第2次北秋田市総合計画> ■将来都市像：住民が主役のもののまち ～森吉山などの自然を活かし、ぬくもりや見まもりで地域をもちあげる～ <将来像実現に向けた施策大綱> 【健康・産業分野】健康で しごとにはげむ 活力あるまちづくり 【福祉分野】お互いが 尊敬し支えあう 明るいまちづくり 【子育て・教育分野】命のたいせつさを学び 文化をはぐくむ 豊かなまちづくり 【環境・都市基盤分野】自然を愛し 環境をととのえる 美しいまちづくり 【市民生活・行財政分野】みんなで 力をあわせる 住みよいまちづくり		計画に必要な視点	① 上位計画及び関連計画・まちづくり施策と連動した「公共交通ネットワーク」の形成・再編を行う。 ② 既存交通資源の役割を明確にした上で、新たな交通サービスの位置づけ、施策の検討を行う。 ③ 広大な市域における、主要拠点への公平・公正なアクセシビリティ・利便性の確保を検討する。 ④ 地域特性・ニーズ、行動特性を踏まえた、公共交通体系・拠点整備の検討を行う。 ⑤ 高齢化が著しい本市において、今後増加する免許返納者に対する交通サービスの導入を検討する。 ⑥ 最低限のお出かけ機会（シビルミニマム）を確保し、健康増進に寄与した交通サービスの提供する。 ⑦ 国の支援に頼らない、地域として自立し、住民とともにつくる「持続可能な交通体系」の構築を行う。	【国の法制度等の変化】 ・交通政策基本法（H25 施行） ・地域公共交通活性化再生法の改正（H26 施行） ・都市計画関連法制度の改正 【関連計画との整合】 ・都市計画マスタープラン ・新市まちづくり計画 ・まち・ひと・しごと創生総合戦略 ・過疎地域自立促進計画 ・高齢者福祉計画 ・中心市街地活性化ビジョン 等	
		まちづくりの視点 ・市政(合併)関連：総合計画・新市まちづくり計画との整合、将来都市像の実現に向けた交通施策。 ・都市計画関連：都市計画マスタープラン・地方創生総合戦略との連携、道路整備計画との整合。 ・観光振興関連：森吉山など観光振興に繋がる公共交通網・サービスの構築。 ・広域連携関連：広大な市域、市民の行動特性を考慮し、広域連携を支える交通体系の検討。 ・健康増進関連：最低限のお出かけ機会を提供し、健康増進・予防医療等に繋がる施策展開。			
7つの課題		課題解決に向けた地域公共交通ネットワークの方向性		基本方針・目標設定をする上でのポイント	
課題① まちづくり施策と公共交通施策の連携・整合が不十分	■公共交通ネットワークが有機的に結びついておらず、市街地回遊の仕組みづくりが整っていないため、まちづくり施策と連携・整合が不十分な状況。 ■中心市街地の活性化に向け、主要拠点を繋ぎ、回遊できる仕組みづくりが必要。	1.将来像の実現に向けた、地域公共交通網の形成・再編 ○総合計画の更新に伴い、「新たなまち」の実現に寄与し、持続可能な公共交通交通網の形成・再編を行う。 ○既存の交通施策・事業の更新・最適化を図り、計画に反映する。	Point①「まちづくり」を支える新たな交通網の形成 ○「将来都市像」「観光振興」などの関連事業・施策との連動を図り、「まちづくり」と「交通」が一体となった取り組みの推進。 ○市民の移動特性を踏まえ、駅や新たな拠点の交通結節機能を強化し、本市の地域に見合った「コンパクト＋ネットワーク」を実現する。		
課題② 既存交通資源の重複・競合など持続可能な交通体系が未構築	■交通手段の棲み分け・役割分担が不明瞭な状態となっており、利用者の分散化・低密度化を招いている。 ■現在の状態が続く場合、将来的に地域の移動手段として公共交通を維持することが困難となり、住民が安心して住み続けられる環境の形成が困難となる。	2.観光振興・健康増進等、各施策と連携した交通サービス ○地域公共交通の維持・確保だけでなく、観光・健康増進等、本市のまちづくり施策と連動した交通サービスの提供。 ○市民の最低限の外出機会を創出し、健康増進に寄与する。	Point②誰でも・いつでも安心して利用できる公共交通 ○高齢者・免許返納者・学生・観光客等、多様な方々が迷わず・わかりやすく・安心して利用できる環境づくりを行う。 ○既存の交通資源を最大限に活用できるよう位置づけ・役割の明確化、運賃体系の改善、乗り継ぎ改善、交通結節点整備等を行い、各交通モードが連携したサービスを提供する。		
課題③ 病院等の主要な施設へのアクセシビリティ・利便性に地域間格差が発生	■買い物や通院等の日常生活の移動において、利用できる交通サービスが地域ごとで異なり、アクセシビリティ・利便性に格差が発生している。 ■日常生活において最低限必要となる移動需要に対して交通サービスの提供が必要。	3.誰もが安心して移動できる交通環境づくり ○高齢者や免許返納者が安心してお出かけ・移動できる環境づくり。 ○秋田内陸縦貫鉄道と中心部・病院等主要な施設を結ぶシャトルバスの運行を検討する。支線は小需要交通サービスの導入による再編を検討。			
課題④ 市民の目的別行動特性を踏まえた公共交通サービスとっていない	■JR 鷹ノ巣駅の待ち合い環境は、利用出来る時間に制限があり、学生等に十分な対応ができていない。 ■主要な鉄道駅において、待合所とバス停が離れており、路線バスの接続性・乗り入れに課題。	4.各地域に見合った公共交通サービスの提供による格差是正 ○全市的な公平性の確保ではなく、各地域特性・実情を踏まえ、確保すべき地域公共交通サービスの提供を行う。 ○市民がいつまでも安心して暮らし続けられる交通体系を構築する。	Point③地域に応じた公平・高品質な交通サービスの提供 ○市民が暮らし続けられるよう、最低限の「お出かけ」機会が提供でき、環境にやさしい交通サービスの構築を目指す。 ○各地域特性・ニーズに対応し、合意形成を図った上で、市全体として公平な交通体系を構築する。また、移動サービスの提供にとどまらず、お困りごとに対応できる高品質なサービスの提供を検討する。		
課題⑤ 交通需要に見合った持続可能な公共交通運営体制が未構築	■市内の路線バスは乗車密度が 3.0 人を下回っており、輸送コストに見合った収益が確保出来ていない。 ■路線バスの路線長大化により、利用者の乗車時間が長時間となっているとともに、走行キロが伸びるほど運行経費が増加し、収益性を圧迫。	5.各交通モードが連携し、地域一体となった交通体系の構築 ○鉄道・バス・タクシー等の乗り継ぎ・乗り換えに配慮した運行改善・拠点整備を行い、各交通モードが連携できる環境づくりを行う。 ○市民・利用者ニーズ・改善要望を踏まえたサービスの検討を行う。			
課題⑥ 超高齢化・免許返納への対応など最低限の交通サービスが不十分	■高齢化の進行により通院等の移動需要が増加する中で、移動に不便を感じる市民の増加が懸念される。 ■免許返納においても、返納したいが交通サービスが不十分であるため、返納できない層が増加することが予想され、そうした層に対するケアが必要となる。	6.使いやすく・わかりやすい情報提供・利用環境の整備 ○本計画及び再編等、運行見直し・改善の情報提供・バスマップ等の作成を行い、市民や観光客等「知ってもらう」PR・広報を行う。 ○運賃サービス、車両及び待合所の改善を行い、利用環境を改善する。	Point④市民協働による持続可能な交通の仕組みづくり ○行政・交通事業者だけでなく、交通に関連する「学校」「観光」「商業」「企業」「住民」等と協働し、地域のコミュニティ・絆を活かして公共交通を考え・育てる仕組みづくりを行う。 ○多様な組織との連携を図ることで、利用促進策の検討を行い、地域活性化に繋げる。		
課題⑦ 観光振興・健康増進施策等との連携が不十分	■観光と公共交通の施策連携が不足しており、現行の観光二次交通の案内・PR の強化や新たな交通サービスの検討が必要となる。 ■交通事業者間や交通・観光間が連携した取り組みが薄い。	7.国の支援に過度に頼らない自立した持続可能な交通 ○過度に国の支援を頼らず、自立・持続可能な交通体系を構築する。 ○行政・交通事業者だけでなく、シビルミニマムな交通を実現するため、多様な主体と連携し、市民協働で地域の足を「ともに創る」。			

第3章 計画の基本方針・基本目標

3. 計画の基本方針・基本目標

3-1 本市の公共交通が目指す将来像（基本方針）

本市の公共交通における課題を解決し、将来的に持続可能な公共交通を維持・確保するため、基本方針「地域のもりあがりの基盤となる 安心で快適な公共交通」を掲げ、その実現に向けて4つの基本目標を設定する。



