

北秋田市地域公共交通計画

2023 年 3 月

北 秋 田 市

目次

序章 計画の位置づけと施策推進方針等	1
序.1 計画策定の趣旨と本計画の位置づけ	1
序.2 計画区域	2
序.3 計画期間	3
序.4 計画策定主体	3
序.5 効果の検証と計画の見直し	4
第1章 北秋田市の地域特性	5
1.1 北秋田市の概要	5
1.2 人口構造	6
1.2.1 人口・世帯数	6
1.2.2 年齢別人口割合	7
1.2.3 居住分布	8
1.2.4 通勤・通学状況	9
1.2.5 通勤・通学における交通手段	10
1.3 産業構造	11
1.3.1 産業別事業所・従業者数	11
1.3.2 従業者の分布状況	12
1.4 都市構造	13
1.4.1 観光資源	13
1.4.2 都市機能	14
第2章 公共交通の実態	16
2.1 空路の状況	16
2.2 鉄道の状況	17
2.3 高速バスの状況	19
2.4 路線バス・循環バスの状況	20
2.5 タクシーの状況	24
第3章 北秋田市が目指す将来像（上位・関連計画）	26
3.1 第2次北秋田市総合計画	26
3.2 第2期北秋田市まち・ひと・しごと創生総合戦略	28
3.3 北秋田市都市計画マスタープラン	30
3.3.1 計画の概要	30
3.3.2 将来都市構想	30

3.3.3	土地利用方針.....	31
3.3.4	交通体系の方針.....	32
3.4	北秋田市地域公共交通網形成計画.....	33
3.4.1	計画の概要.....	33
3.4.2	計画の基本方針と公共交通ネットワークの将来像.....	33
3.4.3	目標達成に向けた施策・事業.....	34
3.4.4	成果の指標・数値目標.....	37
3.5	北秋田市地域公共交通利便増進実施計画.....	38
3.5.1	計画の概要.....	38
3.5.2	公共交通再編の方向性と再編事業.....	38
第4章	公共交通の課題.....	39
4.1	公共交通に対する市民の意向.....	39
4.1.1	市民アンケート.....	39
4.1.2	高校生アンケート.....	47
4.1.3	中学生アンケート.....	51
4.1.4	市内主要施設アンケート.....	53
4.1.5	各種アンケート調査結果の傾向整理.....	57
4.2	市民意向に対する公共交通事業者の見解.....	58
4.2.1	交通事業者ヒアリング調査実施概要.....	58
4.2.2	路線バス事業者ヒアリング結果.....	58
4.2.3	鉄道事業者ヒアリング.....	60
4.2.4	タクシー・ハイヤー事業者ヒアリング.....	61
4.3	公共交通に関わる課題.....	63
4.3.1	公共交通課題を検討する上での前提条件.....	63
4.3.2	地域公共交通網形成計画の評価.....	64
4.3.3	本市の公共交通に関わる課題.....	67
第5章	目指す将来像と具現化の基本方針.....	70
5.1	本市の公共交通が目指す将来像.....	70
5.1.1	目指す公共交通施策の理念（公共交通の将来像）.....	70
5.1.2	公共交通の将来像を実現するための基本方針.....	70
5.1.3	基本方針展開による基本施策の設定.....	71
第6章	将来像実現に向けた推進事業.....	74
6.1	主要路線を維持しながら交通需要の変化に合わせ公共交通体系を合理的に再編.....	74
6.1.1	【基本施策1】：主要公共交通路線の維持及び連携強化.....	74

6.1.2	【基本施策2】：公共交通ネットワークの再編.....	78
6.1.3	【基本施策3】：バス事業者及びタクシー事業者の乗務員の確保.....	80
6.1.4	【基本施策4】：目的バス利活用の検討促進.....	81
6.1.5	【基本施策5】：公共交通利用促進策の検討.....	83
6.2	公共交通体系の再編が移動利便性低下につながらないように適切に措置.....	84
6.2.1	【基本施策1】：公共交通再編に伴う代替移動手段の検討.....	84
6.2.2	【基本施策2】：コミュニティ交通車両増設の検討.....	85
6.2.3	【基本施策3】：移動に関わる地域互助の可能性検討.....	86
6.3	わかりやすく利用しやすい公共交通システムの構築.....	87
6.3.1	【基本施策1】：バスロケーションシステムの全線実用化.....	87
6.3.2	【基本施策2】：公共交通統合型交通情報配信システムの開発.....	88
6.3.3	【基本施策3】：全公共交通機関でのキャッシュレス化の促進.....	89
6.3.4	【基本施策4】：公共交通機関共通パスの開発.....	90
6.3.5	【基本施策5】：オンラインデマンド交通予約システム構築の促進.....	91
6.3.6	【基本施策6】：観光情報・公共交通情報発信の高度化.....	92
6.4	公共交通利用が自家用車移動より安心して楽しく快適と思える環境の創出.....	94
6.4.1	【基本施策1】：公共交通待合環境の向上.....	94
6.4.2	【基本施策2】：通院・買物の公共交通利用環境向上.....	96
6.4.3	【基本施策3】：オンライン注文販売と宅配サービスの促進.....	98
6.4.4	【基本施策4】：健康増進デマンド企画運行の導入検討.....	99
6.4.5	【基本施策5】：観光周遊企画運行路線の多様化.....	99
第7章	計画の着実な実現化に向けた方策.....	100
7.1	本計画の推進体制.....	100
7.1.1	本計画の推進・管理・評価検証体制.....	100
7.1.2	計画推進主体と基本的な役割.....	100
7.2	本計画の推進手法.....	101

序章 計画の位置づけと施策推進方針等

序.1 計画策定の趣旨と本計画の位置づけ

本市では、人口減少及び少子高齢化が加速度的に進行しており、これまでのような、民間の交通事業者が公共交通を担う社会構造の維持が困難になりつつあります。しかし一方で、本市の暮らしと産業を支え、将来に渡って地域の活力を振興していく根幹として、地域公共交通を維持・確保していくことはますます重要性を増してきているとともに、地域公共交通の機能性はまちづくりや観光振興、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野に大きく影響を及ぼすといった、地域社会全体の価値を左右していくことに直結します。よって、市民の暮らしに責任を持つ本市が中心となって、市民の移動に関わる多様な関係者との強固な連携を図り、地域政策・地域戦略の一環として移動手段を確保していくことが必要となってきました。

こうした地域公共交通の維持・確保に関わる深刻な課題は、本市に限らず全国的な広がりを見せる共通課題であったことから、各地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性に鑑み、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、改正法は令和2年11月に施行されました。改正法では、従来の「地域公共交通網形成計画」に代わる新たな法定計画として「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されています。地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすものであり、地方公共団体と地域の移動に関する関係者等で組織する法定協議会（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会）での審議に基づき作成するものです。

地域公共交通においては、従来の鉄道やバス、タクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についての活用も積極的に検討していくことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保していくことが求められています。その際は、運転免許を返納する地域の高齢者をはじめ、外国人観光客等も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスとなることを目指して計画を策定します。

なお、国土交通省においては、これまでは「地域公共交通確保維持事業」に基づき地域公共交通の維持に対する交通事業者支援を行ってきましたが、国として、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対して効率的・効果的な支援を実施していくため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に合わせる形で、「地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置づけの補助要件化（本計画制度と補助制度の連動化）」が行われたことから、今後は、公共交通系統の維持に対する支援を国土交通省より受けるためには、本計画の策定が必須条件となりました。こうした法定計画（本計画）が根拠となり、住民説明や議会承認、財政協議、補助申請などが円滑に進められるとともに、地域交通をきっかけとした様々な分野の計画推進、地域交通に関わる関係者間の連携強化、公共交通事業の持続性の確保につながっていくものと期待されます。

したがって本計画は、本市が目指す交通の将来像と公共交通が担う役割を明らかにするとともに、今後の取り組みの方向性を定め、将来像実現に向けた目標の設定と目標達成に向けたそれぞれ関係者の活動期間、目標の達成状況を測る評価手法等を明確にすることで、本市の交通政策を合理的・計画的に推進していく上での最上位計画（マスタープラン）として位置づけられるものであり、市民が将来に渡って安心して暮らせる生活環境の創出を実現していくための指針としての役割を担うものです。

序.2 計画区域

本市においては、主要鉄道や幹線国道、地域高規格道路等広域幹線交通網が充実しつつある中、1,152.76km²と広大な市域の殆どが過疎地域・山村地域・高齢化地域であり、中心市街地に主要な都市機能が集積している状況から、市民の移動特性として、通学・通院・買物等において市内完結型の傾向が強いことを鑑み、市民の市内移動性の維持及び強化が重要課題であることを踏まえ、本市全域を計画区域と定めます。



序.3 計画期間

10年後の長期的な将来像を見据えたうえで、将来像実現に向けて早期に効果発現が期待される施策を効率的・効果的に推進するとともに、推進施策の効果を評価・検証しながら必要に応じて施策を見直していくことで、将来に向けてより効果的な事業を推進していくために、前期5年間を本計画の計画期間と定め、目標年度を令和9年度と設定します。

年 度	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
計画期間	本計画期間（前期5か年計画）					次期計画期間（後期5か年計画）				

序.4 計画策定主体

本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）」に位置付けられた協議会である『北秋田市地域公共交通活性化協議会』において令和4年度に4回の審議を重ね、審議の結果を受けて市が取りまとめたものです。北秋田市地域公共交通活性化協議会は、以下の構成員により組織しています。

立場	構成員	位置づけ等
協議会長	北秋田市長	
協議委員	秋北バス株式会社	1項2号委員
	秋田県ハイヤー協会北秋田支部	1項2号委員
	国土交通省東北運輸局秋田運輸支局	1項3号委員
	国土交通省東北地方整備局能代河川国道事務所	1項3号委員
	秋田県北秋田地域振興局総務企画部地域企画課	1項3号委員
	秋田県北秋田地域振興局建設部企画・建設課	1項3号委員
	秋田内陸活性化本部	1項3号委員
	北秋田市老人クラブ連合会	1項4号委員
	鷹巣地区住民代表	1項4号委員
	合川地区住民代表	1項4号委員
	森吉地区住民代表	1項4号委員
	阿仁地区住民代表	1項4号委員
	北秋田警察署	1項5号委員
	秋田県観光文化スポーツ部交通政策課	1項6号委員
	学識経験者	1項6号委員
	北秋田市総務部	1項7号委員
アドバイザー	秋北バス株式会社事業管理部	
	株式会社フィデア情報総研	計画策定支援業務受託事業者
事務局	北秋田市総務部総合政策課	

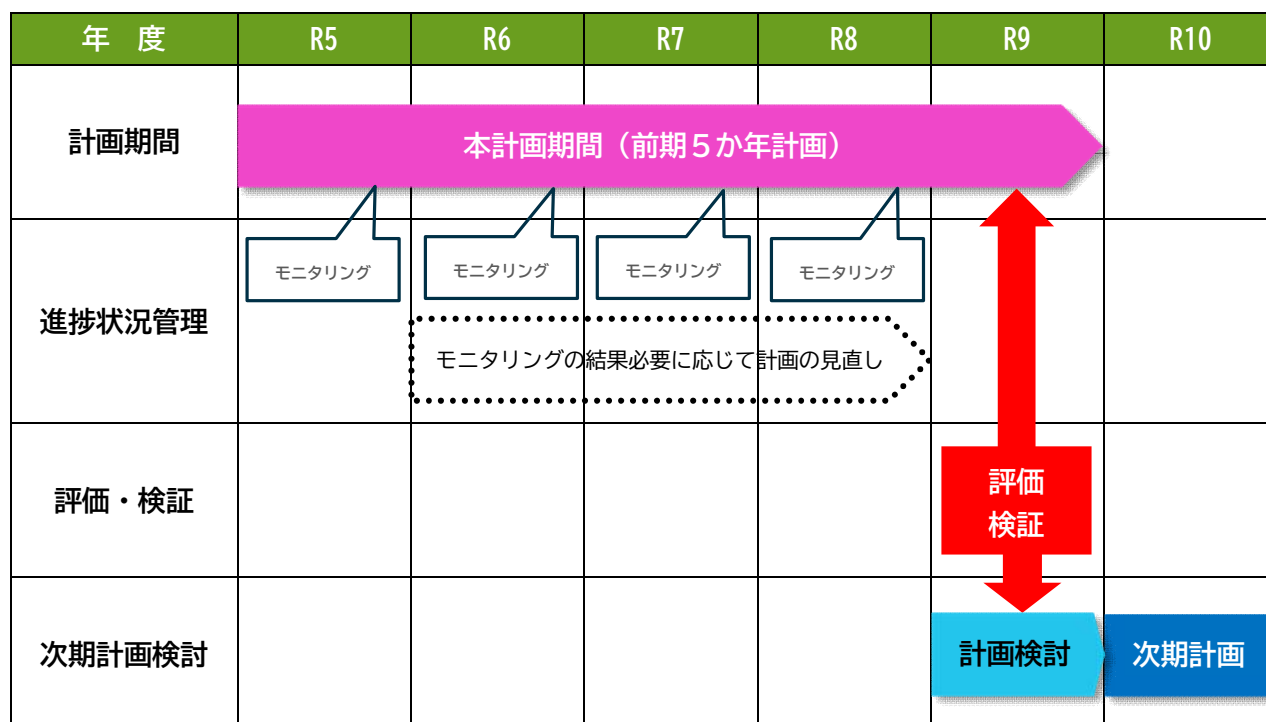
序.5 効果の検証と計画の見直し

本計画を推進していく中で、計画通りに事業が進まない状況や、計画通りに進んでいても想定した効果が発現しない場合もあるものと想定されます。そのような場合でも臨機応変に対応し、最終的に目標を実現するために、事業活動におけるデータを毎年収集し、定期的・継続的に計画の進捗状況や効果の発現状況などを、北秋田市地域公共交通活性化協議会においてモニタリング・評価することにより、随時取り組みの見直しを行うものとします。

公共交通機関の利用状況や実証実験数等の数値が明確化する目標・指標については、毎年定期的にデータを収集してその推移をモニタリングし、目標達成可能性について評価するとともに、市民満足度等の施策完了後の評価を要する目標・指標についても、目標達成に直結する事業活動の進捗状況について毎年データを収集して評価し、目標達成可能性について評価していきます。

計画に対する事業の進捗状況や途中経過が、目標達成可能性と大きく乖離する可能性が生じた場合等には、北秋田市地域公共交通活性化協議会においてその要因を明らかにするとともに、計画の見直し方針を検討し、事業スケジュールや事業内容、必要に応じて目標値を再検討するものとします。計画期間中のモニタリング・評価の結果、計画の見直しの方向性が事業内容や設定目標、事業スケジュールといった大きな変更を伴う際は、計画期間中であっても計画を改定していきます。

なお、本計画の最終年度となる令和9年度においては、本計画に基づく施策全体の評価を行い、本計画の目標に対する成果を検証しつつ、次期計画（後期5か年計画）の検討を、北秋田市地域公共交通活性化協議会による審議を通じて進めるものとします。毎年度のモニタリング・評価結果や、計画最終年度の評価結果については、北秋田市地域公共交通活性化協議会のホームページにて公表していきます。



第1章 北秋田市の地域特性

1.1 北秋田市の概要

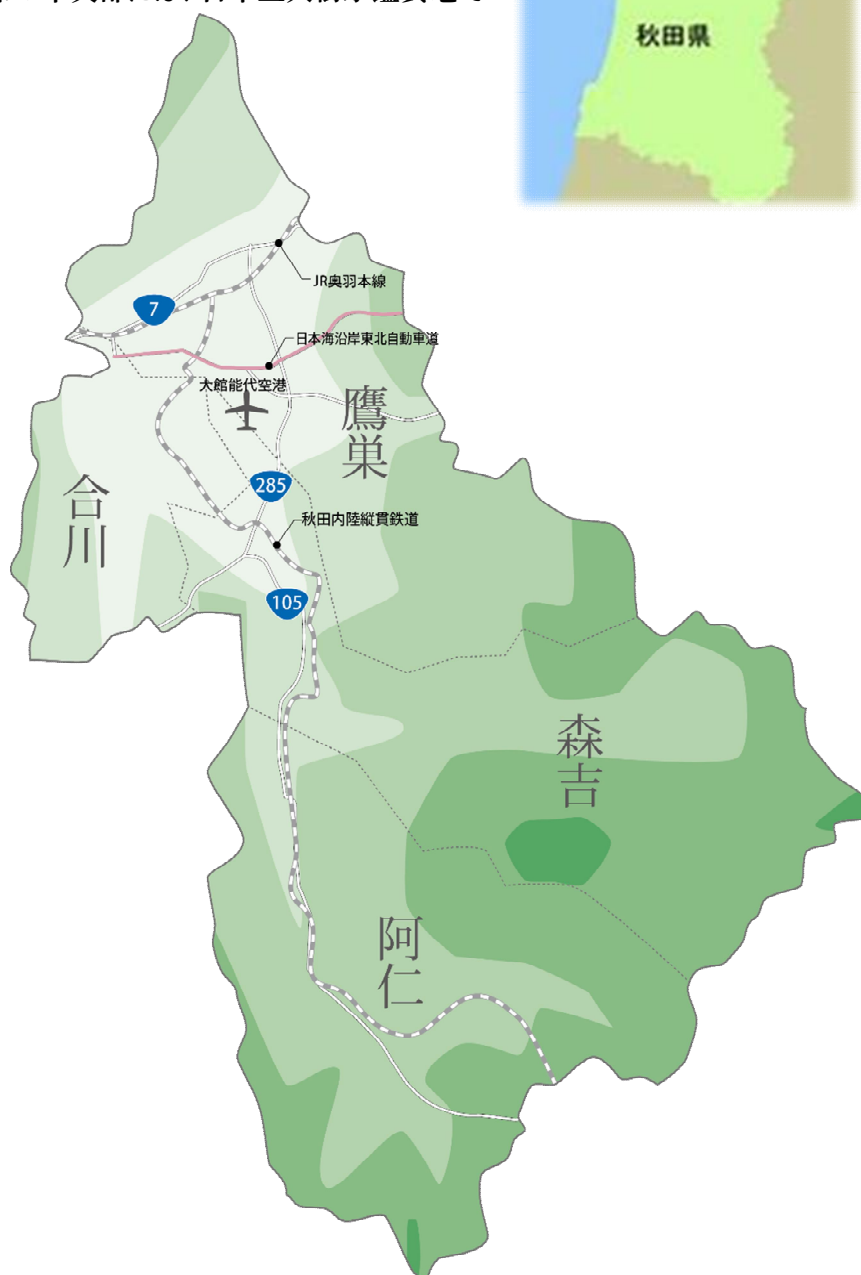
北秋田市は、秋田県の北部中央に位置しており、面積は1152.76km²と県内で2番目の広さを持つ。県都秋田市から北東へ約60km、東は大館市・鹿角市、南は上小阿仁村に隣接するほか、西は能代市に隣接している。

市北部を横断する米代川中流部の鷹巣盆地を中心に、米代川の支流である阿仁川や小阿仁川等の河川流域に優れた農地が形成され、市街地や集落が点在している。一方、市の中央部には、日本三大樹氷鑑賞地である「森吉山県立自然公園」の豊かな自然が存在することをはじめ、市域の大半を山林等が占めていることから、可住地面積の割合は189.29km²と全体の16.4%にとどまる。

また、令和3年7月にユネスコ世界文化遺産に登録された史跡「伊勢堂岱遺跡」、世界一の綴子大太鼓、日本の産業近代化に貢献した阿仁鉱山の歴史とマタギ文化など、世界に誇れる魅力も散在している。

そして、全線開通間近の日本海沿岸東北自動車道や、JR奥羽本線、首都圏と1時間で結ぶ大館能代空港、ローカル鉄道の秋田内陸線といった広域交通体系も充実している。

地域の中心部を北緯40度線が横断している本市の気候は、内陸性で年較差が激しく、冬季は低温で山間部は積雪量が多いことから、森吉地域、阿仁地域は特別豪雪地帯に指定されている。



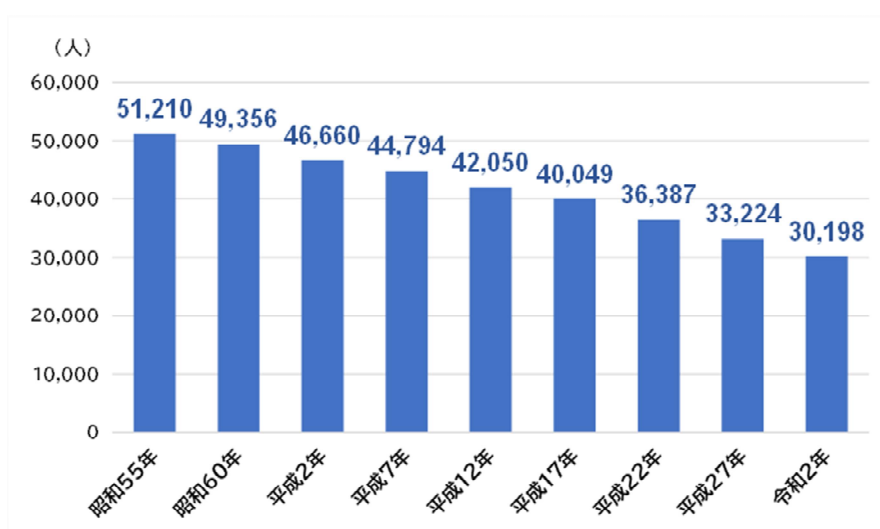
図表 - 1 北秋田市管内の主要交通網概要

1.2 人口構造

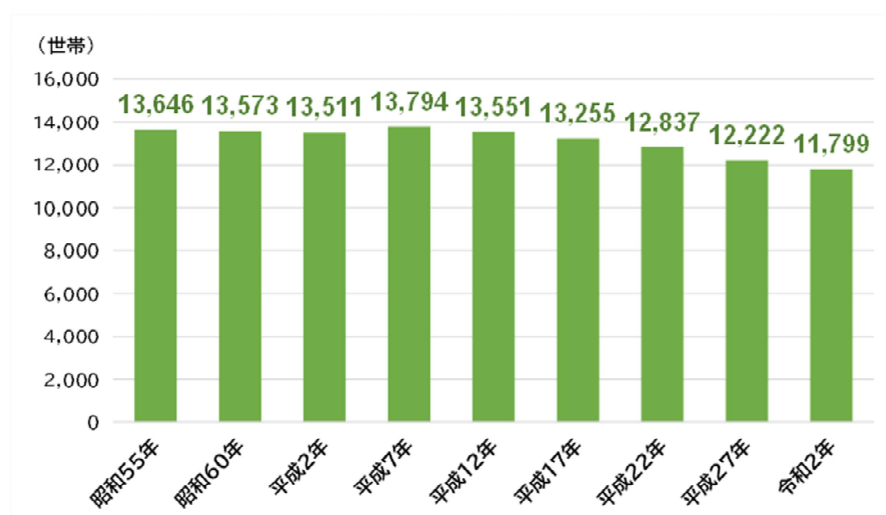
1.2.1 人口・世帯数

国勢調査によると北秋田市の人口は大きく減少している。直近の令和2年(2020年)は30,198人であり、平成12年(2000年)からの20年間で1万人以上も減少している。

同様に世帯数も減少傾向を示しはじめており、令和2年(2020年)には11,799世帯と、平成17年まで1.3万世帯以上を維持してきたものが、平成22年以降に1.2万世帯台に落ち込み始め、令和2年には1.2万世帯を割り込んでいる。



図表 - 2 北秋田市の人口の推移 [出典：国勢調査]

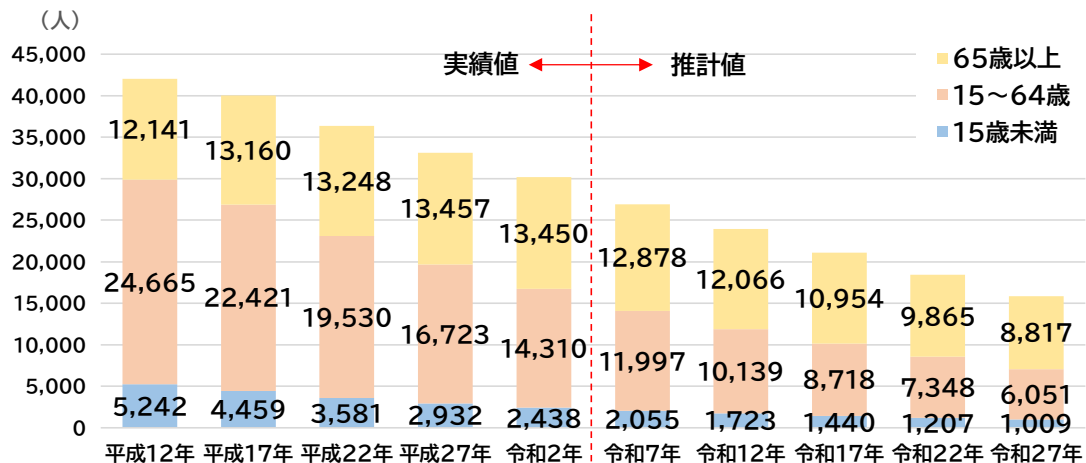


図表 - 3 北秋田市の世帯数の推移 [出典：国勢調査]

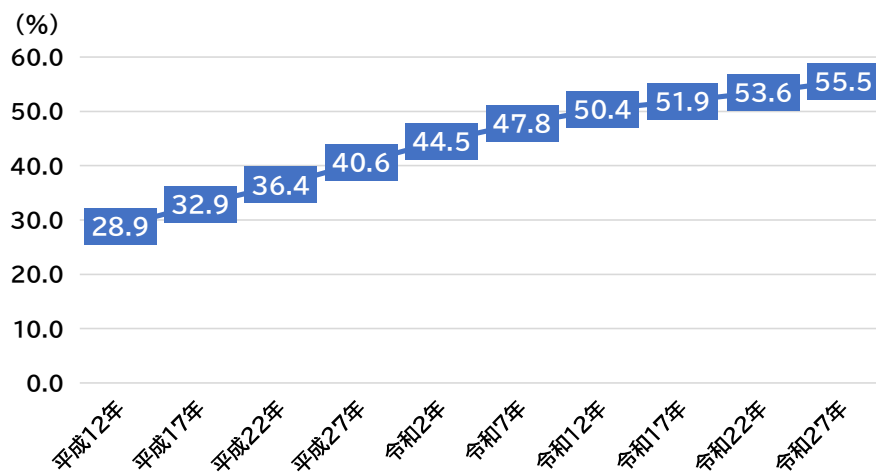
1.2.2 年齢別人口割合

北秋田市の年齢別の人口構成比の推移をみると、年少階層(15歳未満)および生産年齢階層(15～64歳)の割合が減少する一方、高齢階層(65歳以上)の占める割合の増加が顕著となっている。