本計画の基本方針（目指すべき将来像）

地域のもりあがりの基盤となる 安心で快適な公共交通
～地域協働で取り組み、まちづくりと連携した「コンパクト＋ネットワーク」を実現～

- ・ まちの発展のかたちや上位計画に示す将来像を踏まえ、まちづくりや観光等と連携し、交流活性化の基盤となる交通ネットワークを構築する。
- ・ また、超高齢化への対応や住民ニーズの変化に対応した公共交通のあり方を検討し、誰もが安心して快適に暮らし続けることができる公共交通の環境の構築を図る。
- ・ そのために、各公共交通の役割分担を明確にし、それぞれが持続可能な公共交通体制を維持・確保するとともに、地域の誰もが安心して快適に移動することが出来る、地域の「足」としての公共交通を目指す。

基本方針の実現のための4つの基本目標

- 基本目標1 「まちづくり」を支える新たな交通網の形成
- 基本目標2 誰でも・いつでも安心して利用できる公共交通
- 基本目標3 地域に応じた公平・高品質な交通サービスの提供
- 基本目標4 市民協働による持続可能な交通の仕組みづくり

3-2 計画の基本目標

(1) 「まちづくり」を支える新たな交通網の形成

1) 目標の概要

本市の最上位計画である第2次北秋田市総合計画に示す将来都市像『住民が主役のまりのまち』の実現に向けて、市民ふれあいプラザ「コムコム」の整備や森吉山の観光施策をはじめとした各種施策・事業の展開により、まちづくり、観光等における交流活性化が進められている。

一方で、市街地の空洞化や集落の分散化など、都市構造における課題が山積しており、住民が将来にわたって安心して快適に暮らし続けることができる生活環境を確保するためには、市全体の公共交通ネットワークを再考する必要がある。

将来のまちのあり方を見据え、持続可能な公共交通を維持・確保するため、公共交通ネットワークの「再生」を図り、本市に適した「コンパクト+ネットワーク」型の交通網を実現する。

2) 達成に向けた施策・事業の方向性

目標の実現に向けた施策・事業の方向性は下表に示す通りである。

表 3-1 施策・事業の方向性

項目	内容
公共交通ネットワークの再編	現行の公共交通全体に見直しをかけ、各交通サービスが担う役割を明確化し、それに基づいた維持・確保を図るとともに、将来のまちのあり方を見据えた、公共交通ネットワークの再編を図る。
主要拠点間の連携強化	移動需要が高い拠点間の連携及びネットワーク形成を強化し、主要拠点へのアクセス性向上及び利用者の利便性向上により、更なる拠点性の向上を図る。
まちづくり・観光等と連携した取り組みの実施	商店街や観光団体等と交通が連携し、利用者に魅力的な交通サービスを展開し、地域の活性化及び公共交通の利用促進の相乗効果を図る。

3) 目的の達成をはかる指標・数値目標

以下に示す指標・目標値の達成により、基本目標の確実な実現を目指す。

表 3-2 基本目標1の達成をはかる指標・数値目標

指標	目標値
【指標1:路線バス・デマンドタクシーの輸送人員】※ 利用者の母数が減少する中においても、公共交通の再編による効率的・効果的なネットワークの実現により、輸送人員の維持を図る。	240,000 人 (現況値:240,509 人)
【指標2:中心市街地における歩行者通行量】※ まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築により、中心市街地の活性化を図る。	700 人 (現況値:506 人)

※第2次北秋田市総合計画における各施策の指標・数値目標とリンク

(2) 誰でも・いつでも安心して利用できる公共交通

1) 目標の概要

公共交通を維持・確保する上では、利便性と快適性の向上による固定利用者層の維持・増加を図ることが必要であるとともに、新規に利用したいと考える層や市外からの観光客等の新規の利用者層の獲得が重要である。

そのためには、誰もがわかりやすく・利用しやすい運行体系であることはもちろん、安心して・快適に利用できる交通環境の提供や、利用してもらうための仕掛け・仕組みづくりが必要となる。

市内における待ち合い環境や乗り継ぎ環境等のハード面、及びダイヤ設定や料金体系、利用促進策等のソフト面の両面において見直し・改善を図り、誰でもいつでも安心して利用できる公共交通環境を構築する。

2) 達成に向けた施策・事業の方向性

目標の実現に向けた施策・事業の方向性は下表に示す通りである。

表 3-3 施策・事業の方向性

項目	内容
待ち合い環境・乗り継ぎ環境の改善・機能向上	安心・快適に公共交通を待つことができ、ストレスなく利用することができる環境を構築するため、バス停や交通結節拠点の改善・機能向上を図る。
案内・情報発信等の充実	誰もがわかりやすく、迷わずに利用することができる環境を構築するため、公共交通の案内や運行情報等の提供・発信の充実を図る。
効率的な運行体系の構築	公共交通の再編に伴って、ダイヤや料金体系等の再考を図り、交通機関同士の連携がとれ、かつ、わかりやすく・利用しやすい交通体系の構築を図る。
利用促進策の展開	公共交通に触れる機会の創出や「利用してみたい」と思える仕掛け・仕組みづくりにより、新たな利用者の獲得を図る。

3) 目的の達成をはかる指標・数値目標

以下に示す指標・目標値の達成により、基本目標の確実な実現を目指す。

表 3-4 基本目標2の達成をはかる指標・数値目標

指標	目標値
【指標1:市民における公共交通の利用割合】 誰もが安心して公共交通を利用することができる交通環境を整備し、市民が公共交通を利用する割合の増加を図る。	15.0% (現況値:13.4%)
【指標2:停留所・待合所の快適性に対する満足度】 安全・快適に公共交通を待つことが出来る環境を整備し、利用者の待ち合い環境に対する満足度の向上を図る。	20.0% (現況値:16.0%)

(3) 地域に応じた公平・高品質な交通サービスの提供

1) 目標の概要

秋田県の約 1 割という広大な市域を有する本市では、地域ごとに地域特性や行動特性、移動需要等が異なっており、森吉・阿仁地域では既に高齢化率が 4 割を越えている状況である等、各地域が抱える課題に対し、それぞれに合った形での交通サービスの提供が求められている。

これを進める上では、居住する地域により利便性・アクセス性に大きな格差が発生することなく、どの地域に暮らしていても、アクセス性・利便性において一定程度のサービス水準を確保することが重要である。

地域特性や抱える課題、需要に対応したきめ細やかな交通サービスの展開を行い、市民が安心して暮らし続けることができるよう、地域に応じて確保すべき「おでかけ」機会の提供を図る。

2) 達成に向けた施策・事業の方向性

目標の実現に向けた施策・事業の方向性は下表に示す通りである。

表 3-5 施策・事業の方向性

項目	内 容
需要に適したサービスの展開	全市的な公平性の確保ではなく、各地域の特性、実情を踏まえ、確保すべき交通サービスの展開を図る。
交通弱者に対応したサービスの検討	自分で移動することが困難である高齢者や学生、妊婦等に対して、既存のサービス等との整合をとりつつ、気軽に移動できる交通サービスの展開を図る。
既存交通資源の活用	交通サービスの展開においては、今ある交通資源を優先的に検討し、利用促進に向けた取り組みや空き時間の有効活用等により、効率的な運営体制の構築を図る。

3) 目的の達成をはかる指標・数値目標

以下に示す指標・目標値の達成により、基本目標の確実な実現を目指す。

表 3-6 基本目標 3 の達成をはかる指標・数値目標

指標	目標値
【指標 1:交通施策全般に対する満足度】 地域特性や需要総量、生活環境に対応した交通サービスの展開により、交通施策全般に対する満足度の向上を図る。	25.0% (現況値:19.5%)
【指標 2:65 歳以上の外出頻度（買い物）】 高齢化が進行する中で、外出機会の創出及び健康増進に繋がるサービス展開を行い、高齢者の外出頻度の増加を図る。	2.0 回/週 (現況値:1.9 回/週)

(4) 市民協働による持続可能な交通の仕組みづくり

1) 目標の概要

将来的な公共交通の維持・確保にあたっては、従来の行政、交通事業者だけの取組では経営的・資源的に限界を迎えており、地域公共交通の存続は非常に困難となっている。

そうした現状を打開するためには、全ての市民が公共交通を地域の大切な「足」とであるという認識を持ち、維持・確保に向けて共に考え、取り組み、育むことが重要となる。

行政、交通事業者だけではなく、地域や住民、企業、商業、観光、関連団体等が連携・協働する体制づくりを行い、地域における公共交通に対する意識を醸成するとともに、施策展開等により地域と公共交通の更なる活性化を図る。

2) 達成に向けた施策・事業の方向性

目標の実現に向けた施策・事業の方向性は下表に示す通りである。

表 3-7 施策・事業の方向性

項目	内容
市民協働の公共交通運営に向けた取り組み	市民が地域公共交通について考える機会を創出するために、公共交通に関する意見交換会やあり方検討等を行うとともに、地域・市民協働での取り組みの方向性について検討する。
多様な主体と連携した交通サービスの展開	商業や観光等と連携した付加価値型サービス・割引サービスの展開や、企業や学校等と連携したモビリティマネジメントの実施等により、意識の醸成を図る。
住民が中心となった交通環境の改善	公共交通に対する市民意識の醸成を図った上で、地域が公共交通を支えるための取り組みの検討を行う。

3) 目的の達成をはかる指標・数値目標

以下に示す指標・目標値の達成により、基本目標の確実な実現を目指す。

表 3-8 基本目標 4 の達成をはかる指標・数値目標

指標	目標値
【指標 1:市民の公共交通に対する意識】 公共交通に対する市民意識の醸成を図り、市民協働で公共交通を支える意識の向上を図る。	60.0% (現況値:52.1%)
【指標 2:市民意識醸成の場の創出回数】 公共交通について考える意見交換会やシンポジウム、改善を図る検討会等を開催し、市民意識の醸成を図る。	1.5 回/年 (現況値:0 回/年)

3-3 公共交通における役割の明確化

北秋田市を運行する公共交通について、それぞれが担うべき役割を明確に分担し、運営主体が中心となった取り組みを行う。

なお、下表に示す路線名・系統名は現状の交通サービスを基本としているため、本計画の推進による再編の可能性を含めるものとする。

※以下に示す路線名は役割としての記載であり、国庫補助等の対象とは必ずしも合致しない

表 3-9 各交通の位置づけ

階層	役割・サービスレベル	交通	内容	範囲
広域幹線交通	広域的に都市間を繋ぐ交通として、一定の頻度と運行本数を確保し、高いサービス水準を維持・確保する交通	鉄道	○JR 奥羽本線 ○秋田内陸縦貫鉄道	広域
地域間幹線交通	地域間を繋ぐ交通として、広域幹線交通に次ぐサービス水準を維持・確保する交通	路線バス	○秋北バス ・大館線 ・ダム入口・沖田面線 ・沖田面・合川線 ・比立内・打当線	地域間
地域内交通	日常生活・暮らし続ける上で最低限必要なサービスを維持・確保する交通	路線バス	○秋北バス ・長寿の湯線 ・根森田線 ・薬師山スキー場線 ・北秋田市民病院線 ・イオンタウン鷹巣線	主に地域内
		マイタウンバス	○北秋田市 ・乗合タクシー ・デマンド型乗合タクシー	
		タクシー	○市内のタクシー事業者 ・既存の一般タクシー事業	
		—	○北秋田市 ・患者輸送バス ・スクールバス ・観光タクシー	
交通結節点	市内の交通拠点・まちづくりの中心となる施設を拠点化	交通拠点	・大館能代空港 ・JR 鷹ノ巣駅・内陸線鷹巣駅 ・米内沢駅、阿仁前田駅、阿仁合駅	—
		主要拠点	・いとく鷹巣 SC、イオンタウン鷹巣 ・北秋田市民病院 ・市民ふれあいプラザ コムコム	—