国立社会保障・人口問題研究所によれば、令和7年(2025年)には65歳以上の高齢者層の占める割合が、生産年齢層(15～64歳)の割合を上回りはじめ、令和12年(2030年)以降は高齢者の割合が過半数を占めていくものとされている。



図表 - 4 年齢階層別人口の推移 [出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所]

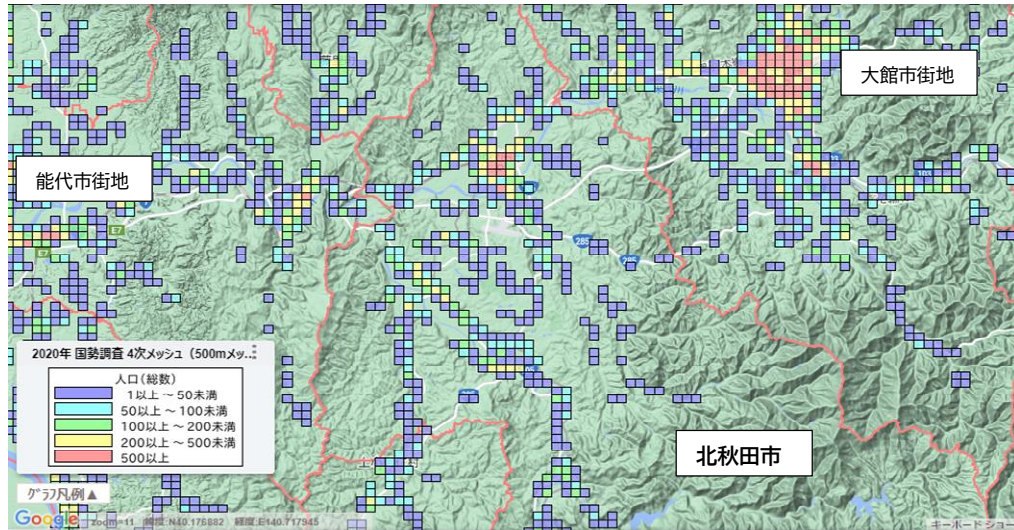


図表 - 5 高齢化率(65歳以上人口割合)推移 [出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所]

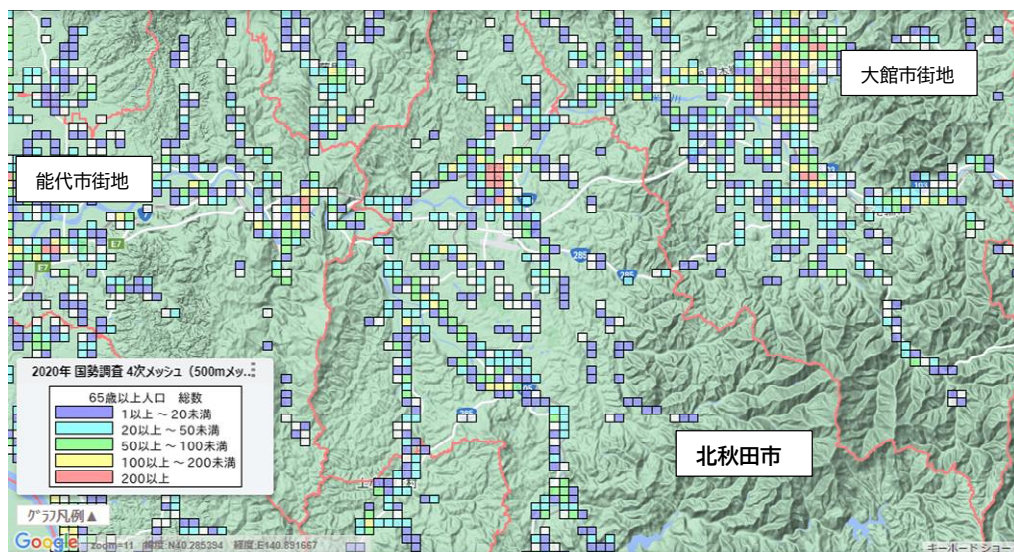
1.2.3 居住分布

国勢調査から北秋田市管内における居住分布をみると、鷹巣地域への集中度の高さが認められる。

人口の集積度合いに応じて、65歳以上の高齢者も鷹巣地区中心市街地に集中しているが、郊外部に居住している高齢者も相当数存在している。



図表 - 6 人口分布 [出典：jSTAT MAP (国勢調査 (令和2年))]



図表 - 7 高齢者人口分布 [出典：jSTAT MAP (国勢調査 (令和2年))]

1.2.4 通勤・通学状況

北秋田市と他市町村間との通勤・通学状況(令和2年国勢調査)をみると、本市常住者のうち、市内で従業・通学をしているのは13,749人、県内他市町村で従業・通学しているのは2,529人となっているほか、県内他市町村の常住者で本市を従業地・通学地とするのは2,242人となっていることから、多くの市民は市内で就業・通学しているとともに、昼夜人口比も大きな差はないことがわかる。

本市から県内他市町村の従業・通学先としては、大館市が1,612人(約64%)、能代市が512人(約20%)などとなっている。一方、居住地が県内他市町村で本市を従業地・通学地とするのは、大館市が1,025人(約46%)、能代市が558人(約25%)、上小阿仁村が271人(約12%)などとなっている。

図表 - 8 北秋田市居住者の通勤・通学状況(総数) [出典：国勢調査(令和2年)]

常住地	従業地・通学地	就業者・通学者数	
			構成比
北秋田市	北秋田市	13,749	-
	県内他市町村	2,529	100%
	秋田市	126	4.98%
	能代市	512	20.25%
	横手市	2	0.08%
	大館市	1,612	63.74%
	男鹿市	4	0.16%
	湯沢市	2	0.08%
	鹿角市	39	1.54%
	由利本荘市	1	0.04%
	潟上市	9	0.36%
	大仙市	6	0.24%
	仙北市	9	0.36%
	小坂町	8	0.32%
	上小阿仁村	140	5.54%
	藤里町	19	0.75%
	三種町	8	0.32%
	八峰町	8	0.32%
	五城目町	13	0.51%
	八郎潟町	1	0.04%
	井川町	2	0.08%
	大潟村	5	0.20%
	東成瀬村	3	0.12%

図表 - 9 県内他市町村から北秋田市への通勤・通学状況（総数）〔出典：国勢調査（令和2年）〕

従業地・通学地	常住地	就業者・通学者数	
			構成比
北秋田市	県内他市町村	2,242	100%
	秋田市	103	4.59%
	能代市	558	24.89%
	横手市	6	0.27%
	大館市	1,025	45.72%
	男鹿市	7	0.31%
	鹿角市	33	1.47%
	由利本荘市	4	0.18%
	潟上市	13	0.58%
	大仙市	5	0.22%
	仙北市	12	0.54%
	小坂町	8	0.36%
	上小阿仁村	271	12.09%
	藤里町	106	4.73%
	三種町	44	1.96%
	八峰町	18	0.80%
	五城目町	10	0.45%
	八郎潟町	5	0.22%
	井川町	13	0.58%
	美郷町	1	0.04%

1.2.5 通勤・通学における交通手段

通勤・通学での利用交通手段(令和2年国勢調査)については「自家用車」が圧倒的に多い。市内の従業・通学者で約85%、県内他市町村への従業・通学者で90%を占めており、通勤・通学の手段として自家用車に依存していることがうかがえる。

一方、公共交通については他市町村への従業・通学者で「鉄道・電車」が約11%と一定の割合を占めているものの、その他の公共交通手段はいずれも2%以下にとどまっており、通勤・通学の際の交通手段としての公共交通の利用は、現状では限定的といえる。

図表 - 10 利用交通手段（15歳以上）〔出典：国勢調査（令和2年）〕

	自宅以外の市内で従業・通学		県内他市町村で従業・通学	
		構成比		構成比
00_総数	10,254	100.0%	2,515	100.0%
01_徒歩のみ	770	7.5%	5	0.2%
02_鉄道・電車	160	1.6%	266	10.6%
03_乗合バス	74	0.7%	51	2.0%
04_勤め先・学校のバス	109	1.1%	18	0.7%
05_自家用車	8,749	85.3%	2,264	90.0%
06_ハイヤー・タクシー	9	0.1%	2	0.1%
07_オートバイ	29	0.3%	3	0.1%
08_自転車	410	4.0%	87	3.5%
09_その他	99	1.0%	28	1.1%
10_利用交通手段「不詳」	52	0.5%	3	0.1%

1.3 産業構造

1.3.1 産業別事業所・従業者数

「令和3年経済センサス:活動調査」によれば、産業別事業所数は「卸売業、小売業」が356事業所(全産業の22.5%)と最も多く、次いで「生活関連サービス業、娯楽業」が206事業所(同13.0%)、「医療、福祉」が159事業所(同10.0%)などとなっており、上位3産業で全産業の約46%を占めている。また、第三次産業全体で本市産業全体の78%を占めている。

従業者数をみると、「医療、福祉」が3,072人(全産業の23.8%)で最も多く、その雇用吸引力が際立っている。次いで「製造業」が2,237人(同17.3%)、「卸売業、小売業」が2,090人(同16.2%)などとなっており、上位3産業で全産業の57.2%を占めている。また、全体の69.6%が第三次産業に従事している。

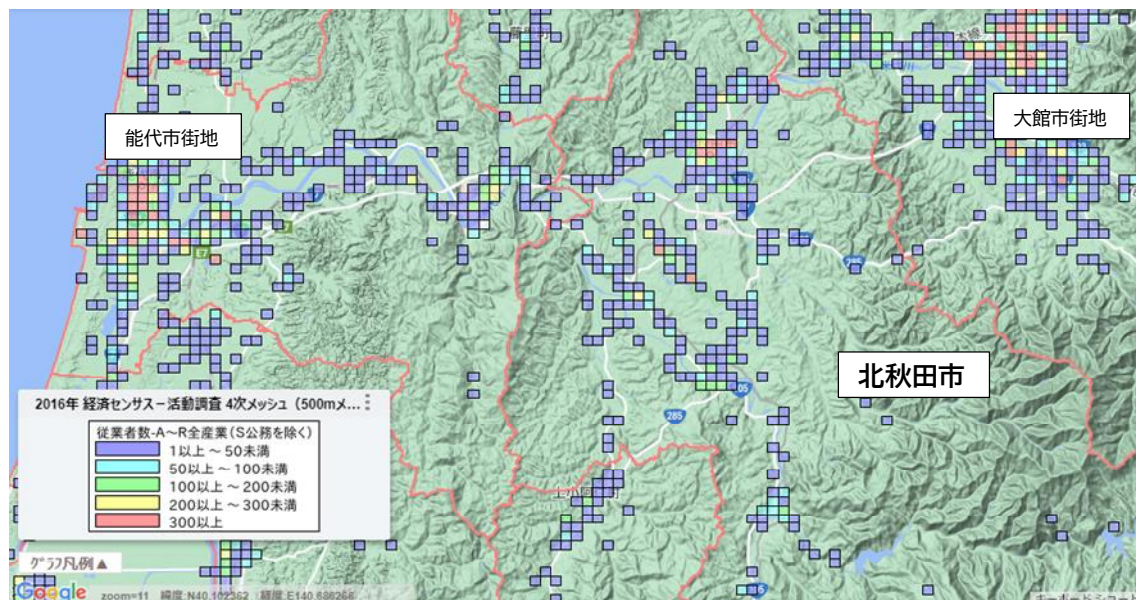
図表 - 11 産業別事業所数及び従業者数〔出典：経済センサス - 活動調査（令和3年）〕

単位:事業所・人

	産業大分類	事業所数		従業者数 男女計	
			構成比		構成比
第1次	AB 農林漁業	55	3.5%	572	4.4%
第2次	C 鉱業, 採石業, 砂利採取業	5	0.3%	15	0.1%
	D 建設業	147	9.3%	1,112	8.6%
	E 製造業	142	9.0%	2,237	17.3%
第3次	F 電気・ガス・熱供給・水道業	4	0.3%	24	0.2%
	G 情報通信業	6	0.4%	30	0.2%
	H 運輸業, 郵便業	35	2.2%	353	2.7%
	I 卸売業, 小売業	356	22.5%	2,090	16.2%
	J 金融業, 保険業	17	1.1%	144	1.1%
	K 不動産業, 物品賃貸業	48	3.0%	156	1.2%
	L 学術研究, 専門・技術サービス業	44	2.8%	211	1.6%
	M 宿泊業, 飲食サービス業	152	9.6%	564	4.4%
	N 生活関連サービス業, 娯楽業	206	13.0%	528	4.1%
	O 教育, 学習支援業	45	2.8%	542	4.2%
	P 医療, 福祉	159	10.0%	3,072	23.8%
	Q 複合サービス事業	23	1.5%	215	1.7%
	R サービス業(他に分類されないもの)	106	6.7%	537	4.2%
	S 公務(他に分類されるものを除く)	34	2.1%	530	4.1%
合 計		1,584	100.0%	12,932	100.0%

1.3.2 従業員の分布状況

市内において従業員が比較的集積しているのは、鷹巣中心市街地～いとか鷹巣ショッピングセンター・イオンタウン鷹巣にかけてのエリアと、大野台工業団地、北秋田市民病院となっている。



図表 - 12 従業員の分布 [出典：jSTAT MAP - (経済センサス-活動調査 (令和3年))]

1.4 都市構造

1.4.1 観光資源

秋田県観光統計によると、令和3年の北秋田市の観光地点の入込客数(延べ人数)は657,920人となっている。

観光地点別の入込客数(延べ人数)をみると、「北欧の杜公園」が139千人(全入込数の21.2%)と最も多く、次いで「大太鼓の里ぶっさん館(道の駅たかのす)」が133千人(同20.3%)、「四季美館」が82千人(同12.6%)などとなっている。「道の駅たかのす」関連では「たかのす情報プラザ」や「大太鼓の館」への入込もあり、3地点を合わせるとおよそ160千人と、全入込数の24.3%を占める。

また、国指定史跡「伊勢堂岱遺跡」が、2021年7月に「北海道・北東北の縄文遺跡群」を構成する遺跡の一つとして、ユネスコ世界文化遺産に登録された。

図表 - 13 北秋田市内の主な観光資源 [出典：秋田県観光統計]

単位:人

観光地点名	所在	R1(H31)	R2	R3	R3/R2
入込客数(延べ人数)	-	883,095	679,079	657,920	96.9%
大太鼓の里ぶっさん館(道の駅たかのす)	鷹巣	215,448	144,316	133,884	92.8%
伊勢堂岱温泉 縄文の湯		77,214	50,985	42,816	84.0%
たかのす情報プラザ(道の駅たかのす)		22,250	19,600	18,630	95.1%
北秋田市文化会館		21,910	8,123	10,773	132.6%
大太鼓の館(道の駅たかのす)		14,199	13,267	7,455	56.2%
湯の岱温泉		14,582	6,952	6,947	99.9%
四季美館	森吉	103,941	90,387	82,599	91.4%
クウンス森吉		45,191	27,023	26,703	98.8%
森吉山ダム広報館		12,296	7,644	9,389	122.8%
阿仁スキー場	阿仁	31,604	34,218	29,989	87.6%
道の駅あに またたび館		41,980	28,141	27,391	97.3%
森吉山(阿仁ゴンドラ)		15,956	28,657	17,788	62.1%
打当温泉		18,531	11,939	13,576	113.7%
北秋田市熊牧場くまぐま園		19,081	21,844	13,075	59.9%
北欧の杜公園	合川	157,087	119,728	139,358	116.4%



道の駅たかのす



四季美館



くまぐま園



北欧の杜公園

1.4.2 都市機能

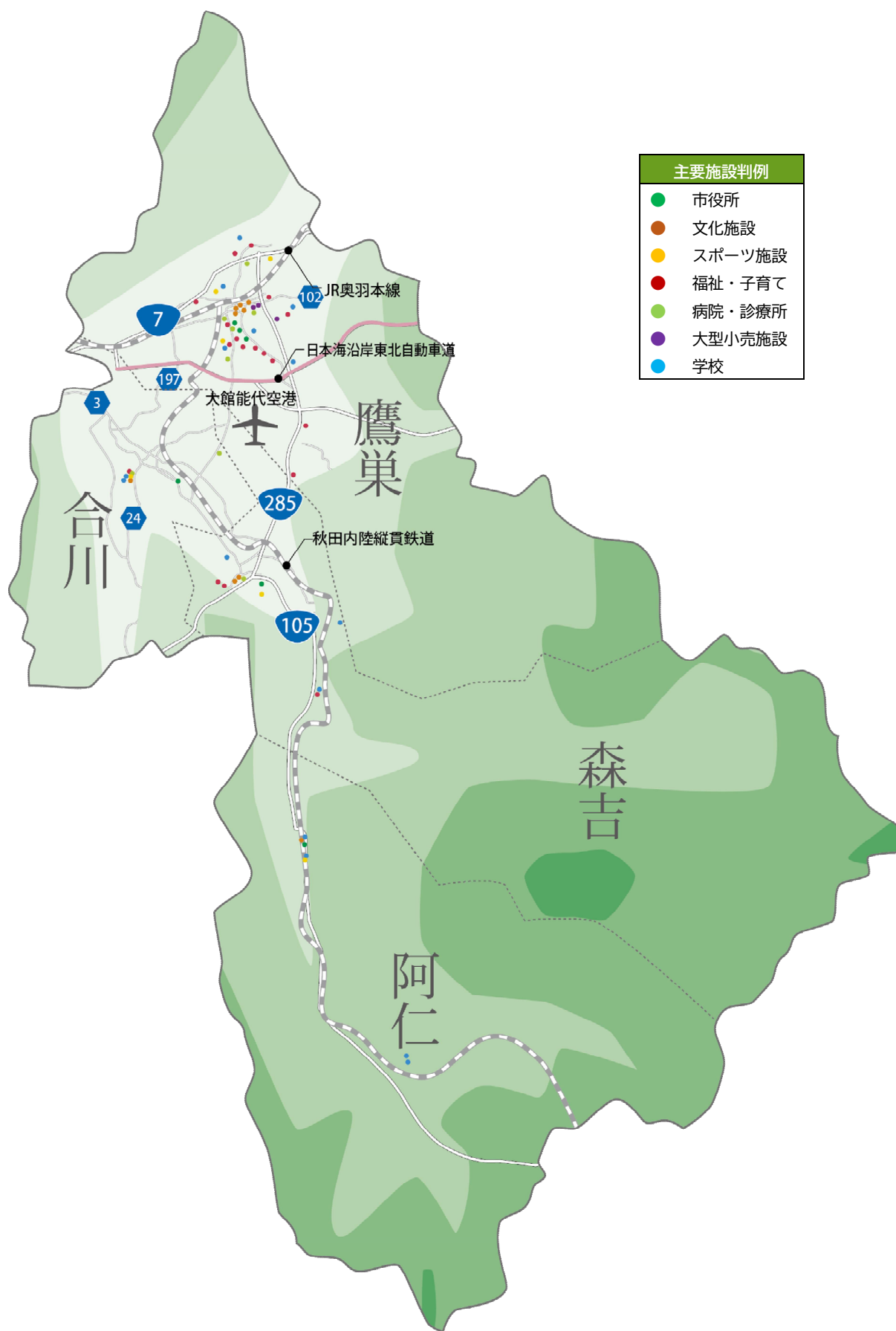
市北部を横断する米代川流域には広大な農地が広がり、市南部を縦断する阿仁川等の流域にも優れた農地が広がっている。そうした農地に囲まれる形で市街地や集落が形成されている。市南部は森吉山の雄大で希少な自然が広がっており、一部県立自然公園に指定されている。

本市の骨格を形成する主要な道路網や公共交通機関としては、東西方向に国道7号とJR奥羽本線が整備されているとともに、日本海沿岸東北自動車道が全線開通に向け鋭意整備が進められている。南北方向に国道105号、285号、秋田内陸縦貫鉄道が整備されている。また、市域北部には大館能代空港も立地しており、県北部の広域交通の要衝となっている。

市域北部の鷹巣地域には、行政サービス機能、医療・福祉機能、中心商業機能、工業機能等が集積しており、本市の産業活動や都市生活を支える役割を担っている。また、大館能代空港の南に位置する大野台地区は、緑豊かな丘陵地に北秋田市民病院や県立北欧の杜公園、大野台工業団地が整備されていることから、働く場、憩いの場としての役割を担っている。

図表 - 14 北秋田市内の主要な施設 [出典：北秋田市 HP 及び市提供資料]

		鷹 巣	森 吉	阿 仁	合 川
市役所		・ 本庁舎 ・ 第二庁舎 ・ 宮前町庁舎	・ 森吉庁舎	・ 阿仁庁舎	・ 合川庁舎
文化施設		・ 北秋田市文化会館 ファルコン ・ 北秋田市民ふれあいプラザ コムコム ・ 鷹巣図書館 ・ 北秋田市交流センター ・ みちのく子供風土記館 ・ 伊勢堂岱縄文館	・ 森吉図書館 ・ 浜辺の歌音楽観	・ 阿仁公民館図書室	・ 合川公民館図書室
スポーツ施設		・ 北秋田市健康増進センター ・ 鷹巣体育館 ・ 鷹巣陸上競技場	・ 森吉総合スポーツセンター	・ 阿仁体育館	・ 合川体育館
福祉・子育て		・ 北秋田市子育て世代包括支援センターココロン ・ 北秋田市保健センター ・ 北秋田市綴子児童館 ・ 北秋田市鷹巣児童館 ・ 北秋田市鷹巣中央児童館 北秋田市太田児童館 ・ 北秋田市鷹巣西児童館 ・ (私)鷹巣中央保育園 ・ (私)鷹巣東保育園 ・ (私)南鷹巣保育園 ・ (私)七日市保育園 ・ (私)綴子保育園 ・ (私)幼保連携型認定こども園しゃるーむ ・ (委)わんぱあく ・ (指)もろびこども園 ・ (私)陽清学園	・ 北秋田市森吉保健センター ・ 米内沢保育園 ・ 前田保育園	・ 北秋田市阿仁保健センター ・ 阿仁合保育園 ・ 大阿仁保育園	・ 北秋田市合川保健センター ・ (私)あいかわ保育園
病院・診療所		・ 鷹巣病院 ・ たかのす今村クリニック ・ うえだクリニック たむら内科クリニック ・ 遠藤クリニック 毛利整形外科クリニック ・ 奈良医院 ・ 近藤医院 ・ 小林眼科医院 ・ 児玉内科クリニック	・ 市立米内沢診療所	・ 市立阿仁診療所	・ 北秋田市民病院 ・ 国保合川診療所
大規模小売施設		・ ケーズデンキ鷹巣店 ・ イオンタウン鷹巣 ・ たかのすモール（イトク）			
学校	小学校	・ 鷹巣小学校 ・ 鷹巣東小学校 ・ 綴子小学校 ・ 清鷹小学校	・ 米内沢小学校 ・ 前田小学校	・ 阿仁合小学校 ・ 大阿仁小学校	・ 合川小学校
	中学校	・ 鷹巣中学校	・ 森吉中学校	・ 阿仁中学校	・ 合川中学校
	高等学校	・ 秋田県立秋田北鷹高等学校			



図表 - 15 北秋田市の都市構造概要

第2章 公共交通の実態

2.1 空路の状況

北東北のほぼ中央に位置する大館能代空港は、世界遺産白神山地や八幡平、十和田湖、奥入瀬、弘前など東北を代表する観光資源に囲まれ、“北東北の玄関口”として観光客が訪れている。コロナ禍前の2019年度には約15万人の利用があった。

大館能代空港は、日本海沿岸東北自動車道大館能代空港インターチェンジと隣接しており、秋田県北各市町村に加え、東北自動車道を通じて弘前市や八幡平市なども利用圏域となっている。

現在、羽田線が3往復運航している状況にある。航空便の運航時間に合わせて空港と大館市内を結ぶリムジンバスが運行されているほか、能代市とはリムジンタクシーの運行により結ばれている。

図表 - 16 大館能代空港の航空機運行状況〔出典：大館能代空港ターミナルビル株式会社 HP〕

令和5年2月15日現在

東京(羽田)⇒大館能代			
便名	機種	出発	到着
ANA719	エアバス A320	08:55	10:05
ANA721	エアバス A320	12:45	13:55
ANA723	ボーイング 737-800	16:40	17:50
大館能代⇒東京(羽田)			
便名	機種	出発	到着
ANA720	エアバス A320	10:45	12:00
ANA722	エアバス A321	14:40	15:55
ANA724	ボーイング 737-800	18:30	19:50

図表 - 17 大館能代空港の利用状況〔出典：秋田県 HP〕

(単位:便、人)

年度	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3
運行実績	1,440	1,456	1,440	1,442	1,435	1,456	632	926
利用者数	119,508	123,773	131,517	138,584	150,570	148,761	24,170	45,346
搭乗率	48.9%	52.8%	54.9%	61.1%	64.2%	60.1%	26.4%	31.6%



〔写真出典：大館能代空港ターミナルビル株式会社 HP〕

2.2 鉄道の状況

鉄道網は、市北部を東西にJR奥羽本線が横断しているとともに、南北に秋田内陸線が縦貫している。

運行状況は、JR奥羽本線が上下線合わせて31本、秋田内陸線が上下線合わせて20本運行している。

運行時間帯は、鷹ノ巣(鷹巣)駅への始発の到着がいずれも6時台、最終の到着は20～22時台となっている。

図表 - 18 鉄道の運行状況〔出典：東日本旅客鉄道株式会社・秋田内陸縦貫鉄道株式会社 HP〕

路線名	方面	運行本数	駅名	始発列車		終発列車		北秋田市内の駅
				到着時刻	始発駅	発車時刻	到着駅	
奥羽本線	秋田	上り 15本 うち 特急3本 快速2本	鷹ノ巣	6:25	大館駅	20:32	秋田駅	前山駅、鷹ノ巣駅、糠沢駅
	弘前・青森	下り 16本 うち 特急3本 快速2本		6:54	秋田駅	22:01	大館駅	
秋田内陸線	鷹巣	上り 10本 うち 急行1本 快速2本	鷹巣	6:39	阿仁合駅	-	-	鷹巣駅、西鷹巣駅、縄文小ヶ田駅、大野台駅、合川駅、上杉駅、米内沢駅、桂瀬駅、阿仁前田温泉駅、前田南駅、小湊駅、阿仁合駅、荒瀬駅、萱草駅、笑内駅、岩野目駅、比立内駅、奥阿仁駅、阿仁マタギ駅
	角館	下り 10本 うち 急行1本 快速1本		-	-	20:55	阿仁合駅	

鉄道利用者は、2018 年以降漸減の傾向を示している。

図表 - 19 JR 鷹ノ巣駅乗車人数〔出典：東日本旅客鉄道株式会社 HP〕

(単位：人)

駅名	1日平均	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
鷹ノ巣駅	定期外	137	127	114	67	69
	定期	440	454	451	408	399
	合計	578	581	565	475	468



春の内陸線



夏の内陸線



秋の内陸線



冬の内陸線

〔写真出典：秋田内陸縦貫鉄道株式会社 HP〕



図表 - 20 北秋田市内鉄道路線網

2.3 高速バスの状況

秋田県北エリアと東京（池袋）との間を結ぶ夜行高速バスが1日1往復運行されており、本市は経由地の一つとして「いとく鷹巣ショッピングセンター前」停留所が設置されている。

図表 - 20 高速バス運行状況 [出典：秋北バス株式会社 HP]

運行区間	愛称	運行本数 (上下合計)	運行形態	運行会社
能代-北秋田-大館 -大宮-池袋	ジュピター号	2本/日	高速乗合バス (路線バス)	秋北バス株式会社 国際興業株式会社

東京(池袋)ー大館ー能代

ジュピター号 要予約

東京と秋田北エリアを結ぶ高速バス(夜行バス)

3列シート
トイレ
仕切りカーテン
USB充電
FREE Wi-Fi
ひざ掛け
スリッパ
お茶・飲料水



ゆったり広々3列シート

Relax seats

独立シートにて、ご到着まで
ごゆっくりお休み下さいませ



充実の快適装備



リクライニング状態

good night & morning...



使い切りスリッパで足もと快適



トイレ/水・お湯

3列独立シート プライバシーカーテン リクライニングシート フットレスト レッグレスト
読書灯 コンセント(一部車両) ひざ掛け トイレ 給水・給湯 おしぼり 使い切りスリッパ



プライバシーカーテン

Privacy curtain

隣の人が気にならない仕切りカーテン
上部開口メッシュにより通気性も確保

[写真出典：秋北バス株式会社 HP]

2.4 路線バス・循環バスの状況

北秋田市内で運行されている路線バスは、鷹巣駅、北秋田ふれあい市民プラザ、イオンタウン鷹巣などの鷹ノ巣駅（鷹巣駅）前周辺エリアと米内沢駅、米内沢営業所などの米内沢駅周辺エリア間を結ぶ南北の路線、さらにはこの2つのエリアと北秋田市民病院とを結ぶ路線を中心に10路線が運行されている。なかでも鷹巣駅前から米内沢営業所間やイオンタウン鷹巣間の運行本数が比較的多く、当該路線沿線は路線バスの利便性が比較的に高い。

南北路線の運行時間帯について、最も早い路線の始発が鷹巣駅前へ到着するのが6時台、最終バスの鷹巣駅前からの出発は18時台となっている。また、北秋田市民病院へ向かう場合は、大半の路線が7時台に出発し、到着が7～8時台となっている。

また、鷹巣市街地では7本/日の市街地循環バスが運行されている。

図表 - 21 路線バス運行状況〔出典：秋北バス株式会社 HP・きたあきたバスマップ+α〕

路線名	運行区間	運行本数	備考
ダム入口・沖田面線	鷹巣駅前－ダム入口	6本/日	
うち市内	鷹巣駅前－米内沢営業所	18本/日	
沖田面・合川線	イオンタウン鷹巣－沖田面	13本/日	
うち市内	イオンタウン鷹巣－合川駅前－上杉山田	//	
根森田線	米内沢－根小屋－前田－根森田	9本/日	
比立内・打当線	北秋田市民病院前－打当	2本/日	
薬師山スキー場線	イオンタウン鷹巣－薬師山スキー場入口	9本/日	
大館線	米内沢営業所－大館駅前	18本/日	
うち市内	米内沢営業所－鷹巣駅前－糠沢	//	
北秋田市民病院1線	鷹巣駅前－北秋田市民病院前	2本/日	
北秋田市民病院2線	森吉庁舎前－北秋田市民病院前	10本/日	
イオンタウン鷹巣線	鷹巣駅前－イオンタウン鷹巣	21本/日	
市街地循環バス	イオンタウン鷹巣－高野尻団地－鷹巣駅前－南鷹巣団地－宮前町団地前－北秋田市役所前－北秋田市民ふれあいプラザ－イオンタウン鷹巣	7本/日	一方向

※運行本数は平日の往復合計

図表 - 22 路線バス運行実績〔出典：秋北バス株式会社資料〕

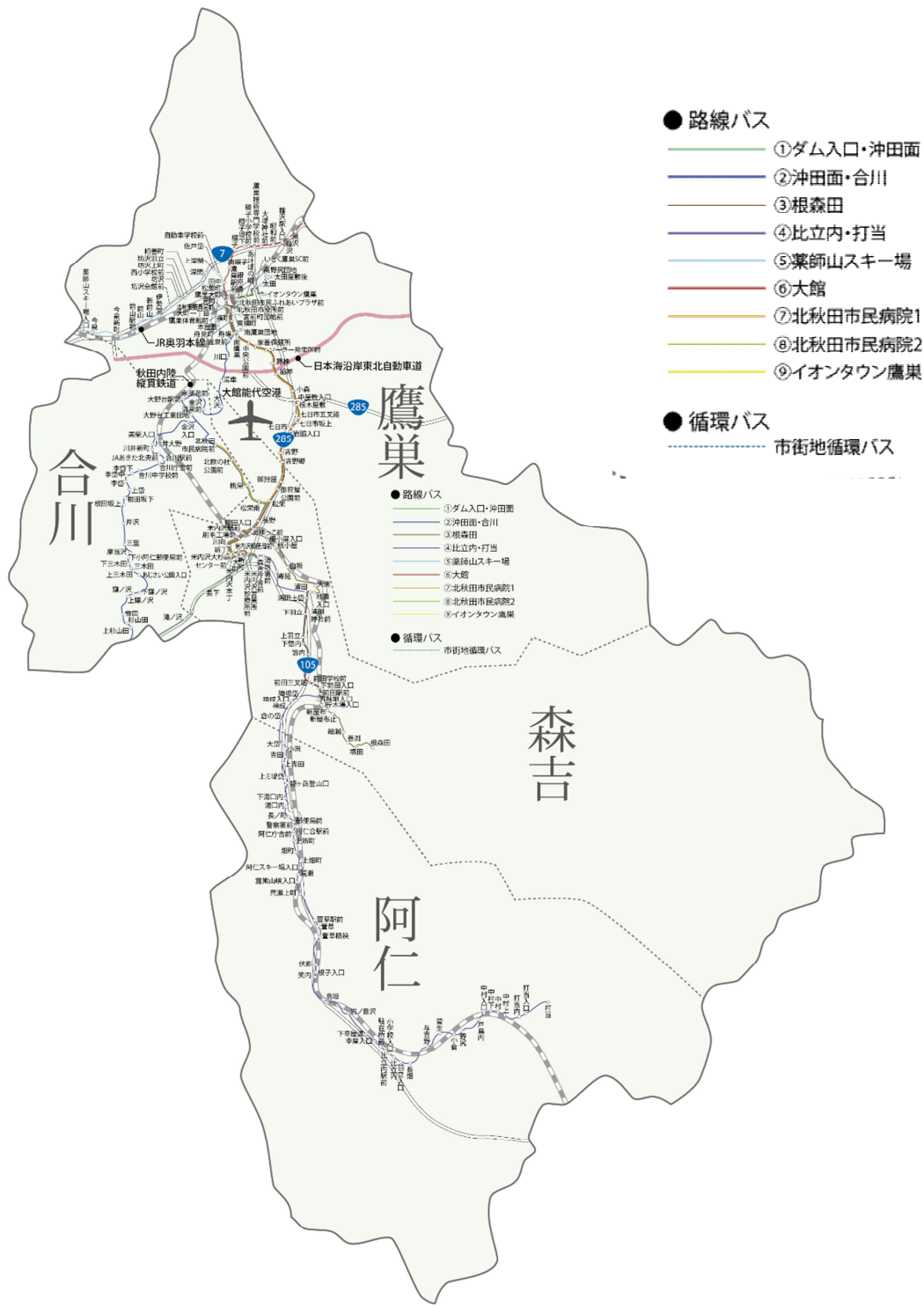
（令和2年10月1日～令和3年9月30日）

区分	系統名	運行区間			総輸送人員(人)		
		起 点	主な経由地	終 点	定期	その他	計
生活交通路線	大館・鷹巣線	大館駅前	早口駅前	鷹巣駅前	7,109	88,649	95,758
地域内フィーダー系統	根森田(1)線	森吉庁舎前	根小屋	根森田	905	2,971	3,876
	七座(2)線	鷹巣駅前	自動車学校前	薬師山スキー場口	1,113	7,727	8,840
	糠沢線	鷹巣駅前	綴子	糠沢	0	581	581
	小森・湯の岱線	イオンタウン鷹巣	ケアタウン前	長寿の湯	428	3,498	3,926
	打当(2)線	北秋田市民病院前	比立内駅前	打当	0	3,309	3,309
	鷹巣線	米内沢営業所	七日市	鷹巣駅前	4,420	12,962	17,382
	市民病院(3)線	鷹巣駅前	小森	北秋田市民病院前	400	2,455	2,855

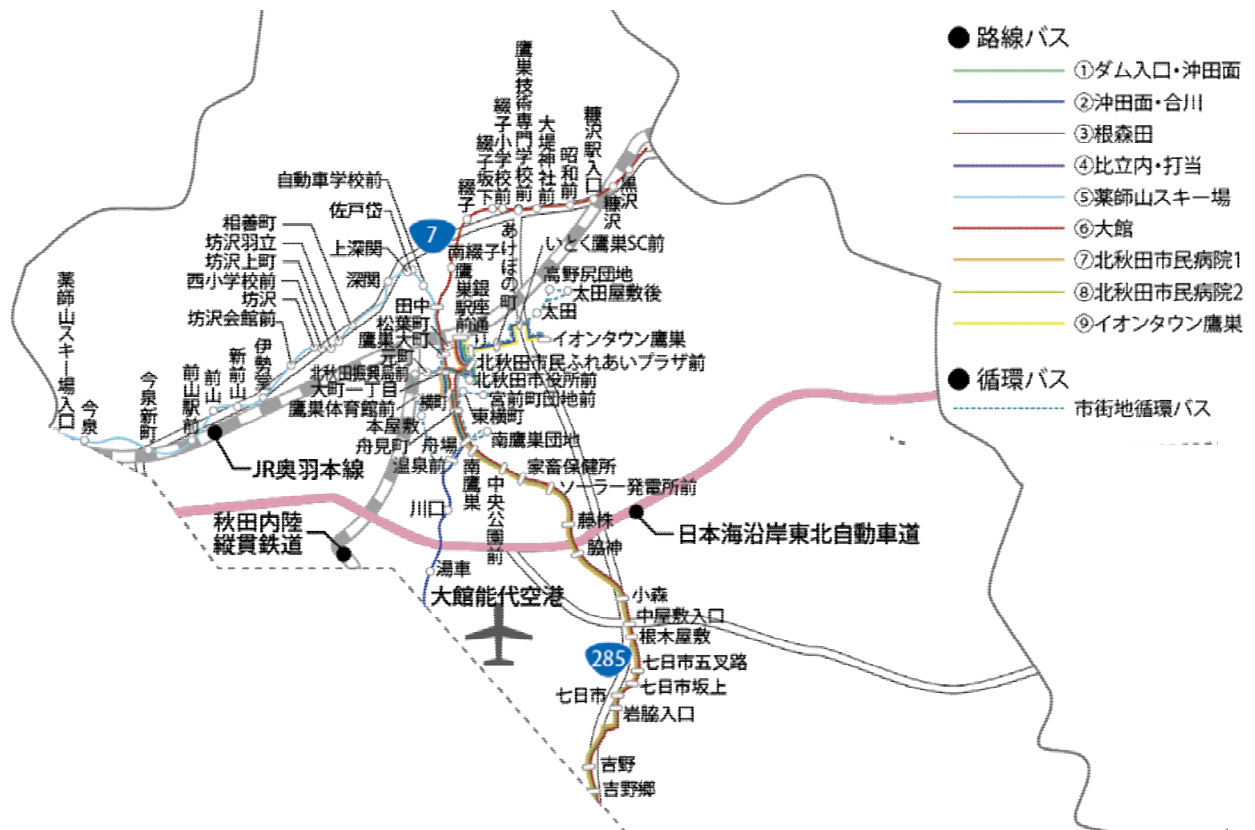
なお、大館能代空港と大館市とを結ぶリムジンバスが市内を走っている。

図表 - 23 大館能代空港リムジンバス運行状況 [出典：秋北バス株式会社 HP]

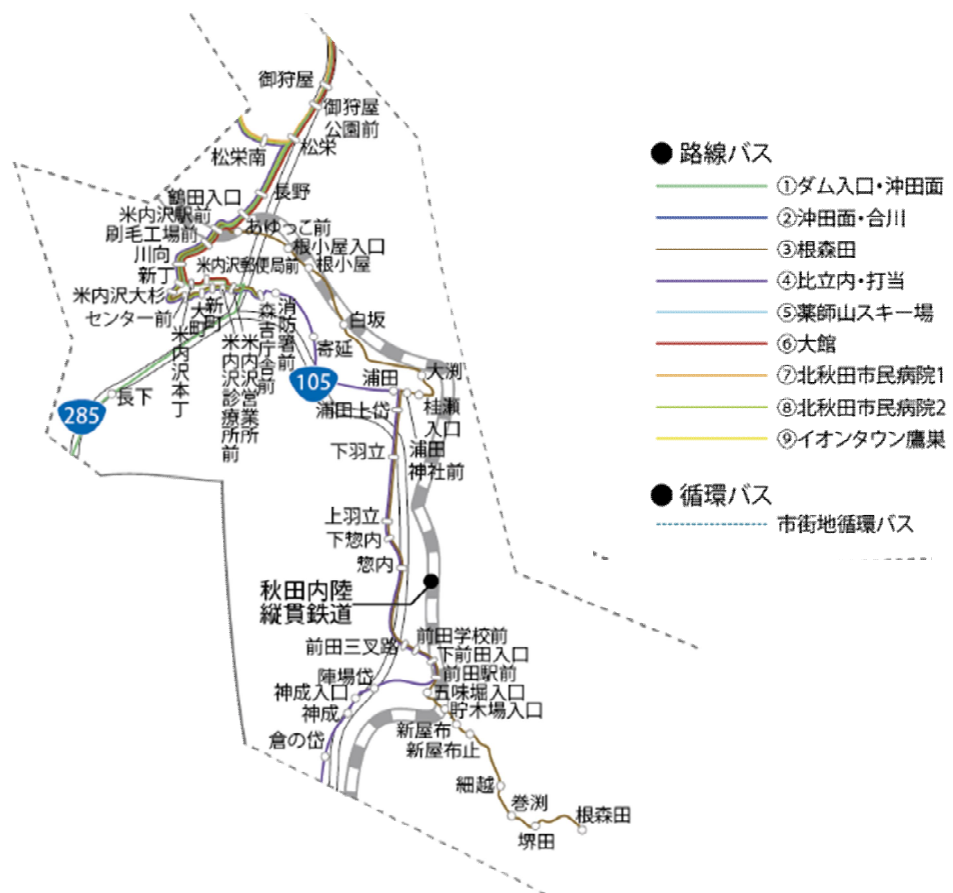
路線名	運行区間	運行本数	運行会社
大館能代空港リムジンバス	大館能代空港－大館鳳鳴高校前	6本/日	秋北タクシー株式会社
うち市内	大館能代空港－糠沢	//	



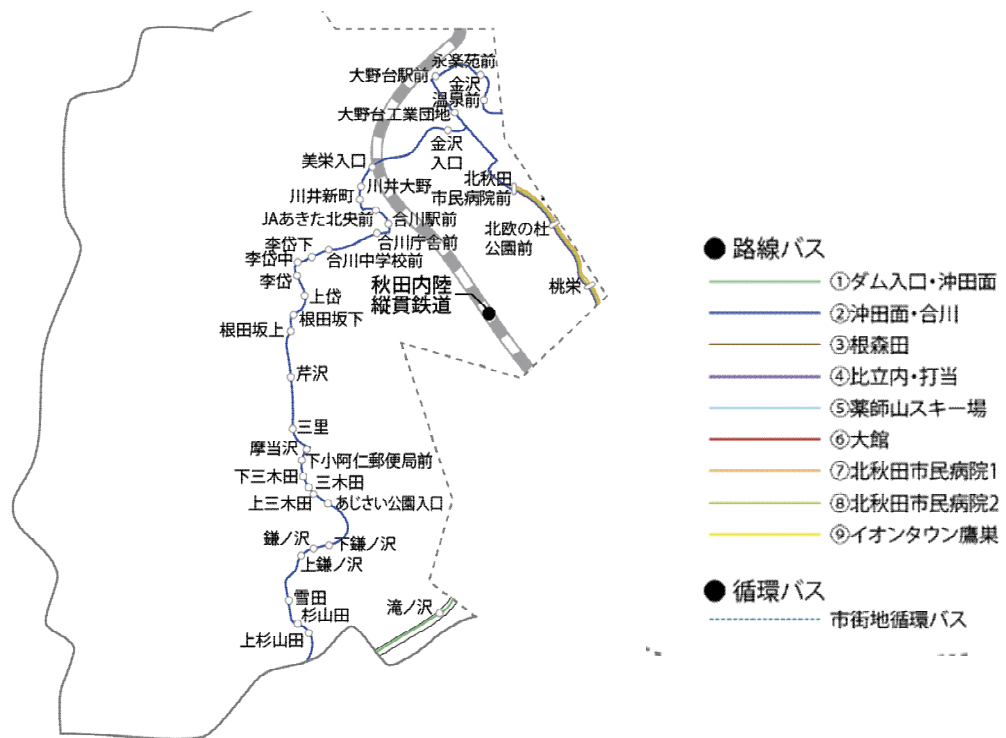
図表 - 24 - 1 北秋田市内バス路線網（全体）



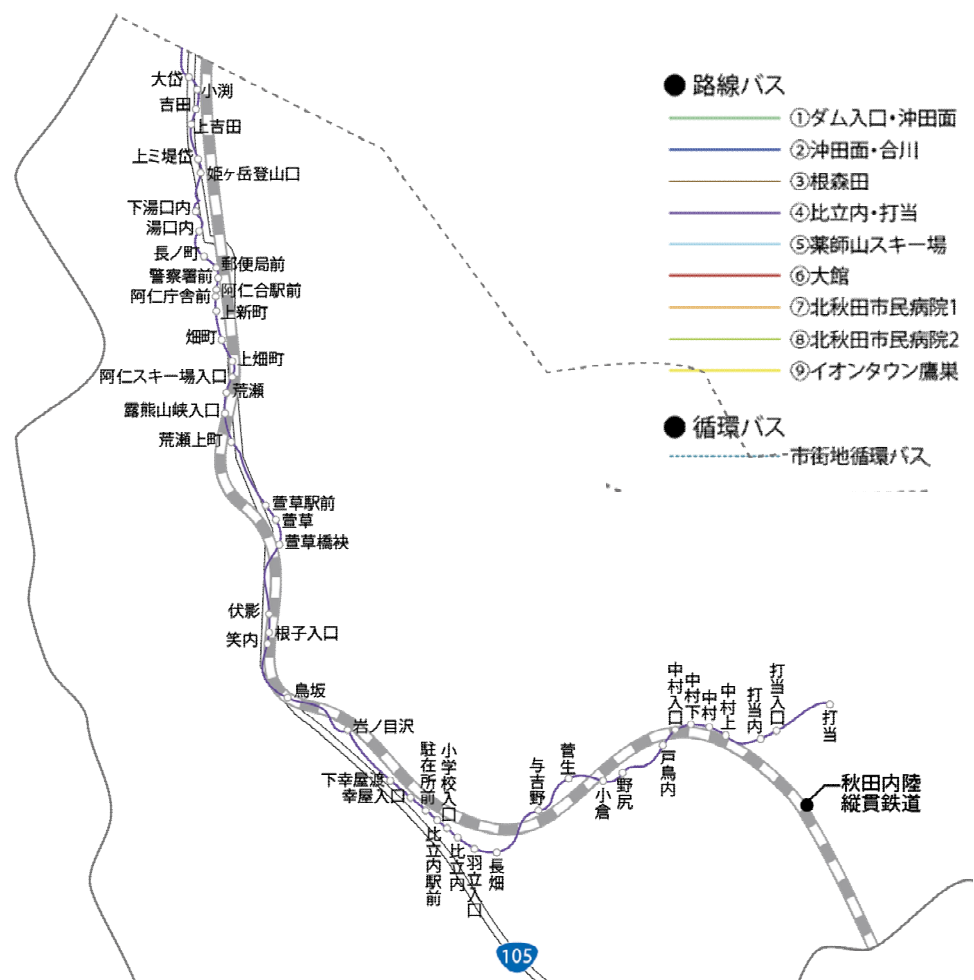
図表 - 24 - 2 北秋田市内バス路線網（鷹巣地区）



図表 - 24 - 3 北秋田市内バス路線網（森吉地区）



図表 - 24 - 4 北秋田市内バス路線網（合川地区）



図表 - 24 - 5 北秋田市内バス路線網（阿仁地区）

2.5 タクシーの状況

タクシーは、法人事業者5社によって運営されている。

本市では、路線バスの廃止代替措置として、北秋田市民病院や市街地中心部へ向うデマンド型乗合タクシーを5系統運行しており、沿線地区住民の通院や買い物等の交通手段となっている。

このうち、小森・湯ノ岱線の運行が最も新しく、令和3年10月2日から運行が開始された。

図表 - 25 デマンド型乗合タクシー運行状況〔出典：北秋田市資料〕

路線名	運行区間	運行本数	運行会社
市民病院西線	羽立・羽根山・福田・新田目方面 ⇄ 合川駅前経由 ⇄ 北秋田市民病院	3便/日	たかのす・ひかりタクシー株式会社/丸宮タクシー有限会社/北鹿観光ハイヤー合資会社/米内沢タクシー合資会社
市民病院南線	本城・御嶽・向本城・道城・上杉方面 ⇄ 北秋田市民病院	3便/日	合川タクシー合資会社
増沢・市民病院線	増沢・木戸石・八幡岱・松ヶ丘・川井・下杉方面 ⇄ 北秋田市民病院	3便/日	たかのす・ひかりタクシー株式会社/丸宮タクシー有限会社/北鹿観光ハイヤー合資会社/米内沢タクシー合資会社
明利又線	明利又・上舟木・葛黒・妹尾館方面 ⇄ 鷹巣方面	6便/日	丸宮タクシー有限会社/たかのす・ひかりタクシー株式会社/北鹿観光ハイヤー合資会社
小森・湯ノ岱線	鷹巣市街地－小森－四渡－坊山－湯ノ岱	5便/日	丸宮タクシー有限会社/たかのす・ひかりタクシー株式会社/北鹿観光ハイヤー合資会社

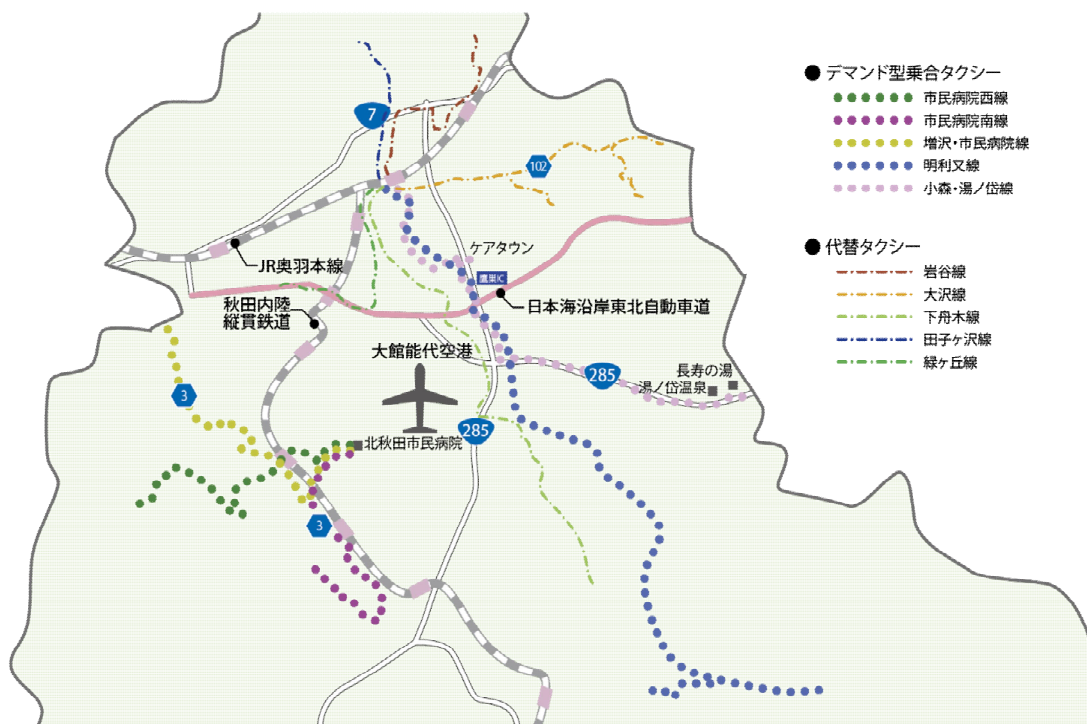
図表 - 26 デマンド型乗合タクシー運行実績〔出典：北秋田市資料〕

運行主体	系統名	運行区域	年間運行便数	うち乗合なし回数	うち乗合あり回数	乗合率	輸送人員(人)
秋田県ハイヤー協会北秋支部	増沢・市民病院	増沢～市民病院	256	183	73	28.5%	344
	市民病院南	本城～市民病院	303	220	83	27.4%	418
	明利又	明利又～鷹巣市街地	547	403	144	26.3%	737
	市民病院西	羽立～市民病院	239	182	57	23.8%	302