3-4 公共交通ネットワークの将来イメージ

基本方針（将来像）の実現及び基本目標の達成に向けた施策・事業の実施により、本市における公共交通の将来イメージを示す。

地域のもりあがりの基盤となる 安心して快適な公共交通 ～地域協働で取り組み、まちづくりと連携した「コンパクト＋ネットワーク」を実現～

基本目標 1:「まちづくり」を支える新たな交通網の形成

将来のまちの姿・あり方を見据え、「まちづくり」と「交通」が一体となった取り組みを進め、本市の地域特性・移動特性に見合った「コンパクト＋ネットワーク」を実現。

数値目標の設定

指標 1:路線バス・デマンドタクシーの輸送人員

指標 2:中心市街地における歩行者通行量

基本目標 1 の達成に向けた施策の方向性

- 公共交通ネットワークの再編
- 主要拠点間の連携強化
- まちづくり・観光等と連携した取り組みの実施

基本目標 2:誰でも・いつでも安心して利用できる公共交通

誰もがわかりやすく安心して利用できる環境づくりを行うとともに、既存の交通資源を最大限に活用する位置づけ、役割分担等を行い、利用しやすい公共交通を実現。

数値目標の設定

指標 1:市民における公共交通の利用割合

指標 2:停留所・待合所の快適性に対する満足度

基本目標 2 の達成に向けた施策の方向性

- 待ち合い環境・乗り継ぎ環境の改善・機能向上
- 案内・情報発信の充実
- 効率的な運行体系の構築
- 利用促進策の展開

基本目標 3:地域に応じた公平・高品質な交通サービスの提供

市民が安心して暮らし続けることが出来るよう、最低限の外出機会が提供できる公共交通の構築を図り、地域の特性に応じた効率的な交通サービスの提供を実現。

数値目標の設定

指標 1:交通施策全般に対する満足度

指標 2:65 歳以上の外出頻度（買い物）

基本目標 3 の達成に向けた施策の方向性

- 需要に適したサービスの展開
- 交通弱者に対応したサービスの検討
- 既存交通資源の活用

基本目標 4:市民協働による持続可能な交通の仕組みづくり

行政・交通事業者だけではなく、地域や企業、商店など様々な主体と協働し地域のコミュニティ・絆を活かして公共交通を考え、育てる仕組みづくりを行う。

数値目標の設定

指標 1:市民の公共交通に対する意識

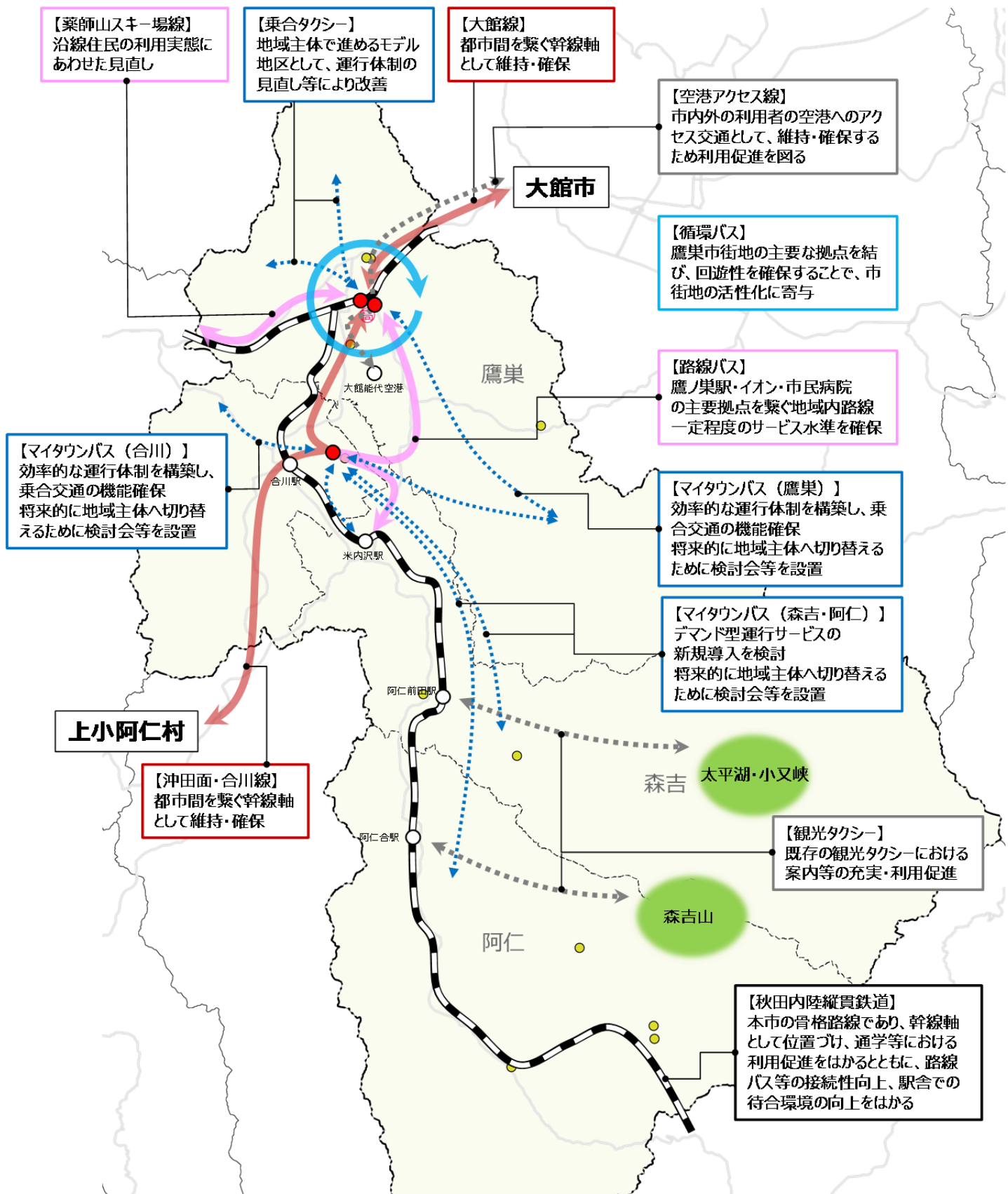
指標 2:市民意識醸成の場の創出回数

基本目標 4 の達成に向けた施策の方向性

- 市民協働の公共交通運営に向けた取り組み
- 多様な主体と連携した交通サービスの展開
- 住民が中心となった交通環境の改善

図 3-1 基本方針・基本目標に基づく施策の方向性

■北秋田市の公共交通ネットワークの将来イメージ



第4章 目標達成に向けた施策・プロジェクト

4. 目標達成に向けた施策・プロジェクト

4-1 施策・プロジェクト体系

基本方針の実現及び基本目標の達成に向け、4つのプロジェクトに基づく施策展開を行い、本市における公共交通ネットワークの形成を図る。

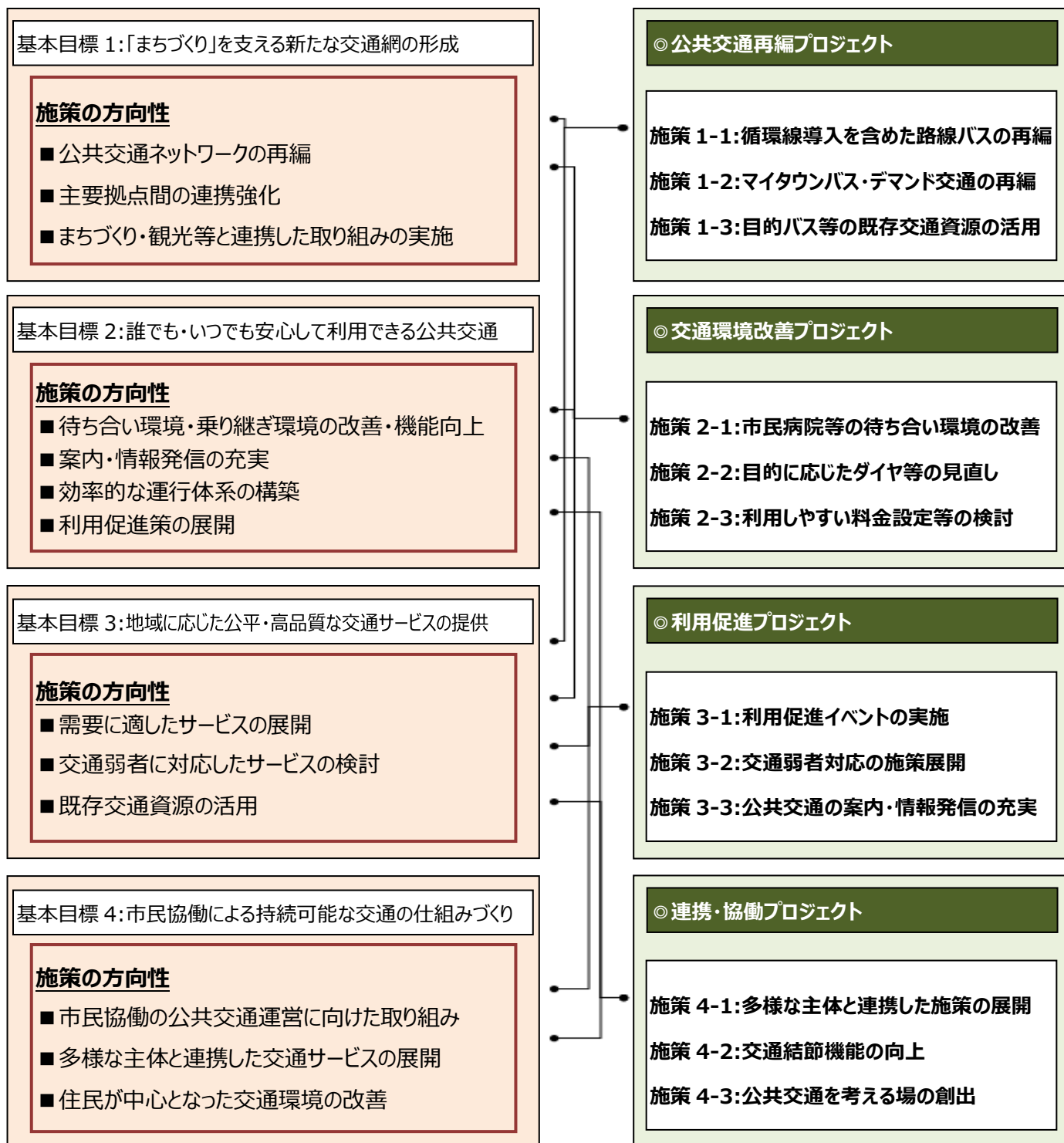


図 4-1 施策・プロジェクト体系

4-2 公共交通再編プロジェクト

当プロジェクトでは公共交通ネットワーク全体に見直しをかけ、各交通サービスが明確に役割分担され、効率的かつ効果的な運行体系を構築するとともに、利用者の利便性向上、主要拠点等へのアクセス性向上を目的とし、各種施策を展開する。

◎公共交通再編プロジェクト

路線バスやマイタウンバス、デマンド交通等の現行交通サービスに見直しをかけ、利便性の向上及び効率的な運行体制の構築を図る。

施策 1-1 : 循環線導入を含めた路線バスの再編

- ◇ 市街地の主要拠点を周遊する循環路線バスの導入検討
- ◇ 路線重複や低密度化を解消した効率的な路線網への見直し
- ◇ 市内の主要な拠点間の連携を強化するネットワークの構築

施策 1-2 : マイタウンバス・デマンド交通の再編

- ◇ 阿仁・森吉地域におけるデマンド型交通サービスの導入検討
- ◇ 現行の運行エリアにおける停留所・運賃体系・運行形式等の見直し

施策 1-3 : 目的バス等の既存交通資源の活用

- ◇ 目的別交通サービスの間合い活用・混乗化の検討

図 4-2 公共交通再編プロジェクトの施策・事業体系

施策 1-1：循環線導入を含めた路線バスの再編

路線バスの利用実態や利用ニーズを踏まえて、現行路線の再編を行うとともに、市街地循環線の導入を検討し、利便性の向上及び効率的な運行体系の構築を図る。

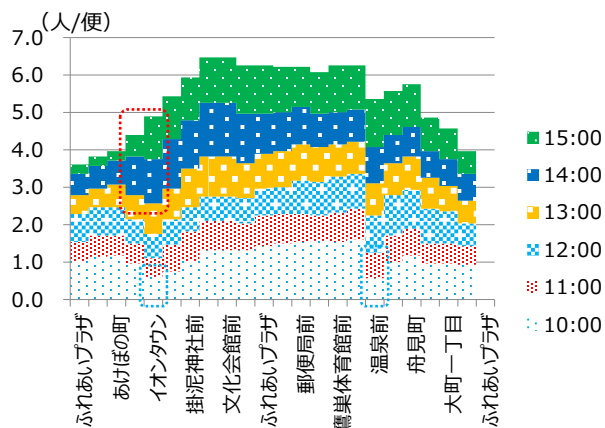
- ◇ 市街地の主要拠点を周遊する循環路線バスの導入検討（循環線導入）
- ◇ 路線重複や低密度化を解消した効率的な路線網への見直し（現行路線の見直し）
- ◇ 市内の主要な拠点間の連携を強化するネットワークの構築（現行路線の見直し）

実施主体	北秋田市、秋北バス					
スケジュール	H29	H30	H31	H32	H33	H34
循環線導入	循環路線の実証実験 → 循環路線の本格運行					
現行路線の見直し	再編実施計画の作成 → 現行路線の再編					

○リーディングプロジェクト

■市街地循環バス実証実験の概要と見直し案

- ・ 買い物や私用等での利用が多く、いとく・イオンや縄文の湯等での乗降が多くみられた。
- ・ バス停別ではいとく・イオンは 10 時台の降車・14 時台以降の乗車がみられ、縄文の湯では 10 時台の降車・12 時台の乗車がみられた。
- ・ 利用実態及び行動特性が把握できたため、それに合わせた経路・運行時間の見直しを行う。



▲バス停別バス車内人員（日平均）の変化

●運行ルート



▲H28 循環バス実証実験の運行ルート

■現行路線の見直し

- ・ 打当線等の鉄道と路線バスが重複する区間を利用実態及び各交通サービスの役割分担を踏まえて見直しをかける。
- ・ 路線バス全体の低密度区間において、短縮等を見直しを図るとともに、特に長い低密度区間が続く根森田線・長寿の湯線等については、効率的な運行体系へ見直しを検討する。

■主要な拠点の連携強化

- ・ 他市町村を結ぶ地域間幹線系統及び鷹巣市街地と北秋田市民病院を結ぶ地域内路線等の移動需要の高い路線について、改善・見直しを図り、一定程度の便数・間隔を確保するサービス水準へ強化する。