また、北秋田市では、観光客が観光地を快適に周遊できるようにするため、大館能代空港や秋田内陸線と接続する二次アクセス事業を実施しており、北秋田の魅力を満喫するための8コースが設定されている。

図表 - 27 森吉山周遊乗合タクシー運行状況〔出典：北秋田市資料〕

コース	運行区間	運行会社
A	JR鷹ノ巣駅・大館能代空港～森吉山阿仁スキー場周辺	たかのす・ひかりタクシー株式会社/丸宮タクシー有限会社/かんこうハイヤー/米内沢タクシー合資会社
B	阿仁合駅～森吉山阿仁スキー場周辺	阿仁合タクシー株式会社
C	阿仁マタギ駅～安の滝	阿仁合タクシー株式会社
D	阿仁前田温泉駅～ダム広報館～杣温泉～ヒバクラ登山口～鳥獣センター(桃同溪谷)	米内沢タクシー合資会社
E	阿仁前田温泉駅～こめつが山荘	米内沢タクシー合資会社
F	阿仁前田温泉駅～太平湖・小又峡、杣温泉～太平湖・小又峡	米内沢タクシー合資会社
G	JR鷹ノ巣駅・大館能代空港～伊勢堂岱遺跡・縄文館	たかのす・ひかりタクシー株式会社/丸宮タクシー有限会社/かんこうハイヤー/米内沢タクシー合資会社
H	JR鷹ノ巣駅・大館能代空港～大太鼓の館	たかのす・ひかりタクシー株式会社/丸宮タクシー有限会社/かんこうハイヤー/米内沢タクシー合資会社



図表 - 28 北秋田市内デマンド型乗合タクシー・代替タクシー路線網

令和3年10月2日から運行開始！

小森・湯ノ岱線デマンド型（予約制）乗合タクシー

路線バスの廃止代替として、自宅前まで利用できる予約制乗合タクシーを運行します。是非ご利用ください！

■ 運行時刻（平日5便、土日休日4便運行）

行き（湯ノ岱→鹿巣）					帰り（鹿巣→湯ノ岱）				
便	長寿の湯発	坊山発	四渡発	鹿巣駅着	便	鹿巣駅発	四渡発	坊山発	長寿の湯着
1便	▲7:13	▲7:17	▲7:19	▲7:44	2便	10:24	10:49	10:51	10:55
3便	11:00	11:04	11:06	11:31	4便	15:59	16:24	16:26	16:30
5便	16:35	16:39	16:41	17:06	▲は土日休日運休				

・予約がない便は運行しません。

・発着時刻は目安です。予約状況や冬季の道路状況により前後しますので、お早めに出発準備してお待ちください。

■ 利用方法

○利用者登録について（初めて利用する場合）

・ご利用される方は、事前に利用者登録票に必要事項をご記入いただき、市役所へご提出ください。

○予約・乗車のしかた

・乗車日の前日17:00まで（午後便を利用する場合は当日10:00まで）に、電話で予約をしてください。

・予約者は電話で「乗合タクシー」を利用すること、「地区名」「名前」「利用日」「利用する便」「乗降場所」をお伝えください。



・タクシーは、便ごとに予約があった利用者宅をまわりながら目的地まで運行します。

・天候や予約状況により、運行時刻は前後しますので、お早めに乗降場所でお待ちください。

・予約がお1人でも運行します。（予約が無い場合は運行しません。）

・目的地へ到着したら、運転手へ料金をお支払の上降車してください。

・やむを得ず予約を取り消す場合、または帰りの便を変更する場合は、速やかに電話で連絡してください。

（キャンセル料は発生しません）

<予約・予約変更の受付> ※受付時間 8:00～17:00

☎ 84-8033 小森・湯ノ岱線予約専用ダイヤル

（運行会社）丸富タクシー（有） たかのす・ひかりタクシー（株） 北鹿観光ハイヤー（資）

※運行内容に関するお問い合わせ先：北秋田市役所 総合政策課（☎62-6606）

資料：北秋田市ホームページ

第3章 北秋田市が目指す将来像(上位・関連計画)

3.1 第2次北秋田市総合計画

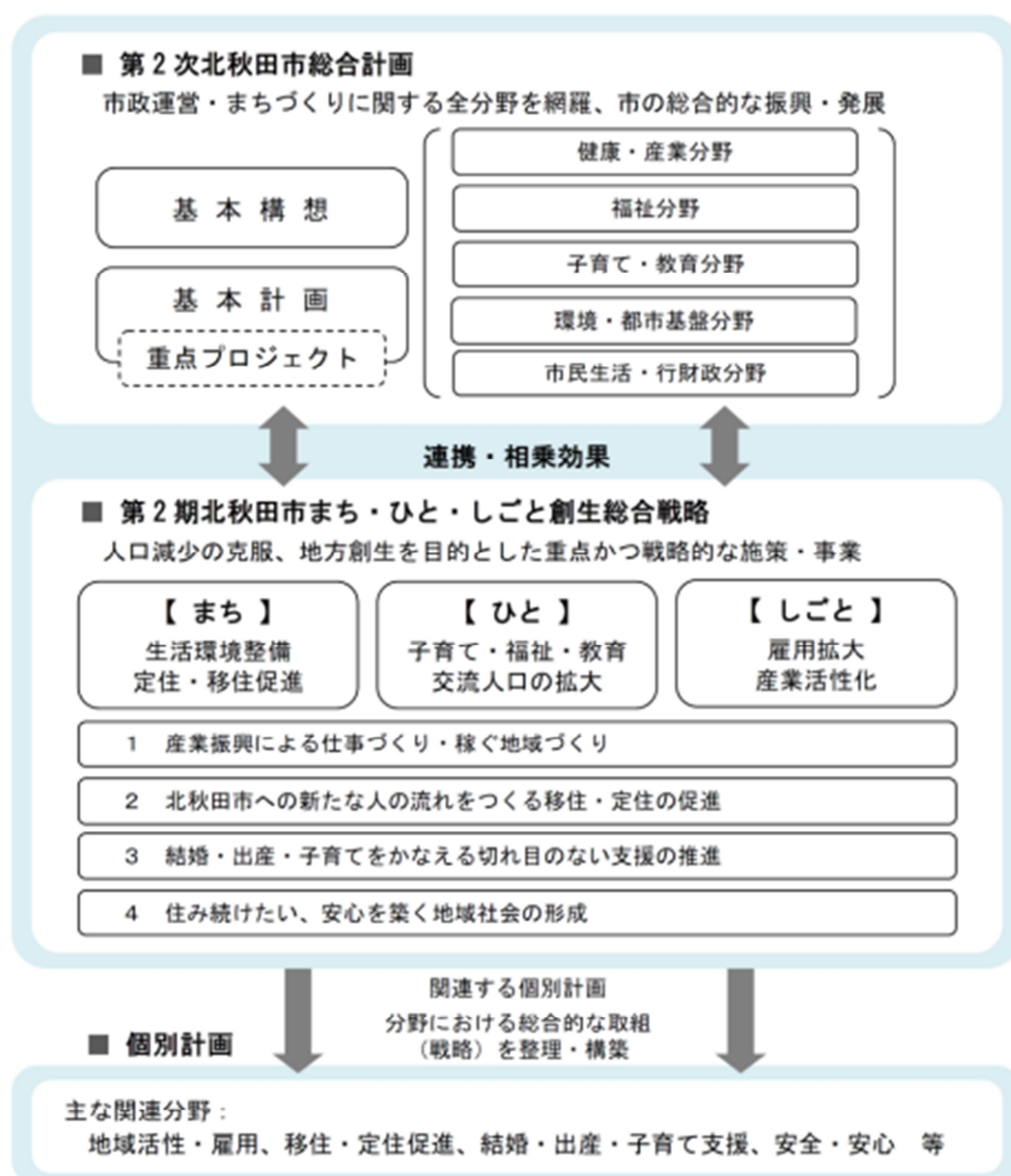
記載項目	記載概要
策定	平成27年12月
計画期間	平成28年度から令和7年度までの10年間
概要	本市の最上位計画として市政運営の中長期的な基本理念や将来像を掲げ、総合的かつ計画的な施策の推進を図っている。 第2次総合計画では、将来像である「住民が主役の“もり”のまち」を実現するため、5つの基本理念を定めて各種施策や事業を推進している。 前期基本計画の計画年度が令和2年度で終了し、現在は、令和3年度から令和7年度までを計画期間とする後期基本計画を推進している。
公共交通 関連内容	後期基本計画における公共交通に関連する記載は次のとおり。 基本理念 1 健康でしごとにはげむ活力あるまちづくり 施策 1-6 観光・レクリエーションの振興(観光) 施策を取り巻く環境(現況と課題) ○ 広域連携の取組等により、訪日外国人を中心に市内宿泊者数や森吉山阿仁スキー場の利用者が伸びてきている一方で、高速道路の延伸等の観光動線が変化する中、歴史・文化の活用や全体の観光客数は減少しており、「市ならではのモノ、歴史・文化等の資源の磨き上げや阿仁スキー場以外への交流人口・関係人口を拡大してはどうか」といった意見が寄せられている。 ○ 伊勢堂岱遺跡が世界遺産登録を目指すこの機会を生かし、森吉山を中心に来訪した観光客に歴史・文化といった本市ならではの観光資源に触れる機会を創出するとともに、広域連携の取組が市内で実感できる環境や、既存の施設、イベントを効率的に活用できるよう改善に取り組む必要がある。 ○ 来訪いただいた観光客には、ゆっくり滞在いただく環境を強化することにより、滞在時間を増やしたり、経済効果につなげていく取組も必要となってくる。 施策での取組 ■市の取組(主要施策) 1-6-1 森吉山を中心とした滞留型観光の推進 ○ 森吉山の自然の素晴らしさを内外に発信するとともに、調和を図りながら自然に触れられる環境を整備する。また、山麓や河川等の森吉山が育む豊かな自然を満喫できる環境の整備を図り滞留型観光を推進する。 1-6-3 観光インフラの環境づくり ○ 2次アクセス等の交通インフラ、Wi-Fi環境、サイン等を整備し、市内での回遊性を促進するとともに、利用実態に即した観光施設・宿泊施設・直売施設等の滞在環境の向上を図る。特に「道の駅たかのす」のリニューアル等、地域振興や観光振興に資する環境整備に取り組む。 1-6-4 広域連携によるインバウンド等観光誘客の強化 ○ 人口減少に伴う市内・県内の市場が縮小する中で観光誘客を図っていくためには、広域的な連携を強化し、圏域のセールスポイントやアクセス等の情報を広く国内外に発信するとともに、トップセールス等により市独自の魅力発信に取り組むことで、多様なニーズを取り込み、交流人口の増加を図る。

記載項目	記載概要
	基本理念 4 自然を愛し環境をととのえる美しいまちづくり 施策 4-8 公共交通の維持・確保(公共交通) 施策を取り巻く環境(現況と課題) ○ 本市は、高速道路ICと直結した空港を有し、中心市街地と近く、また、北東北観光地のほぼ中央に位置しており、観光をはじめとした産業の振興に結びつくよう空港利用者の拡大に向けた取組が求められている。 ○ 公共交通機関の利用促進については、人口減少や自家用車の普及に伴い、利用者の減少に歯止めがかからない状況にあり、デマンド型乗合タクシー路線を設定するなど、交通空白地域が生じないよう努めているが、バス及びタクシーの乗務員の高齢化が顕著であり、持続可能な公共交通維持のためには、乗務員の養成及び確保が喫緊の課題となっている。 ○ 市内交通資源(生活バス路線、デマンド型乗合タクシー、診療所バス、スクールバスなど)が重複している系統の見直しと安定的な交通サービスを展開する上で、新たな交通モード(自家用有償運送、ボランティア輸送など)の展開が求められている。 ○ 秋田内陸線沿線の定期利用については少しずつ減少しているが、令和元年度については地域の人口減少率97.8%と同率であることから、乗車人数の増加を図る施策としては、定期外利用の増加が求められる。沿線住民の乗車促進を図りつつ、インバウンドを含めた観光利用による乗車人数増加に取り組むことが重要。 ○ 令和2年度に「北秋田市地域公共交通利便増進実施計画」を策定し、今後計画に掲げた取組を推進していくこととしている。 ○ 大館能代空港は、令和2年10月から羽田の政策枠コンテストにおいて3便化になる予定だったが、新型コロナウイルスの影響により減便を余儀なくされており、利用者をコロナ発生前の水準に戻すことが課題になっている。 施策での取組 ■市の取組(主要施策) 4-8-1 秋田内陸線の利用促進 ○ これまで実施してきた各種補助事業、イベント企画による乗車促進事業の最適化を図るとともに、沿線観光資源のブラッシュアップと新規掘り起こしを継続する。 ○ 鉄道会社が実施する新型コロナウイルス感染症拡大防止事業及びインバウンド対応として多言語化(4言語)する会社ホームページを活用するとともに、伊勢堂岱遺跡が世界遺産に登録された後の利用促進に向けた環境を整備する。 4-8-2 バス路線・デマンド型乗合タクシーの新たな交通体系への再編及び利用促進 ○ バス路線等の再編については、利便増進実施計画に基づいて段階的に運行形態の見直しや整理統合を進めるとともに、交通空白地域を生じさせないようデマンド型乗合タクシーを中心に地域公共交通を確保しつつ、各地域においては地域内循環バスやエリアデマンド、自家用有償運送等の新しい交通モードの導入など、地域公共交通活性化協議会において様々な対策を検討する。 ○ バス利用者の促進に向けて、病院や商業施設等ニーズの高い路線を中心に路線編成を行うほか、交通弱者への運賃軽減支援策も検討を行う。 4-8-3 大館能代空港等の活用 ○ 秋田県や大館能代空港利用促進協議会及び加盟市町村等との連携を密にしながら、定期便3便化に向けた利活用促進をはじめ、チャーター便などの増加に向けた取組を継続的に行うことで、利用者の拡大に努める。 ○ 大館能代空港は、高速道路ICと直結する全国でも珍しい空港であり、北東北観光地のほぼ中心に位置している空港であることを首都圏等において PRし、認知度を高めることで、旅行及びビジネス利用の選択肢となるよう努める。

3.2 第2期北秋田市まち・ひと・しごと創生総合戦略

記載項目	記載内容																																																																																																												
策定	令和3年3月策定(令和4年3月改訂)																																																																																																												
計画期間	令和3年度(2021年度)～令和7年度(2025年度)の5か年の計画																																																																																																												
概要	第2期総合戦略は、「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、本市が抱える課題を解決し、生まれ、育ち、暮らして良かったと思えるまちづくりを推進するため、人口減少問題の克服に向けた実効性のある施策をまとめ、「北秋田市人口ビジョン」で示した目標人口に向けた戦略的な取組を示すものである。 当市では、第2次総合計画の中に「重点プロジェクト」として位置づけ、地方創生に向けた戦略的な取組との整合を図っている。																																																																																																												
関連内容	公共交通に関する記載は次のとおり。 戦略1 産業振興による仕事づくり・稼ぐ地域づくり ⇒ 4 観光・レクリエーションの振興(観光) [施策を取り巻く環境(現況と課題)] ※第2次総合計画と同様の記載 [施策での取組] ※第2次総合計画と同様の記載 [具体的な事業(実施計画)] ※公共交通に関連するものを抜粋 (単位:千円) <table><tr><th rowspan="2">事業名</th><th colspan="3">計画年度</th><th rowspan="2">事業概要</th><th rowspan="2">概算 事業費</th></tr><tr><th>R4</th><th>R5</th><th>R6</th></tr><tr><td>乗合タクシー運行委託</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>観光乗合タクシーの運行委託</td><td>5,884</td></tr><tr><td>秋田内陸線・奥羽北沿線連絡協議会負担金</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>秋田内陸線・奥羽北沿線連絡協議会負担金</td><td>4,200</td></tr><tr><td>道の駅施設整備事業</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>観光客のニーズや耐用年数を踏まえた改修及び設備の更新</td><td>1,376,022</td></tr></table> 戦略4 住み続けたい、安心を築く地域社会の形成 ⇒ 6 公共交通の維持・確保(公共交通) [施策を取り巻く環境(現況と課題)] ※第2次総合計画と同様の記載 [施策での取組] ※第2次総合計画と同様の記載 [具体的な事業(実施計画)] (単位:千円) <table><tr><th rowspan="2">事業名</th><th colspan="3">計画年度</th><th rowspan="2">事業概要</th><th rowspan="2">概算 事業費</th></tr><tr><th>R4</th><th>R5</th><th>R6</th></tr><tr><td>秋田内陸線運営補助金</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>秋田内陸縦貫鉄道への運営費補助</td><td>359,100</td></tr><tr><td>駅愛護会交付金</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>北秋田市市内の内陸線14愛護会に対する交付金</td><td>3,360</td></tr><tr><td>秋田内陸地域公共交通連携協議会負担金</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>秋田内陸地域公共交通連携協議会の事業経費負担金</td><td>49,371</td></tr><tr><td>合川駅・米内沢駅等管理事業</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>両駅舎管理及び切符販売等の委託</td><td>18,300</td></tr><tr><td>秋田内陸線利用保育園補助金</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>内陸線を利用する保育園児に対する、乗車料金分の補助</td><td>600</td></tr><tr><td>秋田内陸線利用高校生定期券補助金</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>秋田内陸線を利用して通学する市在住の生徒に対し定期代の一部補助</td><td>33,180</td></tr><tr><td>秋田内陸線乗車促進事業貸切車両補助金</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>貸切車両を使用する市民団体等への車両貸切代の助成</td><td>3,369</td></tr><tr><td>公用車更新事業</td><td>○</td><td></td><td></td><td>公用車(1台)の更新</td><td>1,500</td></tr><tr><td>生活バス運賃助成事業</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>交通弱者の移動支援として「バスフリー定期券」購入費の一部助成</td><td>4,560</td></tr><tr><td>地域公共交通調査等事業</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>「地域公共交通再編実施計画」の策定</td><td>9,030</td></tr><tr><td>生活バス路線運行維持事業</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>生活バス路線運行維持に係る補助</td><td>230,515</td></tr><tr><td>マイタウンバス運行事業</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>不採算路線を有する運行事業者に対する</td><td>36,138</td></tr></table>	事業名	計画年度			事業概要	概算 事業費	R4	R5	R6	乗合タクシー運行委託	○	○	○	観光乗合タクシーの運行委託	5,884	秋田内陸線・奥羽北沿線連絡協議会負担金	○	○	○	秋田内陸線・奥羽北沿線連絡協議会負担金	4,200	道の駅施設整備事業	○	○	○	観光客のニーズや耐用年数を踏まえた改修及び設備の更新	1,376,022	事業名	計画年度			事業概要	概算 事業費	R4	R5	R6	秋田内陸線運営補助金	○	○	○	秋田内陸縦貫鉄道への運営費補助	359,100	駅愛護会交付金	○	○	○	北秋田市市内の内陸線14愛護会に対する交付金	3,360	秋田内陸地域公共交通連携協議会負担金	○	○	○	秋田内陸地域公共交通連携協議会の事業経費負担金	49,371	合川駅・米内沢駅等管理事業	○	○	○	両駅舎管理及び切符販売等の委託	18,300	秋田内陸線利用保育園補助金	○	○	○	内陸線を利用する保育園児に対する、乗車料金分の補助	600	秋田内陸線利用高校生定期券補助金	○	○	○	秋田内陸線を利用して通学する市在住の生徒に対し定期代の一部補助	33,180	秋田内陸線乗車促進事業貸切車両補助金	○	○	○	貸切車両を使用する市民団体等への車両貸切代の助成	3,369	公用車更新事業	○			公用車(1台)の更新	1,500	生活バス運賃助成事業	○	○	○	交通弱者の移動支援として「バスフリー定期券」購入費の一部助成	4,560	地域公共交通調査等事業	○	○	○	「地域公共交通再編実施計画」の策定	9,030	生活バス路線運行維持事業	○	○	○	生活バス路線運行維持に係る補助	230,515	マイタウンバス運行事業	○	○	○	不採算路線を有する運行事業者に対する	36,138
事業名	計画年度			事業概要	概算 事業費																																																																																																								
	R4	R5	R6																																																																																																										
乗合タクシー運行委託	○	○	○	観光乗合タクシーの運行委託	5,884																																																																																																								
秋田内陸線・奥羽北沿線連絡協議会負担金	○	○	○	秋田内陸線・奥羽北沿線連絡協議会負担金	4,200																																																																																																								
道の駅施設整備事業	○	○	○	観光客のニーズや耐用年数を踏まえた改修及び設備の更新	1,376,022																																																																																																								
事業名	計画年度			事業概要	概算 事業費																																																																																																								
	R4	R5	R6																																																																																																										
秋田内陸線運営補助金	○	○	○	秋田内陸縦貫鉄道への運営費補助	359,100																																																																																																								
駅愛護会交付金	○	○	○	北秋田市市内の内陸線14愛護会に対する交付金	3,360																																																																																																								
秋田内陸地域公共交通連携協議会負担金	○	○	○	秋田内陸地域公共交通連携協議会の事業経費負担金	49,371																																																																																																								
合川駅・米内沢駅等管理事業	○	○	○	両駅舎管理及び切符販売等の委託	18,300																																																																																																								
秋田内陸線利用保育園補助金	○	○	○	内陸線を利用する保育園児に対する、乗車料金分の補助	600																																																																																																								
秋田内陸線利用高校生定期券補助金	○	○	○	秋田内陸線を利用して通学する市在住の生徒に対し定期代の一部補助	33,180																																																																																																								
秋田内陸線乗車促進事業貸切車両補助金	○	○	○	貸切車両を使用する市民団体等への車両貸切代の助成	3,369																																																																																																								
公用車更新事業	○			公用車(1台)の更新	1,500																																																																																																								
生活バス運賃助成事業	○	○	○	交通弱者の移動支援として「バスフリー定期券」購入費の一部助成	4,560																																																																																																								
地域公共交通調査等事業	○	○	○	「地域公共交通再編実施計画」の策定	9,030																																																																																																								
生活バス路線運行維持事業	○	○	○	生活バス路線運行維持に係る補助	230,515																																																																																																								
マイタウンバス運行事業	○	○	○	不採算路線を有する運行事業者に対する	36,138																																																																																																								

記載項目	記載内容					
				る補助		
	代替タクシー運行事業	○	○	○	廃止バス路線等への代替交通手段である乗合タクシーへの費用補助	2,922
	鷹巣市街地循環バス運行委託	○	○	○	鷹巣市街地主要施設を結ぶ循環路線のバス運行委託	32,967
	大館能代空港運賃助成事業補助金	○	○	○	空港利用促進事業(利用客への運賃助成)	63,000
	大館能代空港旅行商品造成支援事業	○	○	○	空港・市内施設を活用した旅行商品造成、催行に対する一部助成	900



図表 - 29 まち・ひと・しごと創成総合戦略の位置づけ（出典：北秋田市総合戦略）

3.3 北秋田市都市計画マスタープラン

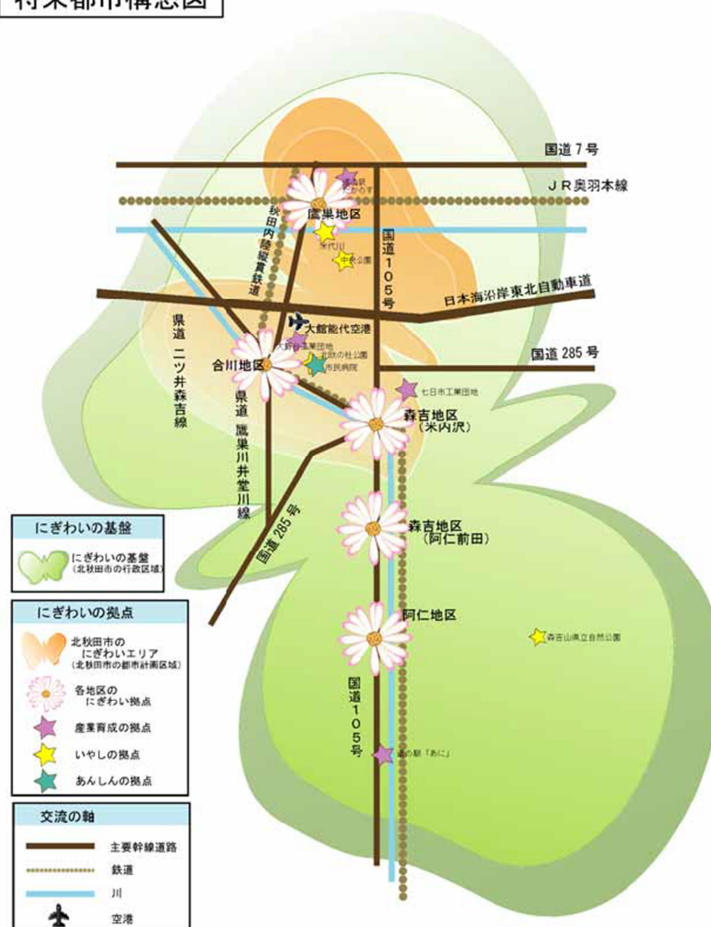
3.3.1 計画の概要

計画年月	平成19年4月
計画期間	平成38年度まで
計画概要	北秋田市都市計画マスタープランは、北秋田都市計画区域マスタープランの方針と調整を図りながら、おおむね20年後の都市の姿を展望して定めてあり、目標年次を平成38年として計画している。 本計画の対象エリアは、本計画の趣旨が都市計画に関する基本的な方針を定めることを目的としているものであることから、基本的には都市計画区域の方向性を定めているが、都市と自然との関りや景観、道路網の計画など本市全域を視野に入れたまちづくりの方針を検討する必要があることから、整備・開発・保全の基本的な方針については市全域を対象として検討している。

3.3.2 将来都市構想

にぎわいが舞い込む 交流とぬくもりあるまちづくり

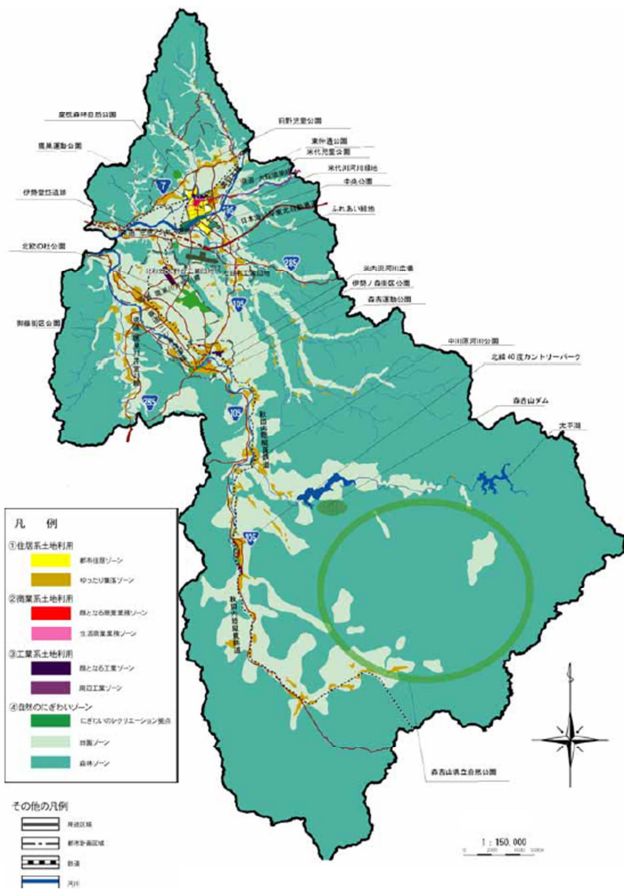
将来都市構想図



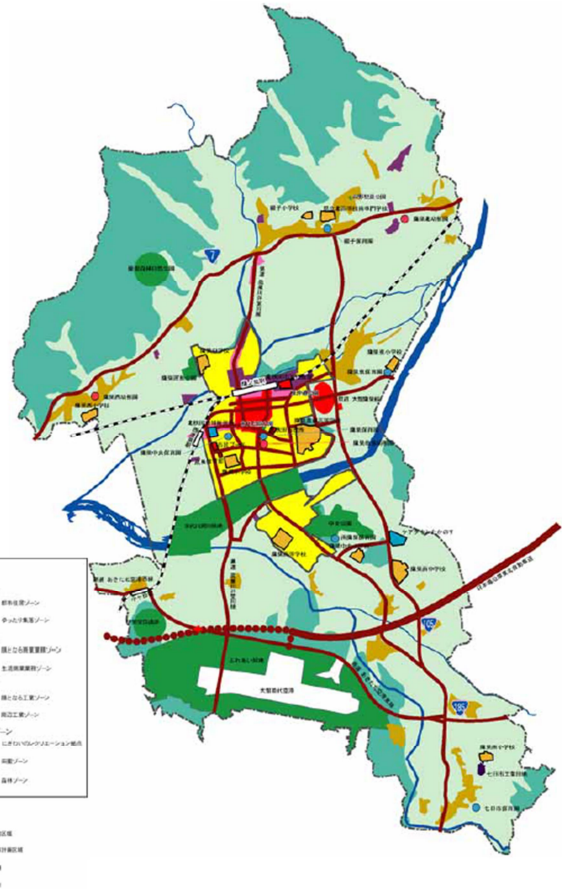
図表 - 30 北秋田市将来まちづくりの概念

3.3.3 土地利用方針

方針1	昔から続くまちの特性や資源を活かしてにぎわいを形成	○既存の商業、工業、観光に加え、新たな産業を育成する土地利用の計画的な配置を実現し、北秋田市ならではの魅力を引き出す
方針2	求心力や魅力のある拠点をつくる	○各地区の機能に求心力を持たせ、さらに魅力的にしていくために、「要」となる拠点を形成し、各拠点では、日常生活を安心して暮らせるようコンパクトに人の顔が見える土地利用を実現する ○各拠点には、人が集うことの出来る仕掛けについて考える
方針3	実状に応じた新たな北秋田市ルールを設定	○地域特性に応じた環境づくりのための方針や、地域ならではの個性を活かしたまちづくりを実現するため、地区計画や建築協定、緑地協定等を定めることを検討する ○新たな開発が予定されている箇所では、地区計画等を検討しながら、地域の実状に応じた土地利用の規制と誘導を図る ○本都市計画マスタープランに実効性を持たせるため、土地利用や住民参加、環境保全やまちなみづくりなど、まちづくりを円滑に進めるための北秋田市ルール(まちづくり条例化)に向けた検討を行う



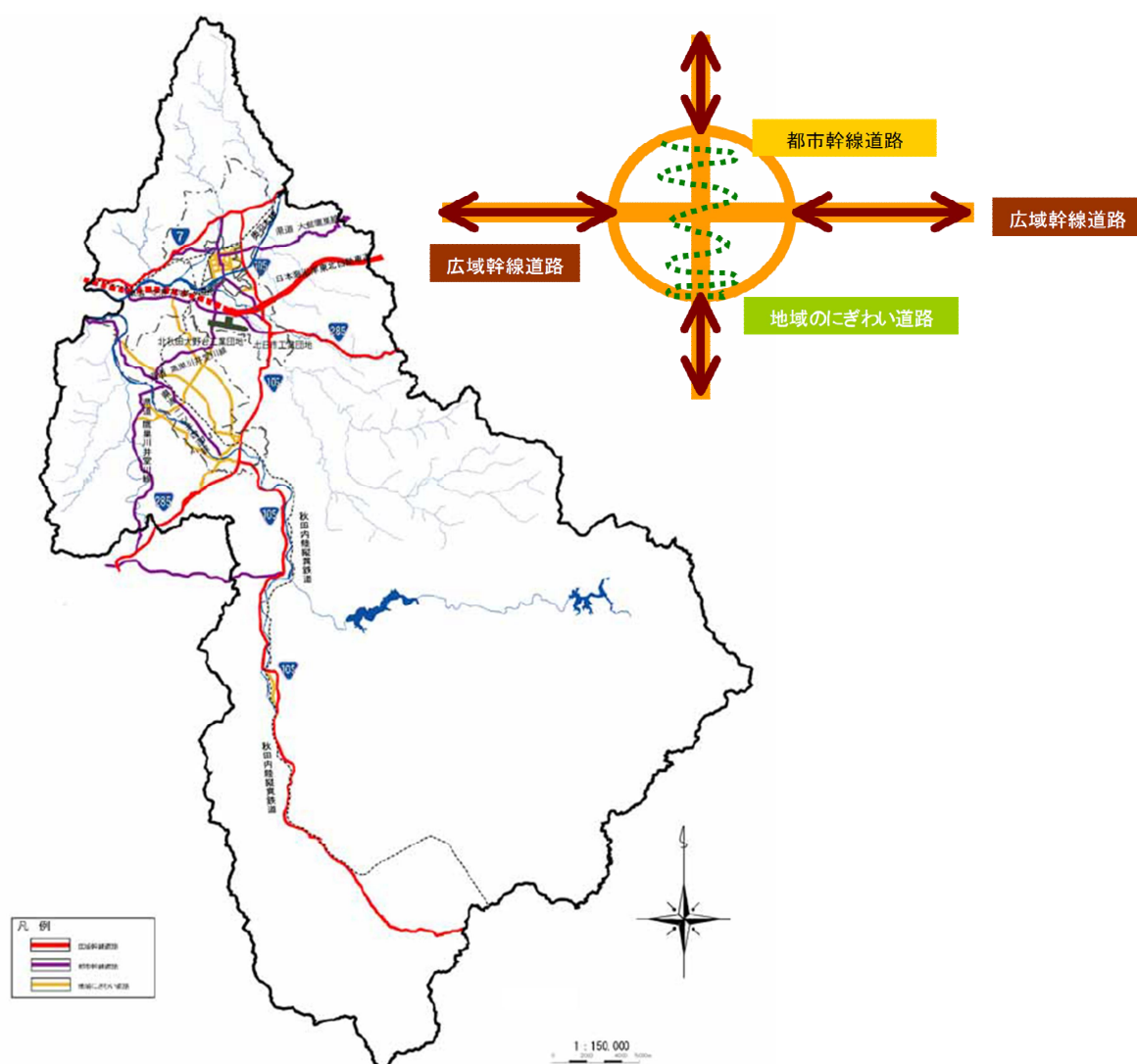
図表 - 31 土地利用構想（全体）



図表 - 32 土地利用構想（都市計画用途地域）

3.3.4 交通体系の方針

都市交通の整備テーマ	
人にやさしいぬくもりつなぐ交流ネットワークを形成する！	
【方針 - 1】	地域と地域とを結ぶにぎわい軸づくり（広域幹線道路）
・北秋田市と近隣の他都市を結ぶ主要な骨格軸づくりを進める	
【方針 - 2】	身近な地区を結ぶ軸づくり（都市幹線道路）
・市街地の骨格を形成し、地区間を相互に結ぶ路線を整備する	
【方針 - 3】	地区内の交流につながる道路づくり（地域にぎわい道路）
・地域内をこまめに結び、交流と連携を強化する路線をつくる	
・身近な生活道路であることから、人が中心となる道づくりや地域の顔となる道づくりを進める	
【方針 - 4】	うるおいとにぎわいの道路空間づくり（道づくり全般）
・中心市街地には、歩行者優先の道づくりや利用しやすい公共交通の整備に努める	
・街路樹や緑地等をつなぎうるおいある人が行き交う道を創る	
・雪に配慮した道づくりを進める	
【方針 - 5】	防災面の強化（道づくり全般）
・災害に強いまちを支える道路整備を進める	



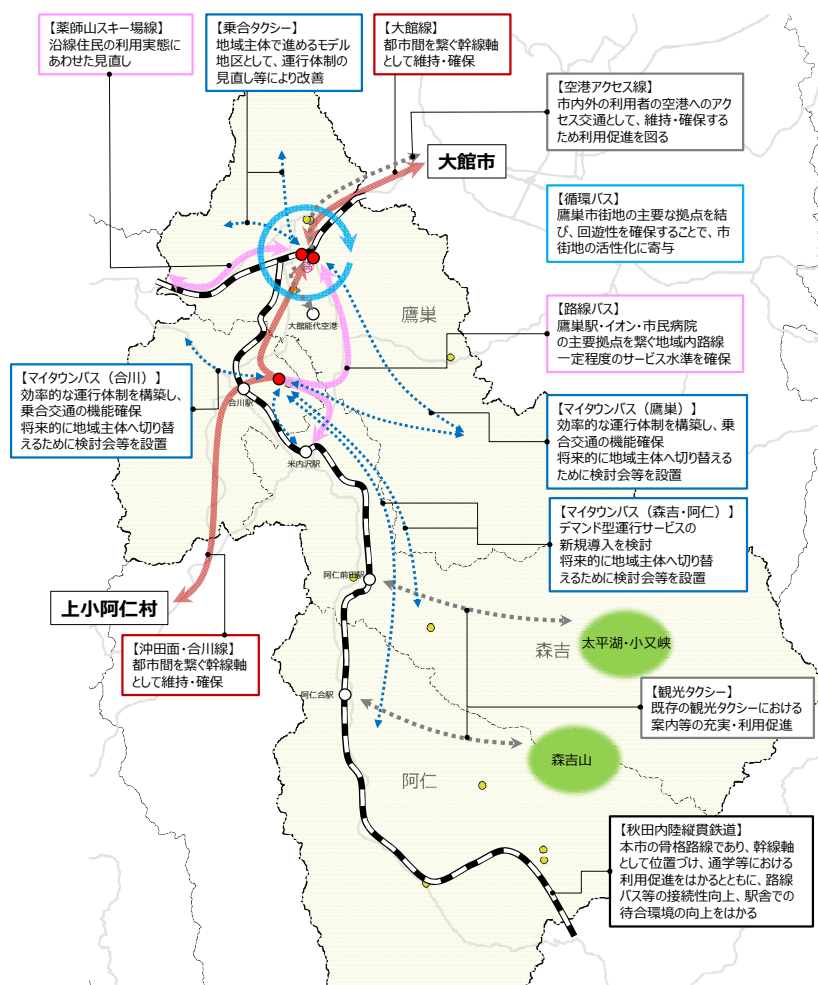
3.4 北秋田市地域公共交通網形成計画

3.4.1 計画の概要

計画年月	平成29年3月
計画期間	平成34年度(令和4年度)まで
策定趣旨	北秋田市では鉄道、路線バスをはじめ、マイタウンバスや乗合タクシーなど複数の交通サービスが運行しているが、利用者数の減少や市民ニーズの変化など様々な課題を抱えていることから、将来的に持続可能な公共交通の構築が求められており、本市の特性や市民ニーズの変化等を踏まえた、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「北秋田市地域公共交通網形成計画」を策定した。

3.4.2 計画の基本方針と公共交通ネットワークの将来像

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



図表 - 34 公共交通ネットワークの将来イメージ

3.4.3 目標達成に向けた施策・事業

(1) 公共交通再編プロジェクト

路線バスやマイタウンバス、デマンド交通など現行の公共交通に対して見直しをかけ、利便性の向上及び効率的な運行体制の構築を図る

1. 循環線導入を含めた路線バスの再編	
路線バスの再編を行うとともに市街地循環線導入を検討し、利便性向上及び運行の効率化を図る	
施策	1) 市街地の主要拠点を周遊する循環路線バスの導入検討 2) 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 3) 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
事業	① 市街地循環バス実証実験 ・実証実験により把握した利用実態及び行動特性を元に、経路・運行時間の見直しを行う ② 現行路線の見直し ・鉄道と路線バスが重複する区間を見直す ・路線バスの低密度区間を見直す ・特に長く低密度区間の続くバス路線は、効率的な運行体系を検討する ③ 主要な拠点の連携強化 ・移動需要が高い路線を改善・見直し、一定の便数・間隔を確保できるサービスに強化 ④ 再編実施計画の作成 ・公共交通全体の再編について実施計画を作成し、事業を進める
2. マイタウンバス・デマンド交通の再編	
マイタウンバス・デマンド交通の運行エリアや運行形式等を見直し利便性向上・運行効率化	
施策	1) 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 2) 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
事業	① デマンド型交通サービスの導入・再編 ・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、地域間格差が生じないように市全体のサービス水準を考慮する
3. 目的バス等の既存交通資源の活用	
スクールバス等の既存交通資源を活用した効率的な交通サービスの展開を検討する	
施策	1) 目的別交通サービスの間合い活用・混乗化の検討
事業	① 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一般利用者の混乗化を検討する ・スクールバス等の車両とドライバーを、使われない時間帯に活用する交通サービスを検討する

(2) 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、料金体系等に見直しをかけ、誰もが利用しやすく・わかりやすい公共交通への環境改善を図る

1. 市民病院等の待ち合い環境の改善	
安心して公共交通を利用することができる、安全・快適な待ち合い環境の整備を図る	
施策	1) 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 2) 利用が多いバス停にベンチや屋根等の設置 3) 沿線住宅・商店等を活用した待ち合い環境の整備
事業	① 市民病院等の待ち合い環境の改善 ・市民病院のロビーを活用し、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の実施により、路線バスの到着まで安心して待つことのできる環境を整備する ② バス停の環境改善・沿線施設等の活用 ・バス停の待ち合い環境を、上屋・ベンチの設置や施設等を活用することで整備し、安心して待つことのできる環境にする
2. 目的に応じたダイヤ等の見直し	
公共交通再編に伴いダイヤ等を改善し交通機関同士の接続やニーズに応じた利便性向上を図る	
施策	1) JR 奥羽本線・秋田内陸縦貫鉄道のダイヤに合わせたダイヤ調整 2) 主要拠点間の運行路線におけるダイヤ調整による「準」等間隔運行
事業	① 鉄道の発着にあわせた路線バスのダイヤ見直し ・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 ・再編後の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 ② 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の運行ダイヤを見直し、一定の便数及び間隔を確保したサービス提供を行う ・大幅なダイヤ調整が困難である地域間幹線系統は、合間に地域内交通を運行することで利便性を確保する
3. 利用しやすい料金設定等の検討	
初めて公共交通を利用する方等が安心して利用できる環境の構築に向け料金設定の改善を検討	
施策	1) 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 2) 異なる交通事業者間において連携した割引サービス等の検討 3) 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
事業	① わかりやすい料金設定の検討 ・公共交通のわかりやすい料金設定の導入に向けて、交通事業者と協議・調整を行う ② 割引サービス・お得な乗車券等の検討 ・路線バスと鉄道・乗合タクシー等の異なる事業者間で使用できる共通割引サービスや企画乗車券等の導入について、交通事業者と協議・調整を行う

(3) 利用促進プロジェクト.....

公共交通の運行経路や利用方法、料金等の周知・PRを行い、公共交通を「使ってみたい」「使ってもいい」という意識の醸成と、新たな利用者の獲得を図る

1. 利用促進イベントの実施	
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」仕掛け・仕組みづくりを行う	
施策	1) 高齢者や学生を対象としたバスの乗り方教室の実施 2) 鉄道・路線バスの乗車イベントの実施
事業	① 利用促進イベントの実施 ・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、新規利用者の獲得を図る ・バスの日イベント等で、小中学生等が路線バスに触れる機会を創出し、若年層の公共交通に対する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等の企画・運営を行い、地域一体で公共交通を支える体制づくりを構築する
2. 交通弱者対応の施策展開	
高齢者等の自力で移動する手段を持たない層を対象にした、交通サービスによる外出支援を検討	
施策	1) 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 2) 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
事業	① タクシーチケット配布等のサービス検討 ・日常の移動に困っている層（高齢者、妊婦等）を対象にした交通サービスの展開を検討 ・独居世帯や交通不便地域に在住する高齢者等に対象者を限定し、割引サービス・タクシーチケット配布等を検討する ② 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、既存交通サービス（定期券・回数券等）の必要要件の緩和を目指して交通事業者と協議・調整する
3. 公共交通の案内・情報発信等の充実	
運行経路等の情報提供やリアルタイムの運行情報を発信し便利でわかりやすい交通環境の構築	
施策	1) 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 2) SNS等のインターネットを活用した情報発信の実施 3) 観光二次交通等の案内・情報発信の充実
事業	① 統括的なマップの作成・SNS等での情報発信 ・一体的な公共交通マップを紙媒体で作成し、市民への配布及び主要施設へ設置・配布し、公共交通の周知・PRを図る ・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 ② 観光情報と観光二次交通の案内 ・主要な観光拠点での乗合タクシー等の案内・表示や、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

(4)連携・協働プロジェクト・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

市民とともに公共交通について考え、マイバス意識を醸成し、ともに育んでいく環境を構築することで、地域の「足」として将来的に持続可能な地域公共交通の確保を図る

1. 多様な主体と連携した施策の展開	
観光や商店街等と連携した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を図る	
施策	1) 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 2) 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
事業	① 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、地域活性化及び観光振興へ寄与する ・秋田内陸縦貫鉄道の観光商品と連携したパックサービス等の事例を踏まえ、路線バスと観光の連携のような多角的な展開を検討する ② 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、買い物に公共交通が選択される仕組みづくりを行う
2. 交通結節機能の向上	
事業者間の連携や、観光との連携により、更に利用しやすい交通環境の整備を	
施策	1) 路線バスの鉄道駅への乗り入れ環境の改善 2) 多言語化を含めた案内・標識等の改善
事業	① 乗り入れ環境の改善 ・JR 鷹ノ巣駅及び秋田内陸縦貫鉄道の主要鉄道駅において、待ちやすい交通環境への改善を図るため、路線バスの停車場所等の見直しに向け、交通事業者と協議・調整を行う ② 案内・標識の改善 ・市内の公共交通の案内や標識等について、多言語化を含めた表示の検討を行うとともに、一般の利用者にもわかりやすく・利用しやすい環境の構築を図る
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、地域主体での取り組みに向けた検討等を行う	
施策	1) 公共交通について考える意見交換会・懇談会の開催 2) 地域が主体となった取り組みについての検討会の開催
事業	① 意見交換会・懇談会・検討会の開催 ・地域の移動手段に関する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

3.4.4 成果の指標・数値目標

基本目標	指標	現況値 (H28)	目標値 (H34)
《基本目標1》「まちづくり」を支える新たな交通網の形成	路線バス・デマンドタクシーの輸送人員数 ※	240,509 人	240,000 人
	中心市街地における歩行者通行量 ※	506 人	700 人
《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	市民における公共交通の利用割合	13.4%	15.0%
	停留所・待合所の快適性に対する満足度	16.0%	20.0%
《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	交通施策全般に対する満足度	19.5%	25.0%
	65 歳以上の外出頻度(買い物)	1.9 回/週	2.0 回/週
《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	市民の公共交通に対する意識	52.1%	60.0%
	市民意識醸成の場の創出回数	0 回/年	1.5 回/年

3.5 北秋田市地域公共交通利便増進実施計画

3.5.1 計画の概要

計画年月	令和3年3月
計画期間	令和7年度まで
策定趣旨	本計画は、「北秋田市地域公共交通網形成計画」を実現するため、交通事業者や地域住民等と調整しつつ、地域公共交通の再編・見直しの方向性を検討・整理し、運行等に係る具体的な事項等を示している

3.5.2 公共交通再編の方向性と再編事業

方向性1：鷹巣市街地内の利便性向上
事業-1:主要拠点間の運行間隔の平準化
主要な施設が複数立地する『北秋田市民ふれあいプラザ前(コムコム)～イオンタウン鷹巣間』については、可能な範囲で「運行間隔の平準化」を行い、運行本数を維持しつつ移動機会の向上(利便性の向上)を推進
事業-2:市街地内の均一運賃制の導入
上記の主要拠点間については、路線バスと市街地循環バスの運賃差の是正(運賃抵抗の解消)のため、均一運賃制を導入(路線バスの市街地 100 円化)
事業-3:新たな循環路線の運行による市街地の利便性の向上
一定の人口集積がある中心市街地北側エリアについては、良好な居住環境の提供及び当該地区における利便性の向上に向けて新たな循環路線の運行を検討
方向性2：地区間連携の適正な維持・向上
事業-4:米内沢・市民病院線、鷹巣線、市民病院(3)線の一体的な再編
鷹巣市街地～市民病院間～米内沢間の連携を強化するため、米内沢・市民病院線及び市民病院(3)線の2系統を鷹巣線に統合、鷹巣線の市民病院への乗り入れを実施し、新たな系統として運行
また、合川(3)線の運行経路の短縮などによる効率的な運行への見直しを行うことにより、利便性を維持しながら効率性の向上を推進
事業-5:小森・湯ノ岱線、根森田線の運行方法の見直し
小森・湯ノ岱線は、通学以外での日常的な利用が限定的な系統であり、一般利用に対する定時運行としての必要性が低い。ため、通学対応の必要性(小学校統合後の対応)等を踏まえながら、デマンド型の運行方法へ見直しを図る
小森・湯ノ岱線と同様、通学以外の利用が多くない根森田線についても、デマンド型の運行方法へ見直しを図る
事業-6:路線バスと無償交通サービスとの統合 ※引きつづき検討事項(今回再編では未実施)
打当(2)線と近接して運行するスクールバス(打当線)の需要を当該系統に集約するとともに、通学時間に合わせてダイヤの見直し。(30分程度早める見直し)(秋北バスに要確認)
また、七座線については、スクールバスと経路・時間帯が重複する状況にあるため、経路・時間帯の一部見直しを行いながら、路線バスに対して通学需要の集約化を図る
方向性3：地区内における利便性の向上
事業-7:合川地区・米内沢地区の患者輸送バス・デマンド乗合タクシーの統合
合川・米内沢の各地区で運行するデマンド乗合タクシーを、定路線デマンド型運行からエリアデマンド型運行へと見直しを図るとともに、患者輸送バスと統合して需要を集約
患者輸送バスに係るリソース(財政等)を担保として、運行頻度の向上を図る。(利便性の向上)
事業-8:阿仁地区の患者輸送バスの混乗化
阿仁～打当付近の地区内の利便性向上に向けて、現状地域を運行するリソースである患者輸送バスの統合による市町村有償運送の展開
方向性4：広域的な移動手段の適切な維持
事業-9:大館・鷹巣線の運行頻度の適正化
大館・鷹巣線については広域的な移動手段として確保・維持が必要であるものの、乗車密度が低い現状から運行頻度に対して利用状況が低い状況にあるため、利用状況を踏まえて運行頻度の適正化(減便)を行うことにより、乗車密度の向上を図る

第4章 公共交通の課題

4.1 公共交通に対する市民の意向

公共交通の課題を明確化するために、一般市民、中・高生、市内の主要施設を対象にアンケート調査を実施しており、調査結果概要を以下に整理する。

4.1.1 市民アンケート

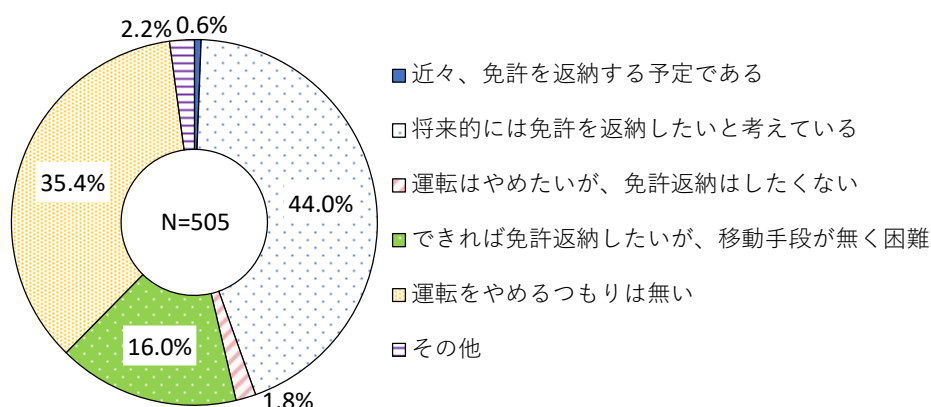
(1) アンケート調査実施概要

調査対象	18歳以上の北秋田市民
標本数	2,000 人
抽出方法	層化無作為抽出 ・ 今後の公共交通利用が見込まれる層(潜在需要者層)である、子育て世代(20～30代)、次期高齢者層(50～60代)をボリュームゾーンとして設定 ・ また、全体的な傾向を合理的に把握し、信頼性のあるデータを得るため、各地区居住割合に応じて地区毎の配布票数を設定
調査方法	郵送調査法(郵送配布、郵送回収)
調査期間	令和4年8月4日から8月19日
回収数	651件 (有効回収率32.6%)