■再編実施計画の作成

- ・ 路線バスを含む公共交通全体の具体的な再編内容については、実施計画を作成し、事業を進める。

施策 1-2：マイタウンバス・デマンド交通の再編

マイタウンバス・デマンド交通の利用実態や地域の特性に合わせて、運行エリアや運行形式等について見直し、利便性の向上及び効率的な運行体系の構築を図る

◇ 阿仁・森吉地域におけるデマンド型交通サービスの導入検討（デマンド導入）

◇ 現行の運行エリアにおける停留所・運賃体系・運行形式等の見直し（サービスの見直し）

実施主体	北秋田市、タクシー事業者					
スケジュール	H29	H30	H31	H32	H33	H34
デマンド導入	再編実施計画の作成 基礎調査・検討・協議及び実証実験 本格運行・見直し					
サービスの見直し	再編実施計画の作成 現行サービスの見直し					

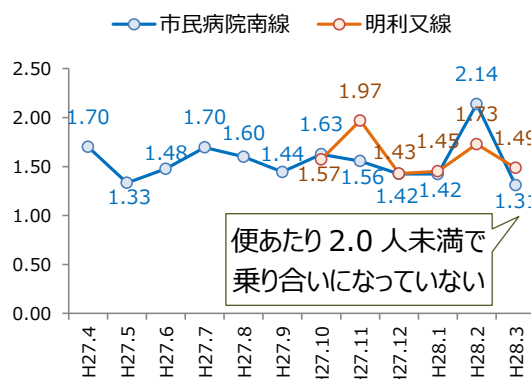
○リーディングプロジェクト

■デマンド型交通サービスの導入・現行デマンドサービスの再編

- ・ 阿仁・森吉地域においては、秋田内陸縦貫鉄道及び路線バス・打当線が運行しているが、運行頻度が少なく、また高齢化が進む当該地域においては、長時間の乗車や・バス停までの移動距離が負担になるなど、高齢者等の交通弱者には利用しづらい状況にある。
- ・ タクシー車両を活用したデマンド型交通サービスの導入により、市民病院等への移動手段を確保するとともに、外出機会を創出し、快適な生活環境の構築を図る。
- ・ 新たなエリアへの展開に際しては、既に他地域で導入されているデマンド型交通との整合を図り、地域間格差が生じないよう、市全体のサービス水準を考慮し現行サービスの運行体系において導入を検討する。



▲ 現行のデマンド交通運行ルートと新規運行エリア



▲ 現行のデマンド型サービスの便当たりの乗車人数

▼デマンド型交通サービスの運行方式の一例

定時定路線型	迂回運行型	区域運行型
・ 定まったルート・停留所を運行 ・ 設定された運行時間帯に利用者がいない場合は運休 ・ 予約が必要であることを除けば、通常の路線バスとほぼ同様の運行形態	・ ルートの一部が予約専用ルート ・ 予約のある場合はデマンドルートを迂回 ・ 迂回運行の有無で所要時間が変化 ・ 定時定路線方式に比べ、サービスレベルは高い	・ ルートを定めずエリアを運行 ・ 乗降ポイントと目的地の連絡が必要 ・ ドア to ドアのためサービスレベルは高い ・ 対象エリアが限定されるため、乗り継ぎ等が必要
需要大エリア 予約不要 需要小エリア 要予約	迂回ルート	対象外エリア間の利用はできない

施策 1-3：目的バス等の既存交通資源の活用

スクールバスや民間・団体で運行する目的別交通サービス等の既存の交通資源を活用した交通サービスの展開を検討し、効率的な交通サービスの導入を検討する。

◇ 目的別交通サービスの間合い活用・混乗化の検討（既存資源の活用）

実施主体	北秋田市					
スケジュール	H29	H30	H31	H32	H33	H34
既存資源の活用						

○リーディングプロジェクト

■ 目的バスの間合い活用・混乗化

- ・スクールバスや患者輸送バス等の利用目的を限定している交通サービスについて、移動需要や地域特性及び目的バスの利用状況を踏まえて、一般利用者の混乗化を検討する。
- ・スクールバス等の朝夕等の特定の時間に運行する交通において、昼間等の使われていない時間帯（間合い時間）において、車両とドライバーを活用した交通サービスの導入について検討する。

※混乗化を検討する際には、目的バスの利用者に対する影響や他の有償運送への影響を考慮した上で進めるものとする。

▼目的バスの混乗化に必要な要件・手続き

混乗の定義	地域に公共交通が運行していない、もしくは運行回数が著しく少ないため、交通サービスの利用が困難となっている地域の移動手段確保のため、本来の目的以外の目的で運行、または便乗により利用すること。	
要件	・ 本来の利用者の利用に支障がないこと・安全面で万全を期すること ・ 関係機関（教育委員会、診療所等）が差し支えないと認めたもの ・ 住民利用による運行収入が、住民利用にかかる運行経費を上回らないこと	
必要な手続き	スクールバス	患者輸送バス
有償の場合	・ 文部科学大臣へ承認申請 ・ 承認後、運輸支局長へ許可申請	・ 厚生労働大臣へ承認申請 ・ 承認後、運輸支局長へ許可申請
無償の場合	・ 文部科学大臣へ届出	・ 厚生労働大臣へ届出



▲スクールバス混乗化の事例（群馬県下仁田町）

自治体	概要
群馬県 下仁田町	・ 通学時間帯に無料で混乗化 ・ 通学時間帯以外是有償バスを運行
北海道 池田町	・ 路線上であればどこでも乗降可能 ・ コミュニティバスへの乗り継ぎが無料
山形県 大蔵村	・ 村営バスをスクールバスと混乗方式で運行 ・ 一部を除き通学利用者のない場合運休
福岡県 朝倉市	・ スクールバス車両を通学時間帯外に利用 ・ 予約制有償運送

▲主なスクールバス混乗実施事例の概要

4-3 交通環境改善プロジェクト

当プロジェクトでは公共交通の利用環境（接続性、待ち合い環境、料金等）を見直し、誰でも安心して・利用しやすく・わかりやすい公共交通へと改善することを目的とし、各種施策を展開する。

◎ 交通環境改善プロジェクト

交通機関同士の接続環境や待ち合い環境、料金体系等を見直し、誰もが利用しやすい交通環境へ改善を図る。

施策 2-1：市民病院等の待ち合い環境の改善

- ◇ 北秋田市民病院のロビーを活用した待ち合い環境の整備
- ◇ 利用が多いバス停にベンチや屋根等を設置
- ◇ 沿線住宅・商店等を活用した待ち合い環境の整備

施策 2-2：目的に応じたダイヤ等の見直し

- ◇ JR 奥羽本線・秋田内陸縦貫鉄道の発着に合わせたダイヤ調整
- ◇ 主要拠点間を運行する路線のダイヤ調整による「準」等間隔運行

施策 2-3：利用しやすい料金設定等の検討

- ◇ 定額運賃・上限運賃・ゾーン制運賃等のわかりやすい料金設定の検討
- ◇ 異なる交通事業者間における連携した割引サービス等の検討
- ◇ お得に利用することが出来る切符等の企画乗車券の企画・検討

図 4-3 交通環境改善プロジェクトの施策・事業体系

施策 2-1：市民病院等の待ち合い環境の改善

利用者が安全・快適に交通サービスを待ち合えることができ、安心して公共交通を利用することができる環境の整備を図る。

◇ 北秋田市民病院のロビーを活用した待ち合い環境の整備（市民病院の改善）

◇ 利用が多いバス停にベンチや屋根等を設置（バス停改善）

◇ 沿線住宅・商店等を活用した待ち合い環境の整備（バス停改善）

実施主体	北秋田市、秋北バス					
スケジュール	H29	H30	H31	H32	H33	H34
市民病院の改善	協議・調整、改善方針の検討		市民病院の待ち合い環境の整備・改善			
バス停改善	再編実施計画の作成	改善箇所の検討	バス停環境の整備・改善			

○リーディングプロジェクト

■市民病院の待ち合い環境の改善

- ・現在のバス停は屋根・ベンチは設置しているものの、屋外のため悪天候時や冬期等に待つには厳しい環境であり、特に高齢者や通院患者には健康面での影響が懸念される。
- ・市民病院の待ち合いロビーを活用し、バスの接近を知らせる簡易的なバスロケーションシステムの設置や到着のアナウンス等の実施により、路線バスの到着まで安心して待つことが出来る環境を整備する。



待ち合い所にバス情報を発信するモニター等の設置

資料：東鉄観光 HP

▲JR 多治見駅（岐阜県）で導入されているバスロケーションシステム



路線バスの接近を知らせる案内

資料：仙台市交通局 HP

▲仙台市交通局のバス接近情報発信

■バス停の環境改善・沿線施設等の活用

- ・利用が高いバス停において、上屋・ベンチ等の設置や施設等を活用した待ち合い環境の整備等により、安心して待つことが出来る環境を整備する。



▲コンビニ等の施設を活用した待ち合い環境の整備イメージ



資料：北海道運輸局

▲バス会社と商業施設の連携事例(北海道旭川市)