(2) アンケート結果総括(傾向分析に重要な事項の抽出整理)

① 市民の3人に2人が『将来は運転をやめたい』と思っている

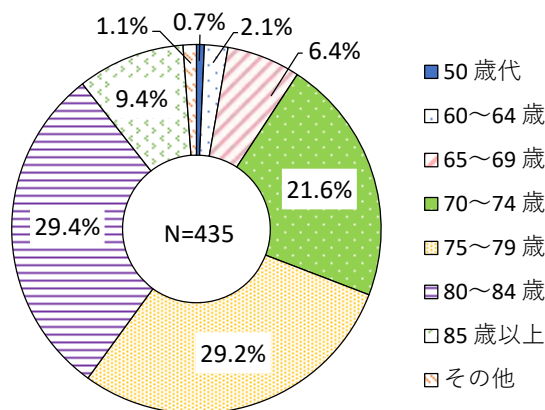
・「将来的に免許を返納したい」人が 44.0%、「免許を返納したいが移動手段がなくて困難」な人が 16.0%、「できれば免許を返納したい・近々免許を返納予定」の人が 2.4%



図表 - 35 運転免許返納意向

② 70 歳を境に運転免許返納意向が高まる

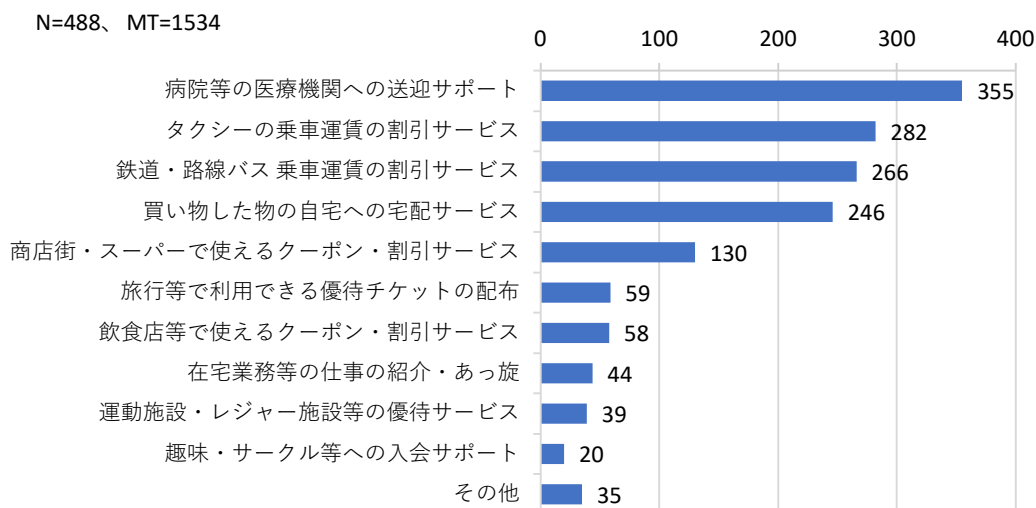
・運転免許を返納したい人たちの返納時期については、「80～84歳」が29.4%で最も多く、「75～79歳」の29.2%、「70～74歳」の21.6%、「85歳以上」の9.4%と続き、70歳以上からの運転免許返納意思が全体の約90%を占める



図表 - 36 運転免許を返納したいと思う年齢

③ 運転免許返納にあたっては『送迎サービス』と『割引サービス』の交通サービスを求めている

・運転免許を返納した際のインセンティブについては、「病院等の医療機関への送迎サポート」が355ポイント(72.7)%で最も多く、次いで「タクシーの乗車運賃の割引サービス」が282ポイント(57.8%)、その他「鉄道・路線バス 乗車運賃の割引サービス」の266ポイント(54.5%)、「買い物した物の自宅への宅配サービス」の246ポイント(50.4%)などが多くなっている



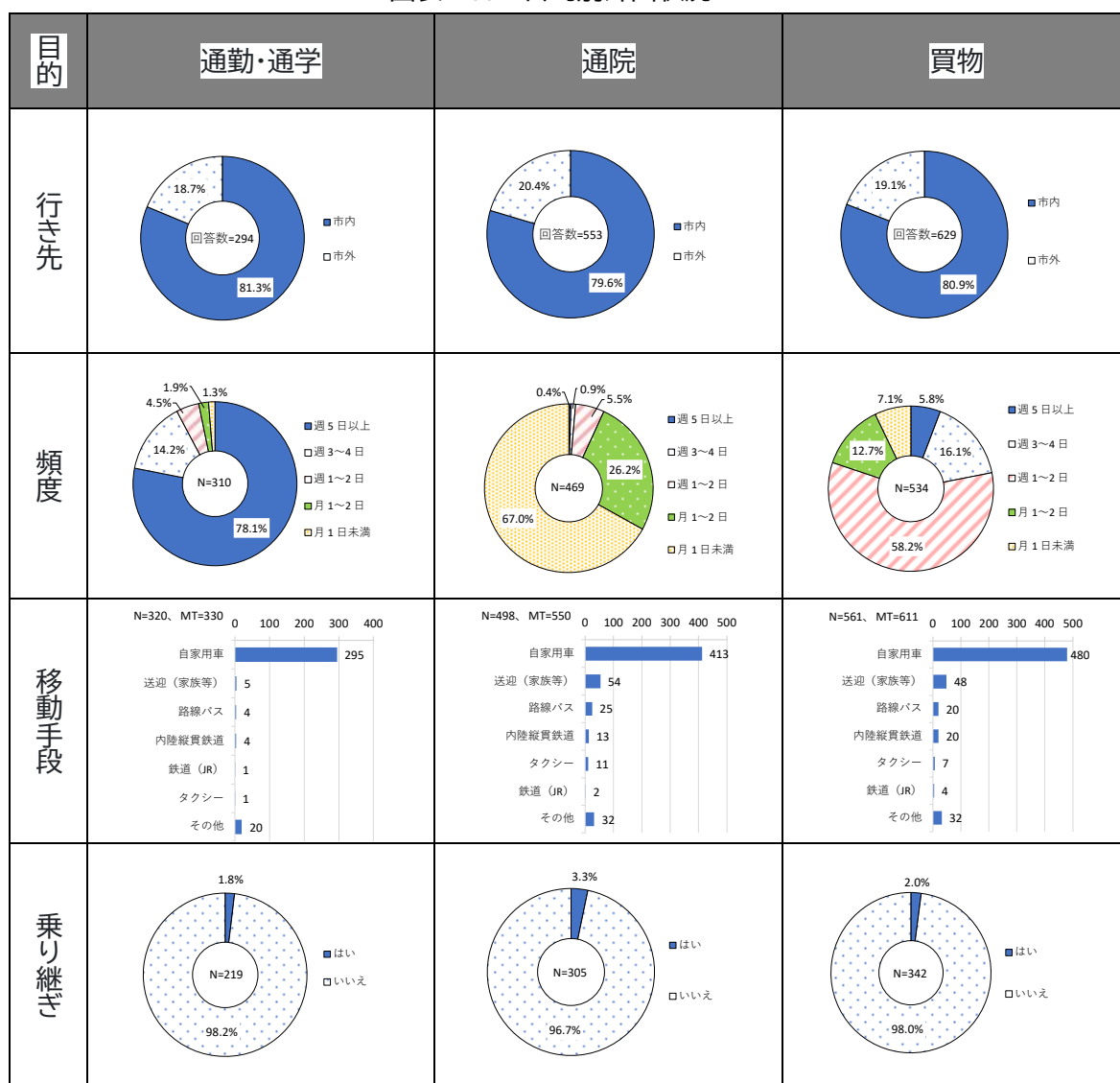
図表 - 37 運転免許を返納した際に求めるインセンティブ

・その他自由意見として「ネット注文・宅配サービス」、「福祉タクシー制度の拡大」、「無料の循環バス」、「必要な時に低料金で移動できるシステム」、「巡回してくれる乗り物」、「移動販売システム」等が特徴的な意見として挙げられる

④ 日常的な外出行動は『市内で完結』させているケースが多い

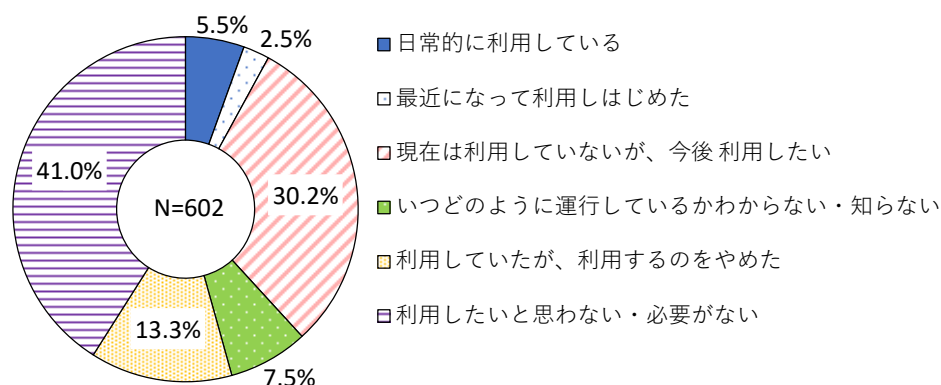
- ・通勤・通学の行き先は「市内」が81.6%、「市外」が18.8%
- ・通勤・通学頻度は「週5日以上」(78.1%)が多く、移動手段は「自家用車」(92.2%)が圧倒的に多い
- ・通院の行き先は「市内」が88.9%、「市外」が22.8%
- ・通院頻度は「月1日未満」(67.0%)が多く、「月1～2回」(26.2%)が続く、移動手段は「自家用車」(82.9%)が圧倒的に多い
- ・買物の行き先は「市内」が93.4%、「市外」が22.0%
- ・買い物の頻度は「週1～2日」(58.2%)が多く、「週3～4日」(16.1%)が続く、移動手段は「自家用車」(85.6%)が圧倒的に多い
- ・日常の外出は目的によって頻度は異なるものの、広域にわたる外出は比較的少なく、現状では公共交通を利用する移動は限定的となっている

図表 - 38 目的別外出状況



⑤ 公共交通を日常的に利用している人は全体の8%、今後利用したいと思っている人が全体の30%

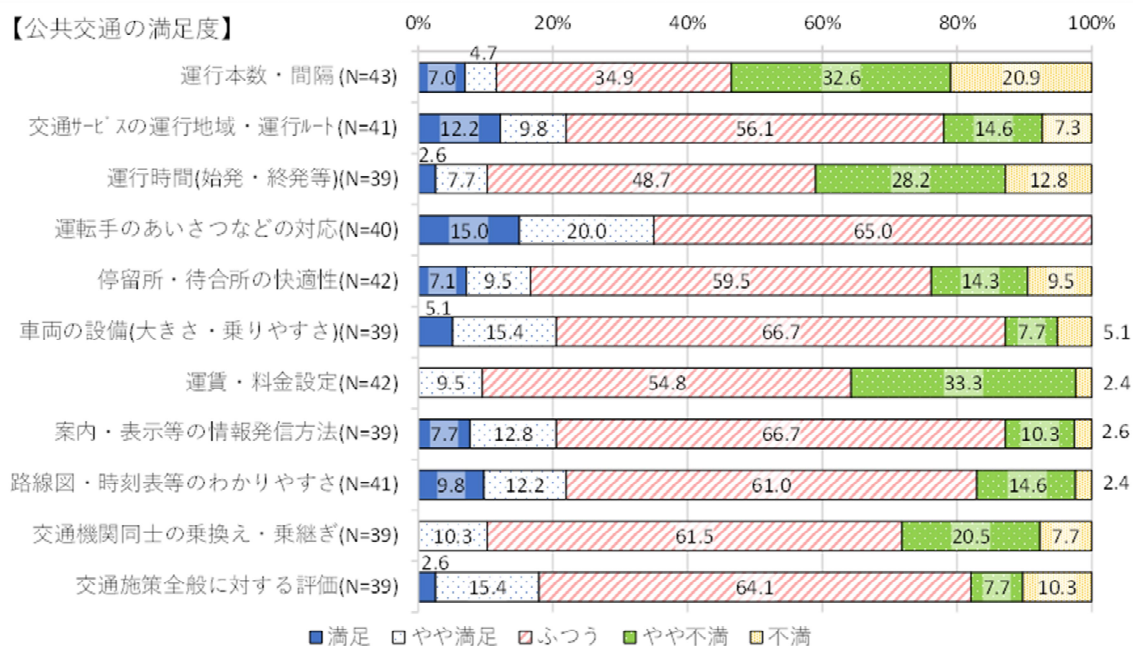
- ・公共交通を「日常的に利用している」(5.5%)と「最近になって利用しはじめた」(2.5%)とを合わせた『公共交通を利用している人』の割合は、全体の8.0%にとどまる
- ・現在利用していないものの、「今後利用したい」と思っている潜在利用者は約30%存在する
- ・「利用したいと思わない・必要がない」(41.0%)や「利用していたが、利用するのをやめた」(13.3%)といった『公共交通利用の意向がない人』の割合は54.3%に達する



図表 - 39 公共交通の利用状況

⑥ 『運行本数・運行間隔』『運行時間(始発・終発等)』『運賃・料金』に対する高い不満の声

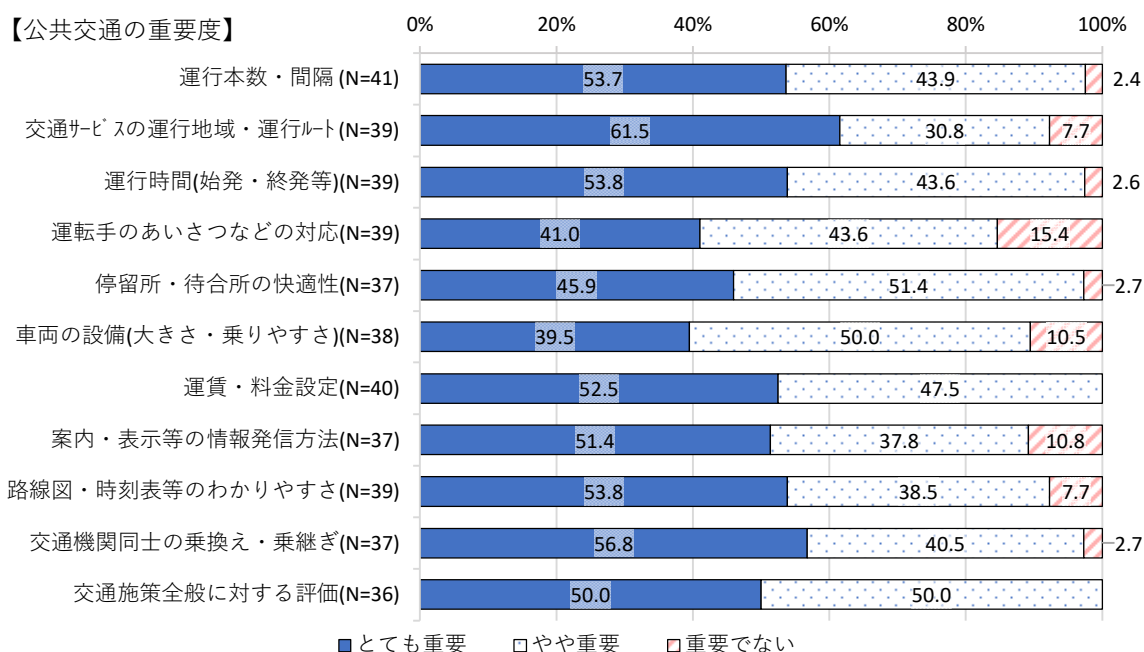
- ・公共交通に対して不満の声が高い項目は『運行本数・運行間隔』『運行時間(始発・終発等)』『運賃・料金設定』で、特に『運行本数・運行間隔』への不満度は50%を超える
- ・その他『交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ』『停留所・待合所の快適性』『交通サービスの運行地域・運行ルート』に対しても比較的不満の声が高い



図表 - 40 公共交通への満足度調査結果

⑦ 『運行地域・運行ルート』『乗り継ぎ・乗り換え』『運行時間(始発・終発等)』が公共交通に重要な声

- ・交通施策の重要度に関しては、「とても重要」が過半数を占める項目が多く、最も重要性を指摘されているのが「交通サービスの運行地域・運行ルート」で61.5%、以下「交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ」「運行時間(始発・終発等)」が続く
- ・なお、100%の人が全般的な交通施策は重要事項と捉えているとともに、殆どの項目で9割以上重要事項であると捉えられている



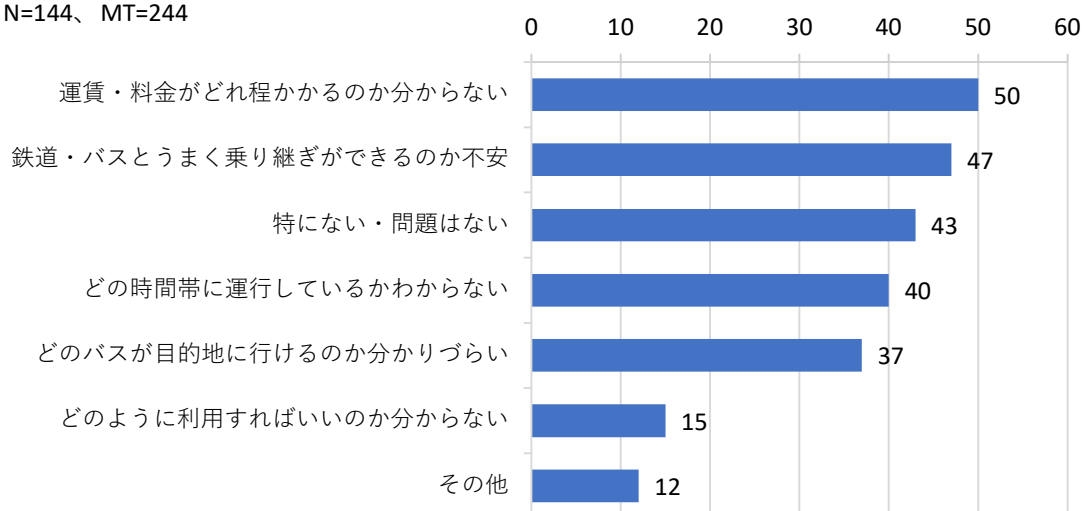
図表 - 41 公共交通施策の重要度調査結果

- ・満足度や重要度に関する補足意見や改善意向等としては、満足度調査で不満の声が高かった『運行本数・運行間隔』『運行時間(始発・終発等)』『運賃・料金』『運行地域・運行ルート』に対する意見が多く見られた

⑧ 公共交通利用にあたっては『運賃・料金』『乗り継ぎ・乗り換え』『運行時間帯』に不安を感じている

- ・普段公共交通を利用していない人が、公共交通を利用するにあたって不安と感じる事項としては、「運賃・料金がどれ程かかるのか分からない」が34.7%で最も高く、次いで「鉄道・バスとうまく乗り継ぎができるのか不安」(32.6%)、「どの時間帯に運行しているかわからない」(27.8%)、「どのバスが目的地に行けるのかわかりづらい」などとなっている
- ・その他の意見としては「路線の停車場所が分かりづらい」「どういう順路で走っているのかを知りたい」「時間帯があわない・本数が少なすぎる」「目的地までの所要時間がわからない」等の意見がみられた

N=144、MT=244

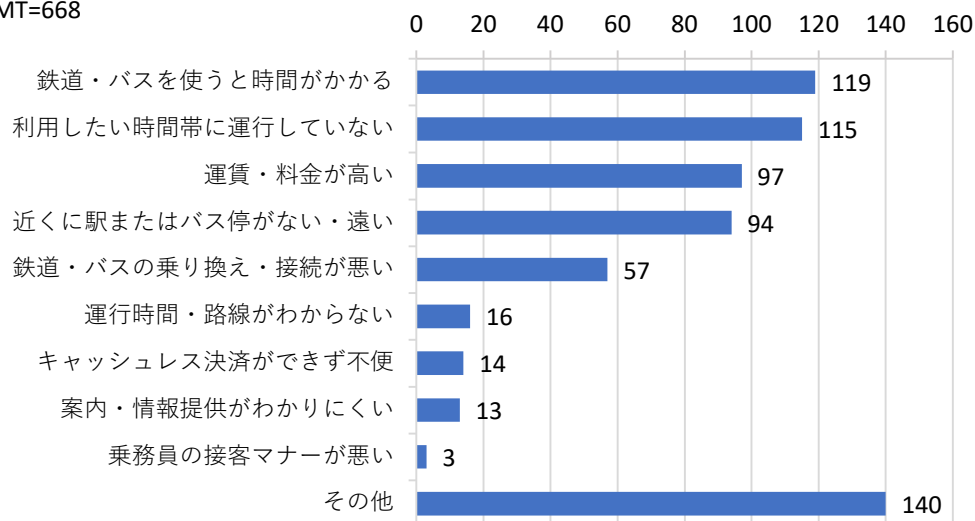


図表 - 42 公共交通を利用する上での不安事項

⑨ 公共交通を利用しなくなった理由は『時間がかかる』『時間帯が合わない』『利用料金が高い』

・公共交通を利用していない人の理由としては、「公共交通を使うと時間がかかる」が38.6%で最も多く、「利用したい時間に運行していない」の32.6%が続き、「運賃・利用料金が低い」の31.5%、「近くに駅・バス停がない」などが多くなっている

N=308、MT=668



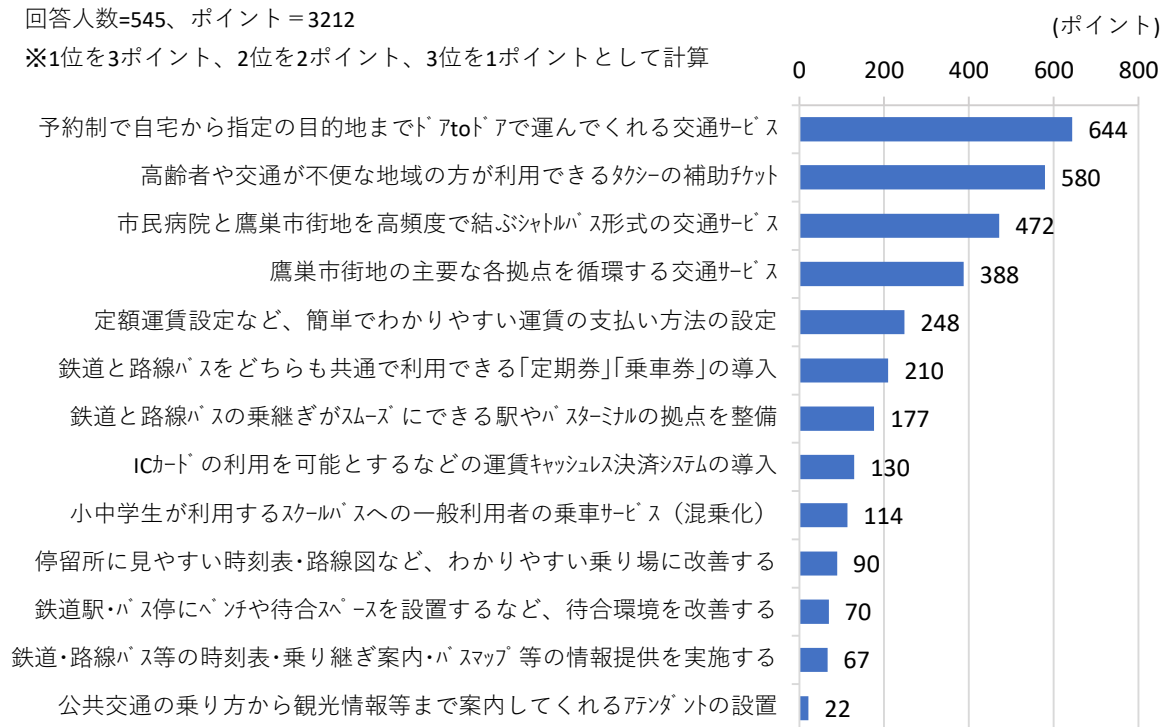
図表 - 43 公共交通を利用しない理由

⑩ 本市の今後の交通サービス・施策として市民が求めるものは『安価で高い利便性』

・市民が本市で生活し続ける上で必要な交通サービス・施策に求めることは、「予約制で自宅から指定の目的地までドア to ドアで運んでくれる交通サービス」が最もポイントが高く、次いで「高齢者や交通が不便な地域の方が利用できるタクシーの補助チケット」、「市民病院と鷹巣市街地を高頻度で結ぶシャトルバス形式の交通サービス」など、高度な利便性を求める傾向が強い

回答人数=545、ポイント=3212

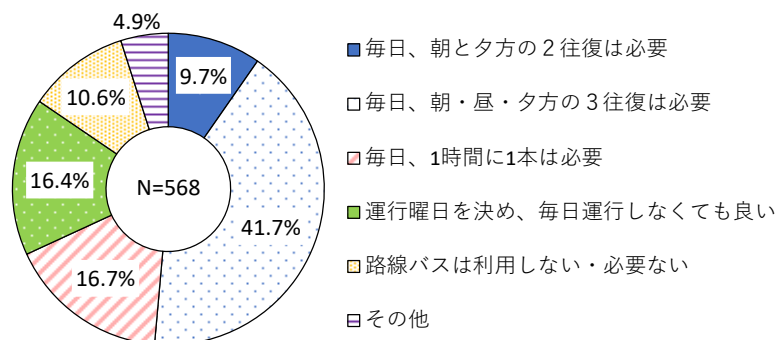
※1位を3ポイント、2位を2ポイント、3位を1ポイントとして計算



図表 - 44 将来の公共交通に望む市民の声

⑪ 公共交通の運行本数に求めることは最低『朝・昼・夕の3往復』

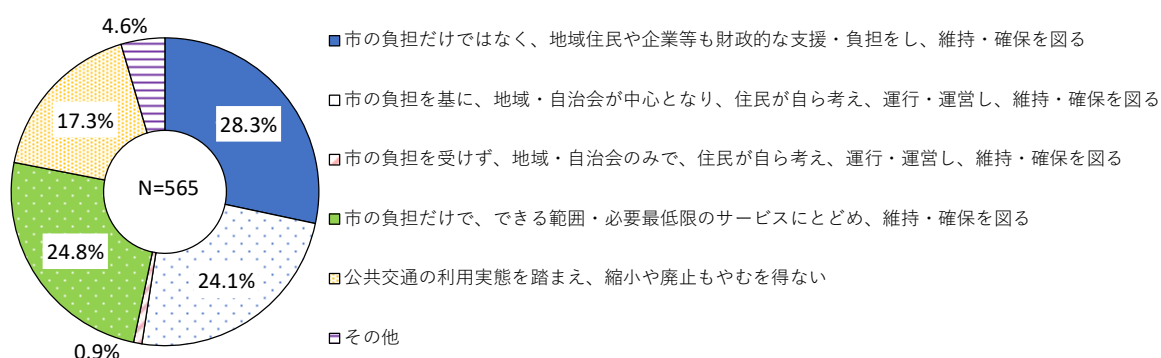
・路線バス等の公共交通の運行本数については、『毎日の運行』を望むのがおよそ7割となっており、「毎日、朝・昼・夕方方の3往復は必要」が41.7%と最も多く、以下、「毎日、1時間に1本は必要」の16.7%、「運行曜日を決め、毎日運行しなくても良い」の16.4%と続く。