施策 2-2：目的に応じたダイヤ等の見直し

「公共交通再編プロジェクト」の実施による公共交通の再編に伴い、ダイヤ等の改善を行い、交通機関同士の接続性向上や利用ニーズに応じた運行により、利便性の向上を図る。

◇ JR 奥羽本線・秋田内陸縦貫鉄道の発着に合わせたダイヤ調整（ダイヤ調整）

◇ 主要拠点間を運行する路線のダイヤ調整による「準」等間隔運行（ダイヤ調整）

実施主体	北秋田市、秋北バス					
スケジュール	H29	H30	H31	H32	H33	H34
ダイヤ調整						

○リーディングプロジェクト

■鉄道の発着にあわせた路線バスのダイヤ見直し

- ・朝や夕方等の移動需要が高い時間において、鉄道と路線バスの接続性を考慮したダイヤ設定を行う。
- ・特に「公共交通再編プロジェクト」により、市内における路線バスは再編されるため、新しい交通ネットワークにおける利便性を考慮したダイヤ設定を行う。

■主要拠点間の「準」等間隔運行

- ・鷹巣市街地と市民病院間を運行する路線バスについて、路線網の再編を踏まえて運行ダイヤに見直しをかけ、一定程度の便数及び間隔を確保したサービス提供を行う。
- ・大館線や合川線等の地域間幹線系統は、運行経路が長大となる傾向にあり、停車箇所が多いため大きなダイヤ調整は困難であることから、地域内交通を中心とした便を地域間幹線系統の合間に運行するなどの設定を行う。

▼米内沢駅で鉄道から乗り継ぎ市民病院へ行く場合の接続時間

- ・市民病院は午前中の診療が多いため、利用者は午前中に通院し、午前中の内に帰宅する移動特性が強い。
- ・行きは接続時間が短く、接続性が確保されているが、帰りにおいて、一部で接続時間が1時間以上になる時間がみられる。
- ・移動特性・利用実態に合わせてダイヤの見直し検討が必要。

	鉄道		路線バス		接続時間
	路線名	到着時間	路線名	出発時間	
行き	秋田内陸線	7:10	森吉-市民病院	7:20	10
	秋田内陸線	8:30	森吉-市民病院	8:40	10
	秋田内陸線	9:59	森吉-市民病院	10:10	11
	秋田内陸線	12:42	森吉-市民病院	13:10	28
	路線バス		鉄道		接続時間
	路線名	到着時間	路線名	出発時間	
帰り	森吉-市民病院	9:51	秋田内陸線	10:58	67
	森吉-市民病院	10:51	秋田内陸線	10:58	7
	森吉-市民病院	11:51	秋田内陸線	12:57	66
	森吉-市民病院	14:51	秋田内陸線	14:57	6

▼ダイヤ見直しの対象となる路線の一例

区分	路線名	運行便数（平日）	
		往路	復路
地域間幹線	合川（3）線	7	6
	米内沢・ダム線	5	5
	大館・鷹巣線	17	16
地域内交通	鷹巣線	9	8
	市民病院（1）線	4	4
	市民病院（3）線	1	1

地域内交通を中心とした合間運行等とのダイヤ見直し

施策 2-3：利用しやすい料金設定等の検討

市民や観光客において、初めて公共交通を利用する方等が料金等に対する不安を感じることなく、安心して利用することができる環境の構築に向け、料金設定の改善を検討する。

- ◇ 定額運賃・上限運賃・ゾーン制運賃等のわかりやすい料金設定の検討（料金設定の検討）
- ◇ 異なる交通事業者間における連携した割引サービス等の検討（事業者連携）
- ◇ お得に利用することが出来る切符等の企画乗車券の企画・検討（企画乗車券）

実施主体	北秋田市、交通事業者（鉄道・バス・タクシー等）					
スケジュール	H29	H30	H31	H32	H33	H34
料金設定の検討						
事業者連携						
企画乗車券						

○リーディングプロジェクト

■わかりやすい料金設定の検討

- ・公共交通を利用して、「どのくらい運賃がかかるかわからない」という不安を解消し、誰でも安心して利用できる交通環境を目指すために、わかりやすい料金設定の導入について交通事業者と協議・調整を行う。

八戸圏域定住自立圏路線バス上乗率賃化実証実験

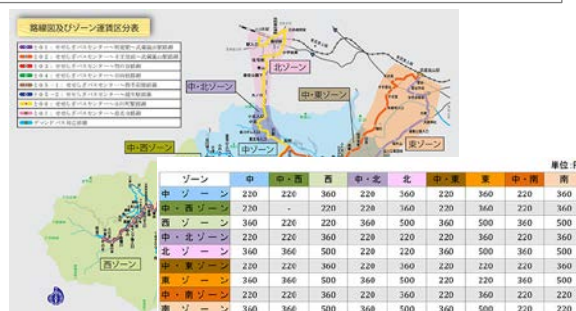
いま、バスがお得です!!

環境に、健康にやさしい、
新しいバス生活をはじめよう!!

八戸圏域のバス乗車券
上乗率 300円
50円割引

八戸圏域のバス乗車券
上乗率 500円
50円割引

バスを使って
もっと便利に



▲50 円刻み運賃かつ上限運賃の導入事例（青森県八戸市）

▲ゾーン制運賃の実施事例（埼玉県ときがわ町）

■割引サービス・お得な乗車券等の検討

- ・鉄道と路線バス、路線バスと乗合タクシー等の異なる事業者間において、利用者の利便性向上のための共通割引サービスや乗車券等の導入及び新たな利用者獲得に向けた企画乗車券等について、交通事業者と協議・調整を行う。



▲鉄道・路線バスの乗り継ぎ割引事例（福島交通）



▲企画乗車券事例（岩手県盛岡市）

4-4 利用促進プロジェクト

当プロジェクトでは公共交通の運行経路や利用方法、料金等の情報提供、公共交通の周知・PRを行い、公共交通を「使ってみたい」「使ってもいい」と思える環境づくりを行い、新たな利用者の獲得を目的とし、各種施策を展開する。

◎利用促進プロジェクト

公共交通の情報発信や周知・PR等により、公共交通に対する利用意欲の醸成、利用促進を図る。

施策 3-1：利用促進イベントの実施

- ◇ 高齢者や学生を対象としたバスの乗り方教室の実施
- ◇ 鉄道・路線バスの乗車イベントの実施

施策 3-2：交通弱者対応の施策展開

- ◇ 配布対象を限定したタクシーチケット等の割引サービスの検討
- ◇ 免許返納者や妊婦等を対象とした既存サービスの要件緩和の検討

施策 3-3：公共交通の案内・情報発信等の充実

- ◇ 北秋田市における公共交通全体の統括的なマップの作成
- ◇ SNS等のインターネットを活用した情報発信の実施
- ◇ 観光二次交通等の案内・情報発信の充実

図 4-4 利用促進プロジェクトの施策・事業体系

施策 3-1：利用促進イベントの実施

新規利用者の獲得に向けて、公共交通に触れる機会を創出し、移動手段として公共交通が「選ばれる」ための仕掛け・仕組みづくりを行う。

◇ 高齢者や学生を対象としたバスの乗り方教室の実施（乗り方教室）

◇ 鉄道・路線バスの乗車イベントの実施（イベント実施）

実施主体	北秋田市、秋田内陸縦貫鉄道、秋北バス					
スケジュール	H29	H30	H31	H32	H33	H34
乗り方教室	企画・調整 実施				見直し・定期的な実施	
イベント実施	企画・調整 実施				見直し・定期的な実施	

○リーディングプロジェクト

■利用促進イベントの実施

- ・ 今後、公共交通の利用者となり得る高齢者層や小中学生・高校生等を対象とした路線バスの乗り方教室を実施し、乗り方・降り方・運賃の支払い方法・目的地の見方等を学ぶ機会を設け、「公共交通の利用方法がわからない」等の障害を取り除き、新規利用者の獲得を図る。
- ・ 小中学生等に対してバスの日イベント等で路線バスに触れる機会を創出し、若年層の頃から公共交通に触れ、意識を醸成させていき、将来的な需要拡大を図る。
- ・ 高校生等と公共交通に関するワークショップを開催し、利用促進に向けた検討やイベント開催等の企画を行い、利用促進事業及びイベント運営等においても協働で取り組み、地域一体で公共交通を支える体制づくりを構築する。

▼バスの乗り方教室の実施イメージ

項目	内容
対象	市内の小中学生・高校生 高齢者（老人クラブ等）
内容	路線・時刻等の調べ方の座学 車両の乗り降りの体験 車両・バス停等の見学 等
その他	対象に応じて、クイズ・景品やバスのお試し乗車券等の配布等を実施

▼乗り方教室の実施事例（山形県バス協会）



▼高校生ワークショップの実施イメージ

○ワークショップの実施

公共交通の現状を捉え、利用促進に向けた取り組みやイベント等を企画・提案

○交通事業者等ヘブゼン

高校生が中心となり考えた取り組みやイベント企画を交通事業者等ヘブゼンし協議・検討

○取り組み・イベントの実施

採用された内容を実際に高校生が主体となり、取り組み実施やイベント運営を行う



施策 3-2：交通弱者対応の施策展開

免許を返納した方や外出支援等のサービスを受けることが出来ない高齢者等、自力で移動する手段を持たない層を対象にした外出支援を検討する。

◇ 配布対象を限定したタクシーチケット等の割引サービスの検討（タクシーチケット）

◇ 免許返納者や妊婦等を対象とした既存サービスの要件緩和の検討（要件緩和）

実施主体	北秋田市、秋北バス					
スケジュール	H29	H30	H31	H32	H33	H34
タクシーチケット	事業内容の検討		実証実験	見直し・継続検討		
要件緩和	各種調整・協議		事業の実施			

○リーディングプロジェクト

■ タクシーチケット配布等のサービス検討

- ・本市では障がい者等を対象とした外出支援のためのタクシーチケットの配布や送迎サービス等を実施しているが、移動に困っているその他の層（高齢者、妊婦等）を対象にした交通サービスの展開を検討する。
- ・独居世帯や交通不便地域に在住する高齢者等に配布対象者を限定し、現行サービスとの重複を考慮した上で、割引サービス・タクシーチケット配布等を検討する。

▼ タクシーチケットの配布事例（岩手県大船渡市）

項目	内容
対象	・市内在住の 75 歳以上 ・バス停から一定距離離れた、交通不便地域に居住する方 ・免許返納者又は未取得者
配布枚数	初乗り運賃分を 6 枚で 1 セット
配布方法	6 枚 1 セット分の半分の料金を市が負担し、50%オフで購入できる。 (半分は受益者負担)

▼ 秋北バスの高齢者支援割引サービス（大館市）

■ 既存サービスの要件緩和の検討

- ・免許返納者や免許を持たない子育て世代、移動が困難な妊婦等を対象とし、既存の交通サービス（定期券・回数券等）の要件に対する緩和措置について交通事業者と協議・調整する。

▼ 免許返納者対応の割引サービス事例（羽後交通）

項目	内容
名称	ゴールドフリー定期券
実施主体	羽後交通（秋田県）
対象	70 歳以上 ※免許返納者は 65 歳以上
サービスの概要	羽後交通の路線バス（高速バス除く）が乗り降り自由で利用できる定期券

▼ 子育て支援サービスの事例（山形県山形市）

項目	内容
名称	子育て支援乗車証
実施主体	山形県山形市
対象	山形市民で妊婦または未就学児の親の方
サービスの概要	山形市が運行するコミュニティバスを無料で利用できるサービス

施策 3-3：公共交通の案内・情報発信等の充実

公共交通がどこをどのように運行しているか等の、リアルタイムでの運行情報等の発信を行い、便利でわかりやすい交通環境の構築を図る。

◇ 北秋田市における公共交通全体の統括的なマップの作成（交通マップ）

◇ SNS 等のインターネットを活用した情報発信の実施（インターネット）

◇ 観光二次交通等の案内・情報発信の充実（観光二次交通）

実施主体	北秋田市、交通事業者（鉄道・バス・タクシー等）					
スケジュール	H29	H30	H31	H32	H33	H34
交通マップ	マップの企画・作成 → 適宜修正・見直し					
インターネット	事業企画・検討 → 事業実施・					
観光二次交通	事業者協議 → 実証実験 → 実施の検討・見直し					

○リーディングプロジェクト

■ 統括的なマップの作成・SNS 等での情報発信

- 交通事業者や行政等がそれぞれで作成し、HP 等で公開する運行路線図をまとめ、一体的な公共交通マップとして紙媒体で作成し、市民への配布及びコムコムや市民病院、商業施設等の主要拠点へ設置・配布し、公共交通の周知・PR を図る。
- 情報システムの進展による、利用者の情報取得方法の変化に合わせ、公共交通の運行情報について SNS（Twitter、Facebook 等）を活用した情報発信を行う。



通常時は持ち運びしやすい大きさ



▲ミウラ折りのバスマップ（宮城県石巻市）



▲Twitter を活用した情報発信（秋北バス）

簡易的なアンケートが実施できるため、利用者意向・要望等の把握等も可能



■ 観光情報と観光二次交通の案内

- 観光二次交通として乗合タクシー等のサービスがあるが、主要な観光拠点での案内・表示の展開や、バスマップ等への観光拠点・二次交通の案内の記載により、周知・PR の強化を図る。

▼森吉山周遊タクシー概要

コース名	起点	終点
Aコース	JR 鷹ノ巣駅	森吉山阿仁スキー場
Bコース	阿仁合駅	森吉山阿仁スキー場
Cコース	奥阿仁周遊	—
Dコース	阿仁合駅	鳥獣センター
Eコース	阿仁合駅	こめつが山荘
Fコース	阿仁合駅	太平湖・小又峡



観光地にタクシーを呼び出せる無料電話が設置されている



▲観光タクシーの案内事例（富山県高岡市）

4-5 連携・協働プロジェクト

当プロジェクトでは多様な主体との連携や市民・地域との協働により、市全体で公共交通を考え、支え、育み、将来的に持続可能な公共交通体制を構築することを目的とし、各種施策を展開する。

◎連携・協働プロジェクト

多様な主体との連携や市民・地域との協働により、将来的に持続可能な公共交通体制の構築を図る。

施策 4-1：多様な主体と連携した施策の展開

- ◇ 観光と鉄道・路線バスが連携したパッケージサービスの検討
- ◇ 商店街・商業施設等のポイントカード等と連携したサービスの検討

施策 4-2：交通結節機能の向上

- ◇ 路線バスの鉄道駅への乗り入れ環境の改善
- ◇ 多言語化を含めた案内・標識等の改善

施策 4-3：公共交通を考える場の創出

- ◇ 公共交通について考える意見交換会・懇談会の開催
- ◇ 地域が主体となった取り組みについての検討会の開催

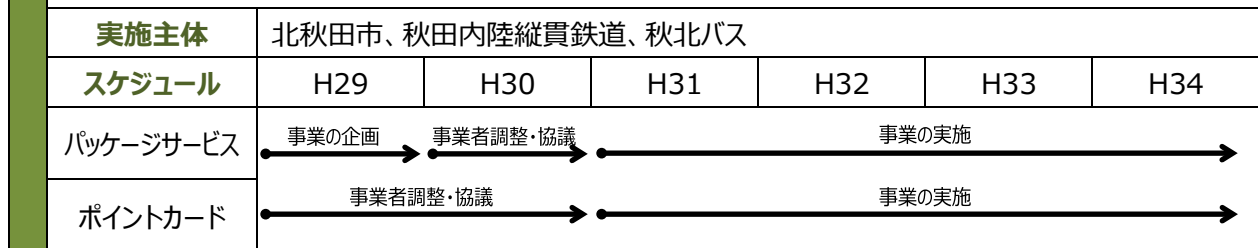
図 4-5 公共交通再編プロジェクトの施策・事業体系

施策 4-1：多様な主体と連携した施策の展開

観光や商店街・商業施設、企業等と連携した、利用者に魅力となる交通サービスの展開により、公共交通の利用促進と地域の活性化の相乗効果を図る。

◇ 観光と鉄道・路線バスが連携したパッケージサービスの検討（パッケージサービス）

◇ 商店街・商業施設等のポイントカード等と連携したサービスの検討（ポイントカード）



○リーディングプロジェクト

■観光と公共交通の連携したサービス展開

- 観光商品と公共交通が連携し、利用者の魅力となる商品・サービスを企画することにより、公共交通を楽しく利用する機会の創出や、新たな利用者層の取り込みを図るとともに、公共交通の側面だけではなく、地域活性化及び観光振興へ寄与する。
- 秋田内陸縦貫鉄道では、観光商品と連携したパックサービスを各種展開しており、こうした事例を踏まえた鉄道と路線バスの活用や路線バスと観光の連携など、多角的な展開を検討する。

- 秋田内陸縦貫鉄道では、観光期を中心に年に複数回、パッケージ商品を販売。
- 代金には、運賃・昼食代・観光拠点での費用（阿仁ゴンドラ代等）がパッケージ化されている。
- 公共交通の利用促進と地域の活性化の相乗効果を図るうえで効果的な手法。



▲観光パッケージ商品（秋田内陸縦貫鉄道）

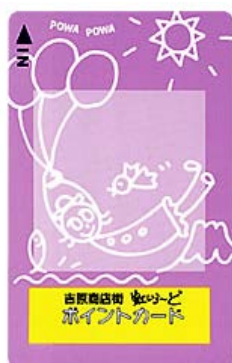


▲路線バスのパッケージ商品（青森県八戸市）



■商業と公共交通の連携したサービス展開

- 地域の商業施設や地元商店街等と連携し、割引サービスやインセンティブの付与等を行い、買い物時の移動手段として公共交通が選択される仕組みづくりを行う。



■商店街のポイントカード活用

- 加盟店で買い物すると、金額に応じてポイントが付与される
 - ポイントカードの特典として、商品券や食事券に交換できるだけでなく、路線バスや鉄道の回数券との交換をすることができる。
- （富士急バス・岳南鉄道）