図表 - 45 必要とされる公共交通運行頻度

⑫ 本市の公共交通全体のあり方として『“協働”による維持・確保』を支持する考え方が上回る

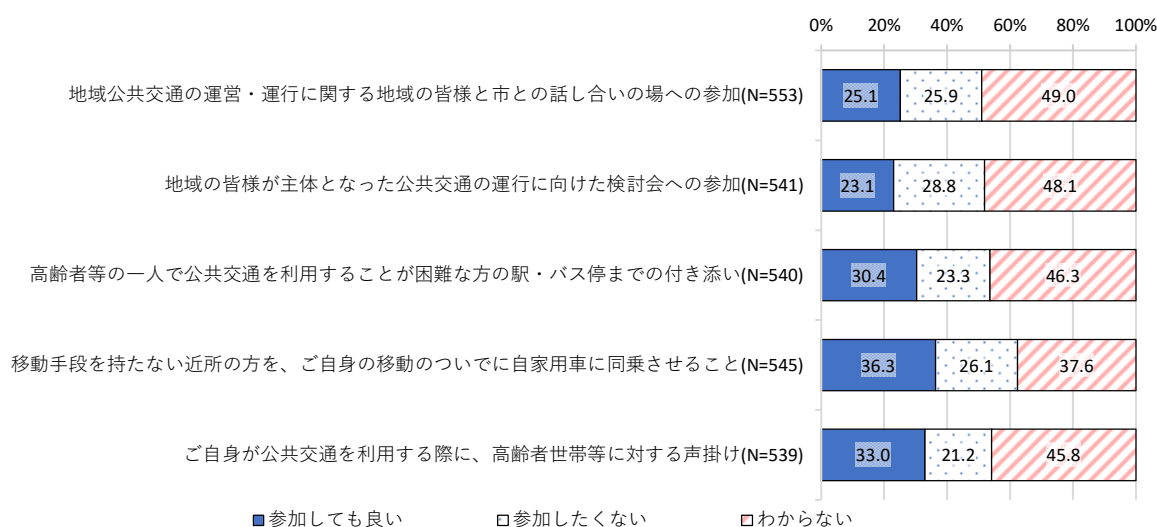
・今後本市で地域公共交通を維持・確保する上での公共交通のあり方については、「市の負担だけではなく、地域住民や企業等も財政的な支援・負担をし、維持・確保を図る」が28.3%で最も多く、以下、「市の負担だけでできる範囲・必要最低限のサービスにとどめ、維持・確保を図る」が24.8%、「市の負担を基に地域・自治会が中心となり、住民が自ら考え、運行・運営し、維持・確保を図る」が24.1%、「公共交通の利用実態を踏まえ、縮小や廃止もやむを得ない」が17.3%となっており、“協働”による維持・確保を支持する考えの方がやや上回る。



図表 - 46 本市の公共交通全体のあり方に関する意向

⑬ 地域の移動手段の持続的な維持・確保への『協力・参加意欲』を持つ市民がそれなりに存在する

・地域の移動手段を持続的に維持・確保するための取り組みへの協力・参加意欲については、「移動手段を持たない近所の方を、ご自身の移動のついでに自家用車に同乗させること」および「自身が公共交通を利用する際に、高齢者世帯等に対する声掛け」は「参加しても良い」の割合が「参加したくない」の割合より10ポイント以上高くなっている



図表 - 47 公共交通維持・確保に向けた具体的参加意向

4.1.2 高校生アンケート

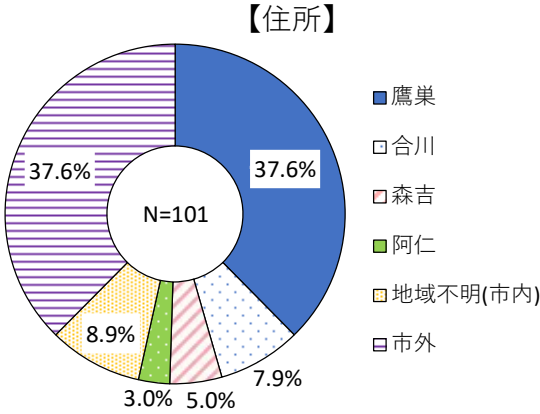
(1) アンケート調査実施概要

調査対象	北秋田市内の高等学校へ通学している高校生
標 本 数	174 人
抽出方法	市内に立地する高等学校1校を対象
調査方法	市から学校を通じて調査依頼し、学校を通じて生徒に配布、回収
調査期間	令和4年7月12日から7月19日
回 収 数	102 件（有効回収率 58.6%）

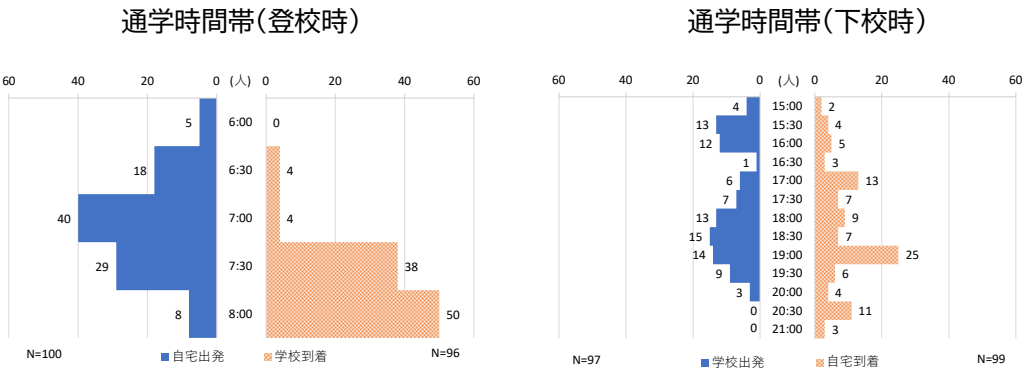
(2) アンケート結果総括(傾向分析に重要な事項の抽出整理)

① 市内の高校に通学する高校生の過半数が『日常的に公共交通を利用している』

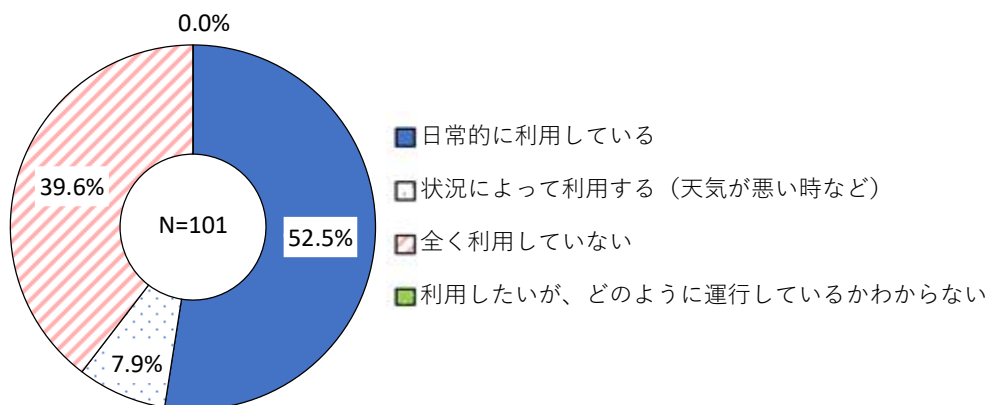
- ・市内に立地する高等学校に通学する学生の、62.4%が「市内居住者」、37.6%が「市外居住者」
- ・市内高等学校在学学生(1年生)の37.6%が「鷹巣地区」、7.9%が「合川地区」、5.0%が「森吉地区」、3.0%が「阿仁地区」
- ・通学の時間帯としては、登校時は自宅発 7:00～7:30、学校着 7:30～8:00 に集中している
- ・下校時刻は学校発 15:30～16:30、18:00～19:30 に分散し、自宅着は19:00が最も多く、次いで17:00と20:30が多い



図表 - 48 市内高校通学者居住地

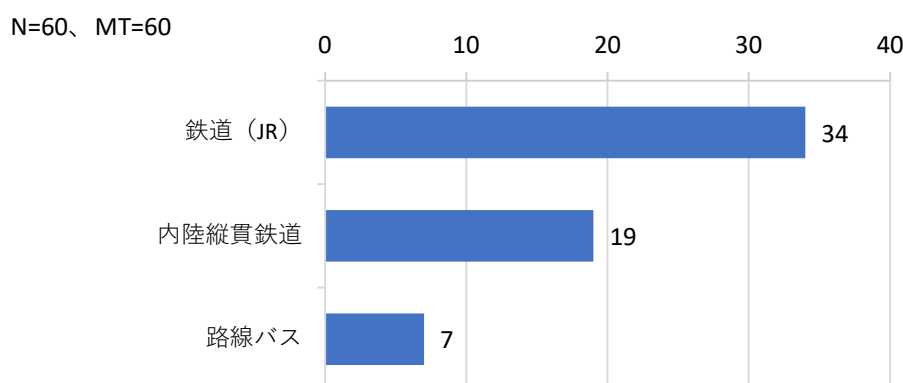


図表 - 49 市内高校通学者登下校時間



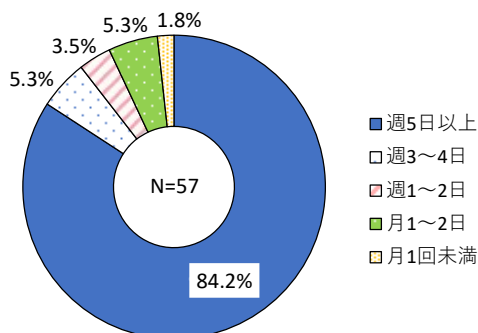
② 通学に利用している公共交通機関は『鉄道』が多い

- ・通学時に利用する公共交通は「鉄道(JR)」が最も多く、利用者の56.7%を占めている
- ・次いで「内陸縦貫鉄道」(31.7%)と続き、通学に『鉄道』を利用している割合はおよそ9割を占める
- ・「路線バス」の利用は 11.7%にとどまる



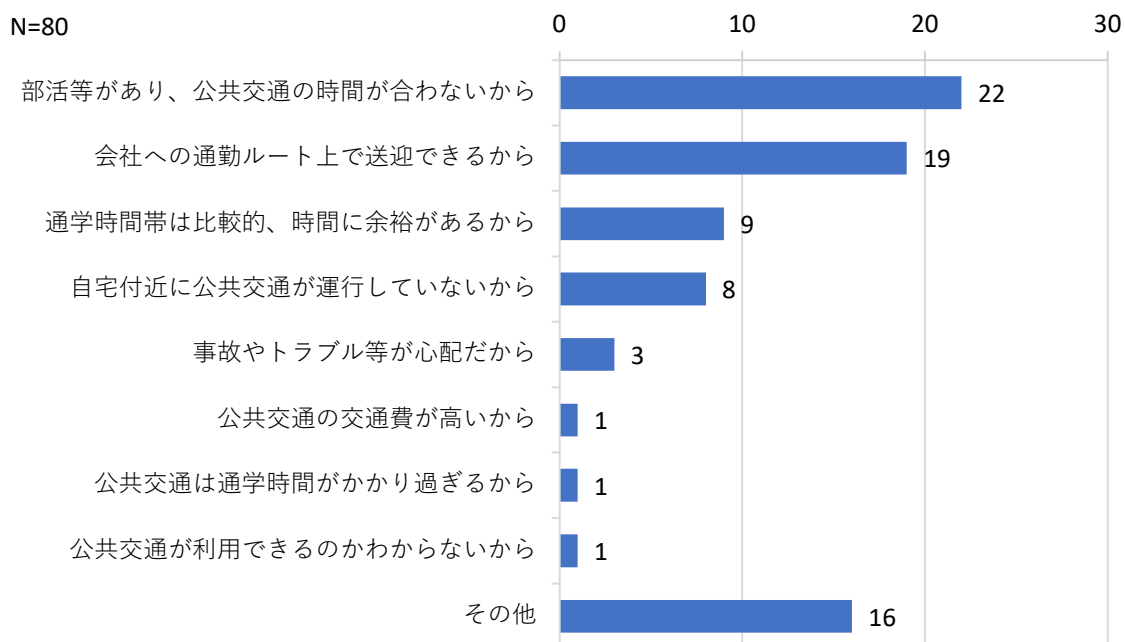
③ 通学に公共交通を利用している学生は『日常的』に利用している傾向

- ・通学への公共交通の利用頻度は、「週5日以上」が84.2%で最も多い
- ・「週3～4日」(5.3%)と「週1～2日」(3.5%)とを加えた『週に1日以上』利用する割合は9割を占める



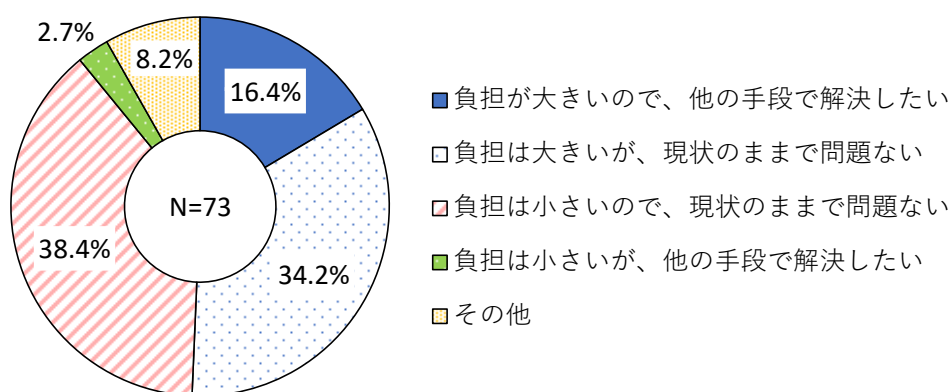
④ 通学に公共交通を利用していない人の利用しない理由は『登下校時間が合わない』が最も多い

・通学に公共交通を利用していない理由は『保護者の送迎で問題ない』『徒歩・自転車で十分な距離』が多いが、そのうち保護者が送迎している家庭に送迎理由を聞くと、『部活等があり公共交通の時間が合わない』が27.5%で最も多く、その他は『通勤ついでに送迎できる』が23.8%と多かった



図表 - 53 保護者が送迎を行っている理由

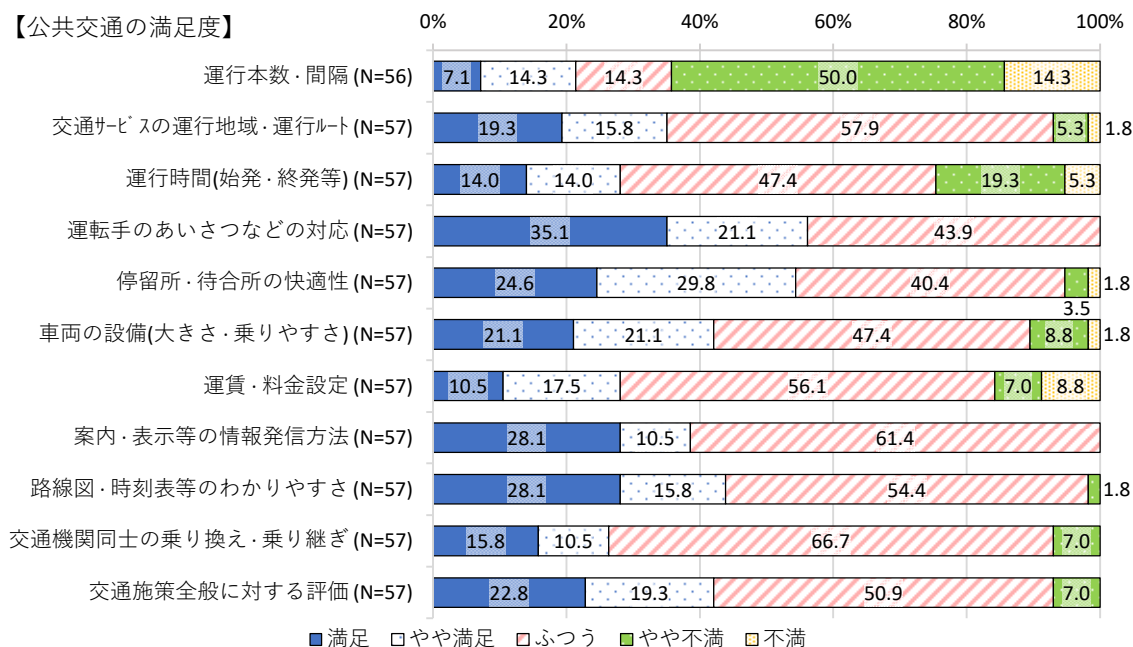
・送迎する保護者の負担感については、『負担が大きい』(50.7%)との回答が『負担が小さい』(41.1%)を上回っており、このうち「負担が大きいので、他の手段で解決したい」家庭が16.4%存在する



図表 - 54 送迎に関わる保護者の負担

⑤ 『運行本数・運行間隔』に対する不満の声が圧倒的に高い

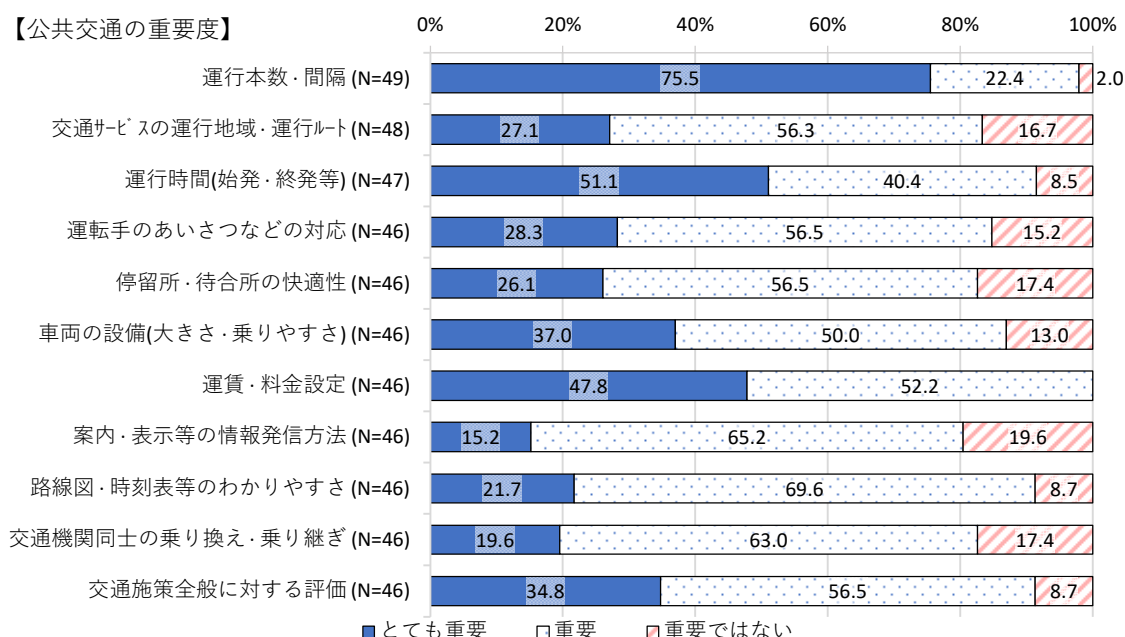
- ・「不満」と「やや不満」を合わせた不満の声は、他を圧倒して「運行本数・運行間隔」に集中している
- ・「運行時間(始発・終発等)」及び「運賃・料金」に関する不満度の高さが続いている



図表 - 55 公共交通に対する満足度の状況

⑥ 不満と整合し『運行本数・運行間隔』『運行時間(始発・終発等)』『運賃・料金』を重要視している

- ・不満の声と整合して、公共交通のあり方として「運行本数・運行間隔」を特に重要視している
- ・また不満の声同様、「運行時間(始発・終発等)」「運賃・料金設定」を重要視する傾向が見える



図表 - 56 公共交通の重要度調査結果

4.1.3 中学生アンケート

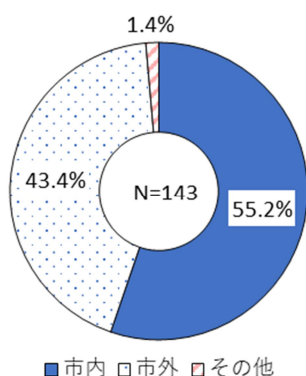
(1) アンケート調査実施概要

調査対象	北秋田市内の中学校に通う中学生及びその保護者
標 本 数	195人
抽出方法	市内に立地する中学校4校を対象
調査方法	市から学校を通じて調査依頼し、学校を通じて生徒に配布、回収
調査期間	令和4年7月11日から7月19日(森吉中学校のみ8月30日から9月6日)
回 収 数	147件 (有効回収率75.4%)

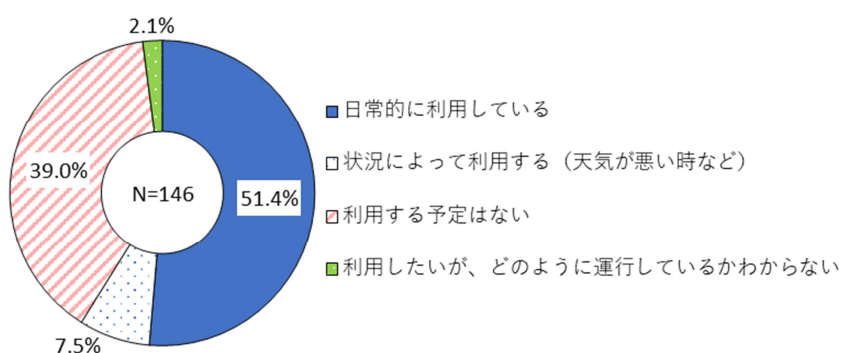
(2) アンケート結果総括(傾向分析に重要な事項の抽出整理)

① 市内の中学生の過半数が『市内高校への進学』を希望し、過半数が『通学に公共交通利用予定』

- ・回答者の学校区割合は「鷹巣中学校」55.1%、「阿仁中学校」3.4%、「合川中学校」19.0%、「森吉中学校」22.4%
- ・市内中学生の進学志望校所在地は、「市内」が55.2%、「市外」が43.4%、その他が1.4%
- ・高校への予定通学手段としては、「日常的に公共交通を利用する」が51.4%と過半数



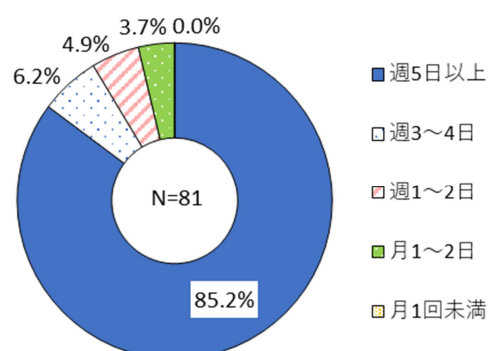
図表 - 57 志望校所在地



図表 - 58 志望校通学の際の公共交通利用予定

② 志望校への通学に公共交通を利用予定の学生の大半が『日常的な利用』を予定

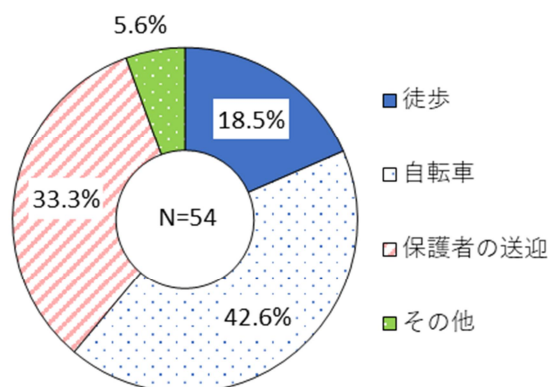
- ・通学において予定する公共交通の利用頻度は、「週5日以上」が85.2%となっており、日常的な通学手段として公共交通を位置付けている
- ・「週に3～4日」も6.2%確認され、こうした日常性も合わせると90%以上が日常的通学手段として公共交通を位置付けている



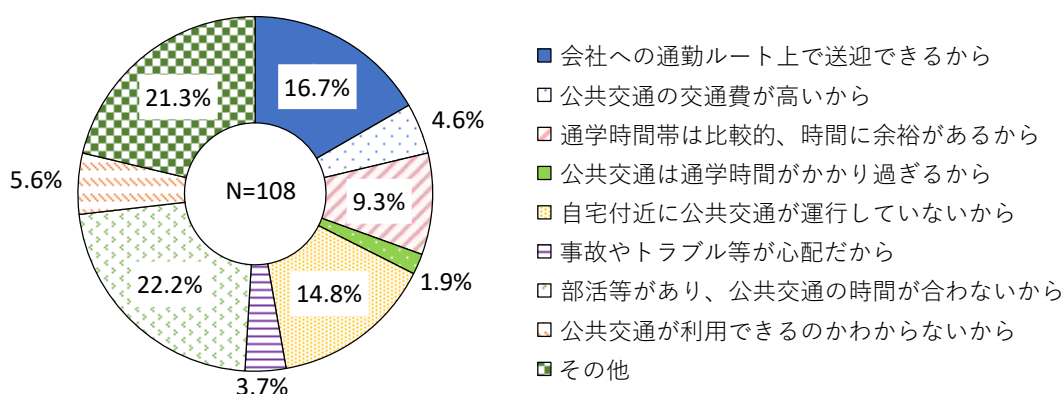
図表 - 59 志望校への公共交通予定利用頻度

学で公共交通を利用しない学生の通学手段の 1/3 は『保護者の送迎』

- ・通学で公共交通を利用しない学生の通学手段は、比較的志望校と近距離の生徒が多いことから、「徒歩及び自転車」が61.1%と最も多いが、保護者の送迎も33.3%存在する
- ・通学手段に保護者が送迎する理由としては、「部活動で公共交通の時間が合わない」が22.2%で最も多く、「保護者の通勤ルート上にある」が16.7%、「自宅付近で公共交通が運行していない」が14.8%となっている