▲地元商店街と連携したサービス（静岡県富士市）



▲商業施設のインセンティブ付与（福島県会津若松市）

施策 4-2：交通結節機能の向上

事業者間の連携・協働による利用環境の改善や、観光との連携による案内・標識等の改善により、更に利用しやすい交通環境の整備を図る。

◇ 路線バスの鉄道駅への乗り入れ環境の改善（乗り入れ環境）

◇ 多言語化を含めた案内・標識等の改善（案内の改善）

実施主体	北秋田市、秋田内陸縦貫鉄道、秋北バス					
スケジュール	H29	H30	H31	H32	H33	H34
乗り入れ環境	事業者調整 → 事業の実施 →					
案内の改善	改善箇所の検討 → 事業の実施 →					

○リーディングプロジェクト

■ 乗り入れ環境の改善

- 市内の主要な鉄道駅においてはバス停が設置されているものの、駅とバス停の距離が離れており、駅舎の待合スペースで待機していると、バスの接近・到着に気づかない場合がある。
- JR 鷹ノ巣駅及び秋田内陸縦貫鉄道における主要な鉄道駅（鷹ノ巣駅・米内沢駅・阿仁前田駅・阿仁合駅等）において、より待ちやすい交通環境への改善を図るため、路線バスの乗り入れ環境等の見直し検討に向け、鉄道・路線バスの交通事業者と協議・調整を行う。



▲ 鷹ノ巣駅前と米内沢駅前のバス停（現状）



▲ 駅とバス停の接続事例（福島県 保原駅）

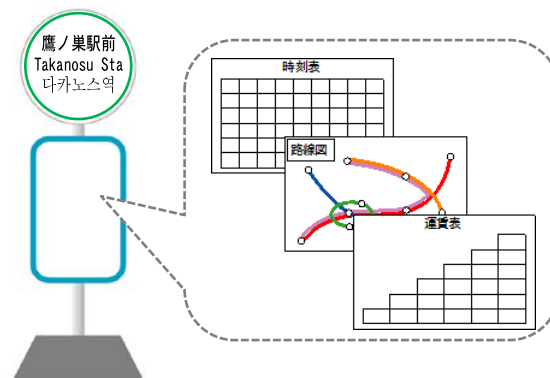
■ 案内・標識の改善

- 秋田内陸縦貫鉄道においては外国人観光客の利用が多く、その対応として多言語に対応した観光情報を案内する音声ペンの設置等、訪日外国人旅行者の受け入れ環境整備を行っている。
- 市内の公共交通の情報を発信する案内や標識等についても、多言語化を含めた表示の検討を行うとともに、一般の利用者においてもわかりやすく・利用しやすい環境の構築を図る。



地図上のポイントを音声ペンでタッチすると、観光情報等を案内してくれる機能。

▲ 秋田内陸縦貫鉄道で導入する音声ペン



▲ バス停表示の改善イメージ

施策 4-3：公共交通を考える場の創出

市民とともに公共交通について考える場を創出し、地域の「足」として公共交通に対する市民意識の醸成及び向上を図るとともに、地域主体での取り組み実施に向けた検討を行う。

◇ 公共交通について考える意見交換会・懇談会の開催（意見交換会）

◇ 地域が主体となった取り組みについての検討会の開催（検討会）

実施主体	北秋田市					
スケジュール	H29	H30	H31	H32	H33	H34
意見交換会	定期的な実施					
検討会	モデル地域の選定	モデル地域での実施	他地域へ展開			

○リーディングプロジェクト

■意見交換会・懇談会・検討会の開催

- ・ 地域における日常生活を送る上での移動手段のお困りごとや喫緊の課題等を把握し、公共交通について考える場を創出することで、公共交通に対する市民意識の醸成を図る。
- ・ 地域における市民意識の水準・熟度に合わせて、意見交換会・懇談会・検討会等を段階的に実施し、将来的には地域が主体となった公共交通の取り組みについて検討を行う。

▼地域における公共交通の取り組み・参画方法

参画レベル	項目	概要
	地域が主体となった交通サービスの検討	地域・自治会が中心となり、市や企業の協力のもと、交通事業者等に委託しサービスを展開
	路線バスの利用促進協議会の立ち上げ	路線バスの利用促進に向けた協議会を立ち上げ、施策・事業等を検討・実施
	住民・地域で協賛金等を供出	自治会の各世帯による回数券の購入や協賛金等を募り、運営費の一部として賄う
	公共交通サポーター制度の導入	年会費数千円を支払い、乗車運賃を割引し、公共交通利用を促進
	既存施設を待合施設として活用	商店やコンビニ、民家の軒下等を活用した待ち合い環境の整備
	地域住民によるバス停の環境改善	各自治会等でバス停の清掃や除雪、ベンチの設置などのボランティア活動を実施
	利用促進イベント等へ主体的な参加	利用促進イベントへの参加や運営側としての参画など、主体的に係る
	公共交通の改善に向けた検討会等へ参加	公共交通に関するシンポジウムや改善検討会に参加し、一緒に検討を進める
	公共交通の意見交換会に参加	公共交通に関するお困りごとを利用者の立場から意見・要望として述べる

▼市民協働の事例（山形県鶴岡市）

項目	内容
自治体	山形県鶴岡市
名称	市営バス利用拡大協議会（鶴岡市羽黒地域）
設立の目的	市営バスの利用拡大を目的とし、地域（沿線区長）が主体となって設立
主な取り組み	・ 地域住民のニーズ把握 ・ 住民への利用呼びかけ ・ 運行経路等の見直し ・ ネーミングの募集 ・ 地元温泉施設との提携 - その他、利用促進策



地域主体の利用促進策の実施により、輸送人員は増加



第5章 施策・プロジェクトの推進体制

5. 施策・プロジェクトの推進体制

5-1 関係する主体と基本的な役割

本計画の推進に際しては、行政や交通事業者、市民、関係機関等が連携し、一体的に取り組むとともに、必要に応じて外部団体等の助言・補助等による客観的な視点等を加えつつ、それぞれが担う役割を相互に確認しながら、持続可能な交通体系の構築を目指す。

表 5-1 関係する主体と基本的な役割

区分	主体	役割
北秋田市	市民	交通サービスの享受だけではなく、主体的に公共交通に関わり、他の主体とともに連携・協働し取り組む。
	行政	計画全体のコーディネート役として、管理を行うとともに、公共交通の維持・改善の取り組みを行う
	交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。
	関係機関	行政や交通事業者等と連携した取り組みの検討を行う。
外部団体等	有識者	本計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。
	国・県	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行うとともに、監査的な判断を行う。
	道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。
	コンサルタント	幅広い知見から計画推進に対し、補助・助言を行い、要請に応じ推進支援を行う。

5-2 本計画の推進・管理体制

本計画は下表に示す推進・管理体制の下、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な遂行を図る。

表 5-2 推進・管理体制

推進管理体制	構成員	役割
北秋田市地域公共交通活性化協議会	北秋田市、市民代表、交通事業者、道路管理者、庁内関係課、他	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクト等を継続的に検討する。
北秋田市地域公共交通活性化協議会 専門部会	北秋田市、交通事業者、庁内関係課、他	活性化協議会の下部組織として、専門的な知見から協議し、円滑な事業実施を検討する。
公共交通庁内検討部会	北秋田市 関係各課	上位・関連計画に示す事業と公共交通における事業との整合を図る。

5-3 実施計画の検討・策定

本計画に基づき、プロジェクト・施策を展開するにあたり、交通事業者等と詳細な協議・調整のもと、各事業の設計図となる「地域公共交通再編実施計画」を策定し、北秋田市における地域公共交通の再編を図る。

5-4 施策の推進方法

本計画全体の推進については、各事業の達成状況について継続的にモニタリングを行い、PDCA サイクル（計画（Plan）、実行（Do）、検証（Check）、改善（Action）の循環検討手法）の考え方にに基づき、検証を行う。

計画（Plan）

地域の現状や公共交通の実態を把握し、それを基に、誰が・何を・いつまでに・どのようにすべきなのかを計画として定める。

<内容>

- ・既存データの整理、調査の実施・整理・分析
- ・地域公共交通網形成計画の策定・改定

改善（Action）

検証の結果を基に、施策・事業の改善・見直しを行い、より地域の実態に沿った内容へ計画をブラッシュアップする。

<内容>

- ・地域公共交通網形成計画の改善・見直し
- ・施策・事業の改善・見直し

実行（Do）

定めた計画に基づいて、地域公共交通の改善に向け、各種施策・事業を実施するとともに、適切に進捗管理を実施。

<内容>

- ・各主体が施策・事業を実施
- ・計画全体及び施策・事業の進捗管理

検証（Check）

施策・事業のモニタリング及び効果測定による検証・分析を行い、改善・見直しすべき内容を検討。

<内容>

- ・施策・事業の効果測定（各種調査の実施）
- ・改善・見直しのポイントを整理

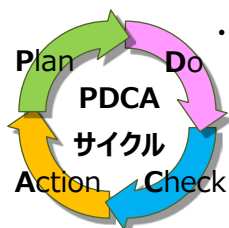


図 5-1 PDCA サイクルイメージ図