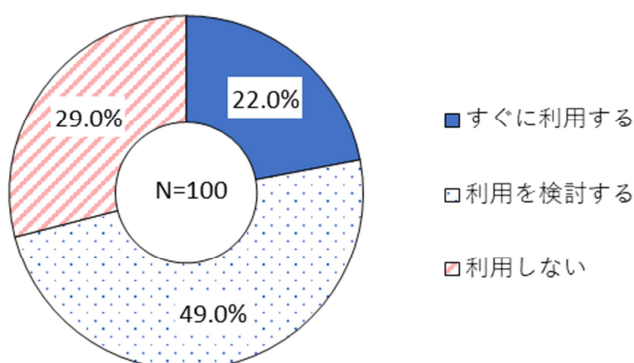
図表 - 60 公共交通以外の通学手段



図表 - 61 通学手段に送迎を選択した理由

④ 通学に関わる公共交通環境が改善すれば送迎家庭の70%が『潜在顧客』となる

- ・料金・運賃や運行本数・運行間隔、運行時間(始発・終発等)等の、通学に関わる公共交通利用環境が向上すれば、約70%の送迎予定家庭が「公共交通をすぐに利用する・利用を検討する」といった潜在顧客になり得る



図表 - 62 送迎理由が改善した際の公共交通利用意向

4.1.4 市内主要施設アンケート

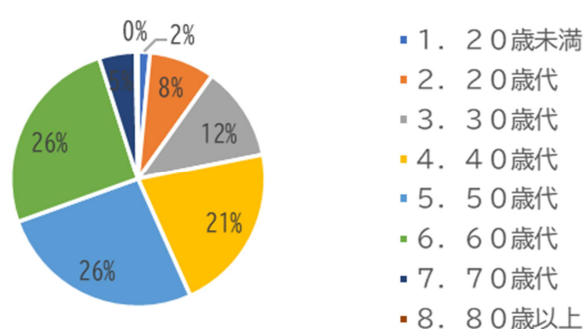
(1) アンケート調査実施概要

調査対象	北秋田市内に立地する主要な施設(病院・診療所、大規模小売商業施設、高等学校、公共施設・福祉施設、観光・行楽・文化施設)
標 本 数	39施設
抽出方法	市の選定
調査方法	本業務委託機関による直接配布、直接回収
調査期間	令和4年8月 22 日から8月30日
回 収 数	39件 (有効回収率100%)

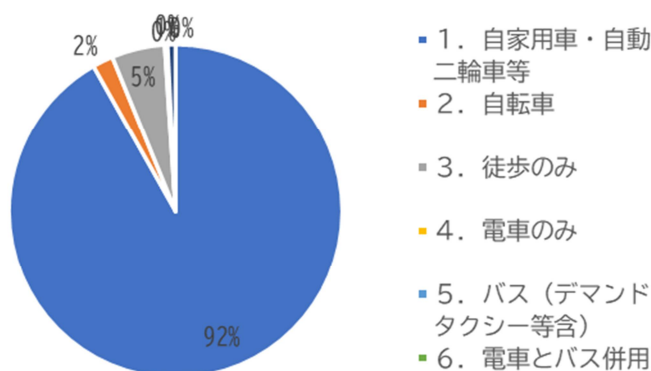
(2) アンケート結果総括(傾向分析に重要な事項の抽出整理)

① 施設従業者の通勤手段は『自家用車』が92%と圧倒的

- ・従業者数については「10 人～19 人」が 13 施設で全体の 33%、「5 人～9 人」が 11 施設で全体の 28%と中小規模の施設が多くなっている
- ・「5 人未満」の小規模経営、及び「100 人以上」の大規模経営もそれぞれ 5 施設ずつで、全体の 13%ずつを占めている
- ・従業者の年齢構成は、「40 歳代～60 歳代」の中老年層が全体の 73%を占めており、50 歳代及び60歳代だけで全体の過半数を占めているなど、従業者の高齢化が進んでいる
- ・従業者の通勤手段は「自家用車・自動二輪車」が全体の92%と圧倒している



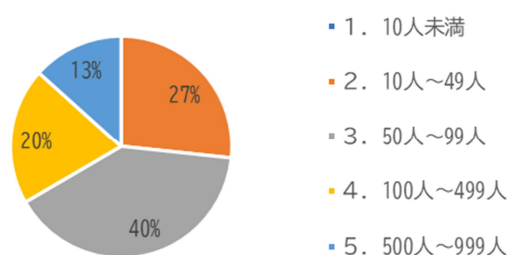
図表 - 63 主要施設従業者年齢構成



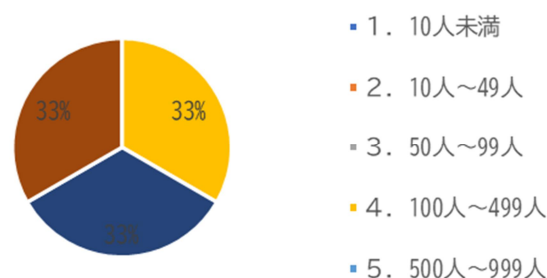
図表 - 64 主要施設従業者の通勤手段

② 各事業体ともに多くの施設が繁忙期には100人/日以上施設利用者に対応している

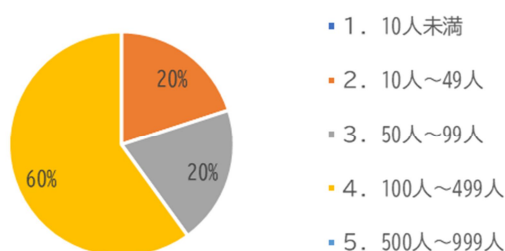
- ・病院・診療所は平日の開業日が繁忙期となり、利用者「50人～99人/日」の施設が40%と最も多いが、「100人～1,000人未満/日」の施設も33%に達している
- ・大規模商業施設は休日の大売り出しやイベント日などが繁忙期となると思われるが、利用者「5,000人～10,000人未満/日」の施設が66.6%であり、全施設とも繁忙期は100人以上の利用者が見込まれている
- ・高等学校は平日の開校日が繁忙期扱いとなり、全校生徒参集数(500人～1,000人/日)が利用者数となる
- ・公共施設・福祉施設は繁忙期でも「500人未満/日」の利用者数となっているが、「100人以上/日」の利用者がある施設が全体の60%に達する
- ・観光・行楽・文化施設は繁忙期に大忙しとなるイメージが強いが、温泉・宿泊施設や沿道型旅行者サービス施設等小規模施設が多いこともあり、「1,000人以上/日」となる施設はないが、「100人以上～1,000人未満/日」の集客をする施設が80%となっている



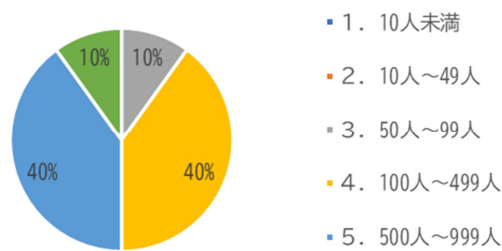
図表 - 65 病院・診療所



図表 - 66 大規模小売店



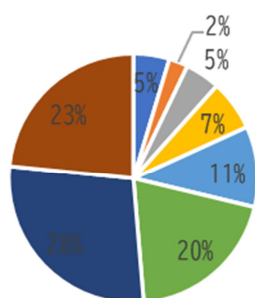
図表 - 67 公共・福祉



図表 - 68 観光・文化・行楽

③ 各事業体ともに60歳以上の高齢者の利用が多い傾向

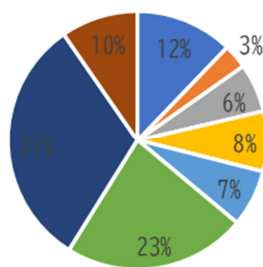
- ・事業体別の施設利用者の年齢構成にそれほど大きな相違点は見られず、高等学校を除き、全体的に60歳以上の高齢者の利用が多い傾向が窺える
- ・病院・診療所は、「80歳以上」の後期高齢者の利用が23%と、他の事業体と比較して極端に多いことが特徴的となっており、80歳以上も含めた「60歳以上」の利用者割合が全体の71%を占めている
- ・大規模小売店は「40歳以上」が全体の80%を占めており、中でも「60歳代」が26%で最も多く、「50歳代」20%、「70歳代」17%と続く
- ・高等学校は利用者が高校生であるため、「20歳未満」が100%となる
- ・公共施設・福祉施設は「20歳未満」の利用者が12%と、他の事業体と比較して多いことが特徴となっているが、総じて「60歳以上」の利用者が全体の64%を占め、多くなっている
- ・観光・行楽・文化施設は、年齢層が高まるにつれて利用率が高まる特徴的な傾向を示し、60歳代で活動的なピークを迎えて以降、70歳代から徐々に減少していくことが窺える



図表 - 69 病院・診療所



図表 - 70 大規模小売店



図表 - 71 公共・福祉



図表 - 72 観光・行楽・文化

④ 施設所有の専用車両等を公共交通車両として併用できる可能性は少ない

- ・施設として専用移動手段を有する施設は39施設中4施設のみ(病院3施設・観光施設1施設)
- ・病院が所有する専用移動手段は、現時点で「やや効率的」「普通」に利用されており、他用途と併用する可能性は少ないと思われる
- ・観光施設が所有する専用移動手段は、現時点で「効率的」に利用されており、こちらも他用途と併用する可能性は少ないと思われる
- ・また、4施設とも所有車両台数は現時点で「十分」と考えており、専用車両を拡充する意思は無いものとみられる

⑤ 各施設の感想としては『このまま推移すると公共施設の公共性が失われる』と危惧する声

- ・特に「合川地区」「森吉地区」「阿仁地区」では公共交通機能の充足度に不足感を感じており、高齢夫婦2人暮らしの家庭の人や独居高齢者、身体にハンデを持つ人たちの移動性が非常に不便な状況にあるとの感想
- ・今後高齢化がますます進展していく中で、このまま公共交通の充足度が改善しない状況が続くと、高齢者や身障者が公共・公益施設を訪れること自体が困難となり、公共施設の公共性を維持できなくなる可能性を感じると危惧する感想が多い
- ・民間観光施設からは二次アクセスの不足から、観光客が出歩くには非常に厳しい交通環境を強いている状況にあり、観光地としての相乗効果が得られていないといった声が聞こえた

4.1.5 各種アンケート調査結果の傾向整理

(1) 市民意向の傾向

- ① 市民の 2/3 の人が『将来は運転をやめたい』と思っている
- ② 運転免許返納後は、特に『病院・買い物等への送迎サポート』『タクシーはじめ交通機関の割引サービス』を求めている
- ③ 公共交通の『運行本数・運行間隔』『運行時間(始発・終発等)』『運賃・料金設定』に対して不満の声が高い
- ④ 『乗り継ぎの悪さ』『運行地域・運行ルート』『停留所の快適性』に対しても比較的に不満の声が高い
- ⑤ 『乗車時間』『運行時間』『運賃設定』『運行エリア』が改善されれば、現在公共交通を利用していない人も、約半数が“公共交通を利用する・利用を検討する”としている
- ⑥ 超高齢化社会の将来に向けて必要となる交通サービスとしては『ドア to ドアの予約制交通サービス』『交通弱者のためのタクシー補助チケット制度』『市民病院と高頻度で結ぶシャトル輸送サービス』を求める声が高い

(2) 中学生・高校生意向の傾向

- ① 現役高校生の 60%が日常的な通学に公共交通機関を利用しており、現役中学生の60%も進学後は通学に公共交通機関を利用するとしている
- ② 公共交通機関を利用していない学生の利用しない理由は『登下校の時間が合わない(特に部活の関係)』『そもそも近隣に公共交通機関がない』といった理由が大きい
- ③ 高校生から見ると『運行本数・運行間隔』に対する不満が圧倒的に多い
- ④ 高校生や中学生から見て、公共交通機能としては『運行間隔・運行本数』のほか『運行時間(始発・終発)』『運賃・料金』を最も重要視している
- ⑤ 通学に際して欲しい交通機能としては『交通機関共通定期券』『登下校時間の学生専用車両』『自宅と最寄り公共交通乗車場所とを結ぶ交通サービス』を挙げている

(3) 市内主要施設の意向の傾向

- ① 回答者は『病院・診療所』15 施設、『大型商業施設』3施設、『高等学校』1 施設、『公共施設・福祉施設』10 施設、『観光・文化施設』10 施設の計 39 施設
- ② 当該施設従業員の通勤手段は、92%で圧倒的に『自家用車』
- ③ 高等学校・商業施設以外は、全施設で利用客の 2/3 を 60 歳以上の高齢層が占めている
- ④ 全 39 施設のうち利用者専用の送迎等移動手段を持つ施設は4施設のみで、専用車両は効率的・効果的に利用されており、公共交通機能への併用は困難
- ⑤ 各施設とも、高齢化社会が進展していく中、公共交通が充足されないと公共施設の公共性が失われていくと危惧している

4.2 市民意向に対する公共交通事業者の見解

公共交通への市民等からの要望に対して、公共交通サービスを提供している交通事業者の実態を把握するとともに、市民等の要望に対する対策の方向性等を探るため、公共交通事業者へのヒアリング調査を実施しており、調査結果の概要を以下に整理する。

4.2.1 交通事業者ヒアリング調査実施概要

調査対象	市内に事業所・営業所を設置している鉄道事業者・路線バス事業者・タクシー及びハイヤー事業者
対象数	鉄道事業者1社(秋田内陸縦貫鉄道株式会社)、路線バス事業者1社(秋北バス株式会社)、タクシー及びハイヤー事業者5社(丸宮タクシー有限会社・阿仁合タクシー株式会社・北鹿観光ハイヤー株式会社・米内沢タクシー合資会社・たかのすひかりタクシー株式会社)の計7社
調査方法	企業訪問及び企業来庁による対話形式
調査期間	令和4年10月31日から11月7日

4.2.2 路線バス事業者ヒアリング結果

(1) 市民の利便性向上に向けた「運賃割引・クーポン券制度」導入意思……………

- ・運転免許返納者に対しては『ゴールドパス(半額乗り放題)』制度を設けているとともに、市が実施している『じょうもんパス(定額乗り放題)』制度も実施されており、現状すでに運賃の低減環境は相当程度整っていると思われる
- ・今後とも運賃割引制度の実施によってバス利用者を支援していくことを基本に考えたい

(2) 市民が求める「通院・買物等サポートサービス」に関する考え方……………

- ・買い物に関しては、既に路線バスを市の大型小売商業施設まで延伸することによって協力している
- ・秋田内陸線との接続等を含め、通院・買い物利便性の向上に関しては検討していくこととする

(3) 市民が求める「運行本数・運行間隔・運行時間・運賃改善等」に関する考え方……………

- ・運行本数・運行間隔及び運行時間に関しては、事業採算性の観点からは現状でも過大な運行を提供しているという実情を理解してほしい
- ・以前、市民の要望を受けて最終バスの時間を遅らせて運行したこともあるが、要望とは裏腹に、実際はほとんど市民の利用が認められなかったという実例があることも理解してほしい
- ・運賃は「じょうもんパス」と「ゴールドパス」で十分すぎるほど改善出来ていると考えている
- ・ただし、乗り継ぎ利用者に関しては割引制度の導入を検討する余地は残っている
- ・乗車・乗り継ぎサービスとして現在「バスロケーションシステム(スマホアプリで路線バス運営に関わ

る多様な情報を確認できるサービス)」を試行中である(2022年11月に大館鷹巣線において運用開始済)

- ・また、「地域連携 IC カード(『オレンジパス』:高速バス&電車&買い物をカード 1 枚でキャッシュレス決済できる)」も供用を開始したので鋭意活用いただきたい

(4) 高校生の利用時間帯に運行を合わせる可能性……………

- ・現状運転手が高齢化傾向にあり、新たに確保する運転手数より退職する運転手数の方が上回っていることからドライバー不足に陥っており、朝夕等の増便に関しては極めて難しい状況にある

(5) ローカル路線の機能強化の可能性……………

- ・現状、国からの補助金も打ち切られ、路線運営はコスト負担だけが增加している状況にあるため、増便等機能強化は難しい
- ・少ない運行本数路線や運行路線外地域に関する利便性の提供は、二次交通としてのデマンド交通と協調・協力することにより、役割り分担しながら連携強化することで、ある程度地域の要望に応えていくことは可能と思われる

(6) その他(市民病院と鷹巣市街地とのシャトル輸送の可能性)……………

- ・合川線と乗客を取り合うこととなってしまう、事業運営上シャトル便増設は非常に非効率となる
- ・また、路線の増設や増便(シャトル輸送便を含む)は、乗務員不足(新規雇用者より退職者の方が多い現状)により現状では対応不可能



図表 - 73 秋北バスロケーションシステム『バス予報』[出典：秋北バス株式会社 HP]



図表 - 74
秋北バス各種運賃割引制度と
キャッシュレス決済サービス
[出典：秋北バス株式会社 HP]

4.2.3 鉄道事業者ヒアリング

(1) 市民の利便性向上に向けた「運賃割引・クーポン券制度」導入意思・……………

- ・運転免許返納パスポート(1万円で3カ月間全線乗り放題チケット)や湯けむりクーポン(内陸線沿線温泉施設入館割引券付き往復割引乗車券)等で割引制度を鋭意提供している
- ・湯けむりクーポンに関しては、運転免許返納者に対しても適用(11枚綴りチケット)しているなど、今後とも割引サービスメインの企画によるサービス提供を進めていく考え

(2) 市民が求める「運行本数・運行間隔・運行時間・運賃改善等」に関する考え方・……………

- ・いろいろな要望の声を聴くが、一利用者の声を事業に反映することは事業採算性難しい
- ・ただし、要望の目的と用途等が明確であり、合理的な意見だと判断されるならば、対応は前向きに考えていきたい

(3) 「乗り継ぎ環境改善」を求める声に対する考え方・……………

- ・ダイヤ改正は原則的にJRとの乗り継ぎ環境確保の考え方をメインに構成されており、JRとの協議により実施される
- ・路線バスとは正式な会議形式はないものの、担当者レベルでは話し合うことがある

(4) 高校生の利用時間帯に対する配慮の考え方・……………

- ・ダイヤは原則的にJRとの協議により改正されるが、高等学校とは話をする機会を設けている

(5) その他(インバウンド利用者増加による沿線住民利用者の快適性に懸念)・……………

- ・コロナ禍前はインバウンド利用客が大いに増加し、台湾からの観光客だけで33,000人/年の利用があったことから、元々定期6割・切符4割だった乗客構成が、切符乗車客の割合の方が当時は多くなっていたほど観光利用が多かった
- ・with コロナ・after コロナにより今後インバウンド観光客利用者の回復傾向が出現してきた際は、従来の沿線日常利用客の快適性を害することがないか懸念している
- ・インバウンド対応観光情報等に関しては、現状4ヶ国語対応による情報発信を行っている

※1ヶ月間限定の「お得な切符」を発売中！
 夏の温泉割引券がセットになっている乗車券！お風呂に入ってから利用するのパンクを断って、湯けむりがタダになるダブルで
 な乗車券です！

温泉施設	TEL	乗車券
伊豆山温泉「機式の湯」	0186-63-2626 10:00~22:00	ししき山温泉 西 奥 湯 (送迎車運行)
さざなみ温泉	0186-78-4171 13:00~20:00 (定休日なし)	さざなみ温泉 西 奥 湯 (送迎5分)
あやこ温泉	0186-72-3265 6:00~21:30	あやこ温泉 西 奥 湯 (送迎5分)
クワン山温泉	0186-60-7008 9:00~21:00	クワン山温泉 西 奥 湯 (送迎付乗車)
日湯温泉「タタの湯」	0186-84-2612 9:00~22:00 (冬季は~21:00)	日湯温泉 西 奥 湯 (送迎車運行)
西奥温泉「ふれあいプラザリゾート」	0187-47-2019 6:00~21:00	西奥温泉 西 奥 湯 (送迎バス運行)

図表 - 75

秋田内陸縦貫鉄道「お得な切符」例
『湯けむりクーポン』

[出典：秋田内陸縦貫鉄道株式会社 HP]

4.2.4 タクシー・ハイヤー事業者ヒアリング

(1) 市民の利便性向上に向けた「運賃割引・クーポン券制度」導入に対する考え方……………

- ・ドア to ドアを成し得る代表交通機関としては、障害者や運転免許返納者に対する 1 割引制度を実施しているが、1割でも大きな負担を感じている中、更なる割引制度の導入は現実的ではないと判断され、割引制度の更なる充実に関しては公共負担で行う方向性で考えていただきたい
- ・障害者や運転免許返納者に対する 1 割引制度は、事業者負担で行っていることを知らないで利用している人が多いことから、本制度は企業努力で実施している旨の周知徹底を図ってほしい
- ・全国には運転免許返納制度とセットでタクシーチケット制度を設けている事例や、九州の「親孝行タクシー券（ふるさと納税返礼品）」の事例なども注目され、参考にしながら検討すべき
- ・タクシー事業単体ではなく、他の交通機関とのセット割引制度の導入の方が現実的であり効果的であると判断され、セット割引が検討に値する

(2) 通院や買物等高齢化社会での移動サポートサービスに対する考え方……………

- ・通院や買物サポートサービスとしては、利用料金が格安となる『相乗りデマンドサービス』が適正システムと考えており、普及に努めていきたい
- ・病院へのシャトル輸送に関しては、路線バスと競合することもあり、デマンド交通で対応することが合理的と判断されるが、現状、市民病院へのデマンド便は便数も少ない上、利用者が利用したい時間帯と整合しているとも思えないことから、最低でも午前 2 便・午後 2 便を確保する必要がある
- ・また、社会福祉協議会と連携して要支援者データを共有することで、要通院者に的確なサービス提供できるようなデマンド交通強化施策で対応していくのが合理的なシステムと考えられる
- ・買い物に関しては、『買い物ディ・サービス』等といったシステムを構築して、1 週間に 1～2 回のご近所さん相乗りのデマンド制度でショッピングを楽しんでもらうことが効果的と考える（買い物と食事等で数時間滞在を楽しんでもらえるデマンドサービス：往復でそれぞれ地域の事業者同士が連携）

(3) 高齢化社会でのデリバリー・宅配サポートサービスの実現可能性……………

- ・宅配サービスに関しては「貨物輸送」の免許取得が必要となる可能性があるため、事業者としてはハードルが高まることから、基本的には商業施設と連携して宅配事業者が実施することの方が現実性は高まるものと考えられる
- ・デリバリーサービスに関しては、コロナ禍に大館市においてタクシー事業者がデリバリーサービスを実施した実績があるので、参考に検討してみたい

(4) その他代表的な意見……………

- ・各種課題に対してデマンド交通の拡大による対応が効果的であると思われるが、現実的には限られた人員と車両で運営しているため、制度的拡大そのものが厳しい状況であることを理解いただきたい

- 予約**
葛黒の山田花子です。
集合タクシーを予約します。
明日の1便で
自宅から〇〇医院まで、
帰りは4便で
鷹ノ巣駅から自宅まで
お願いします。

受付
(タクシー会社)
山田花子さんですね。
予約受付しました。

乗車
予約した乗車場所でタクシーをお待ちください。
※集合で運行するため、タクシー到着時刻は多少前後します。

○料金エリア

A	鷹巣市街地
B	南鷹巣～藤株～小森
C	四渡
D	坊山
E	湯ノ岱～長寿の湯

同一エリア内の移動は 200 円 (A、B を除く)

同一エリア内の移動は200円（A、Bを除く）				E
			D	200円
		C	200円	250円
	B	400円	450円	500円
A	400円	500円 (330円)	550円 (360円)	600円 (390円)

- 図表-77 デマンド型乗合タクシー小森・湯ノ岱線利用料金例〔出典：北秋田市HP〕



62

4.3 公共交通に関わる課題

地域の実情と公共交通の運行状況、及び市の将来像実現に向けた公共交通計画の方向性、そして市民等の公共交通に対する要望と交通事業者の現実的な対応方針案等を踏まえ、今後の本市の公共交通に関わる課題を整理する。

4.3.1 公共交通課題を検討する上での前提条件

(1) 根幹的公共交通路線の維持・確保と公共交通乗務員の確保

バス事業者は、従業者の高齢化により入社乗務員よりも退職乗務員の方が多く、乗務員不足で路線の拡大や増便は難しい状況にあるとともに、タクシー事業者は高齢ドライバー主体の限られた人数で運営していることから、デマンド交通の路線・増便等の拡充は困難な状況にある

公共交通乗務員の確保・増員施策を強力に推進しなければ、公共交通施策の拡大・拡充は困難であることに十分留意して検討しなければならないとともに、市民の主要な移動を支援する公共交通の幹線ルートと主要なフィーダー路線については堅持していく必要がある。

(2) 公共交通事業者の事業採算性に留意

市民の要望に応える手厚い施策の実施(公共交通施策の拡充)と、公共交通事業者の採算性確保とはトレードオフの関係にあることから、施策の拡充検討にあたっては、行政によるコスト手当や事業者支援等を必要とすることに十分留意して検討しなければならない。

中・長期的な事業採算性を評価しながら、新たな施策遂行の事業者負担のあり方について十分検討し、行政との役割分担を明確化する必要がある。

(3) 行政の財政事情に見合った施策の展開

新たなサービスによって発生するコスト負担の多くを交通事業者に負わせることは不合理であり、その多くは行政の手当・支援によって賄われる必要があるが、市の財政事情も逼迫化している状況にあることには十分留意する必要がある。

これまでの施策について、市民意向とサービス利用実態とを照らし合わせながら公共交通事業を評価し、新たな施策展開にあたっては既存事業を見直すなどの措置が必要になってくることに留意して計画することが求められる。

(4) 各交通機関同士の連携の強化

社会経済情勢の急速な変化に伴い、生活環境に伴う問題・課題の所在は複雑多岐に渡ってきていることから、各交通機関単体での地域交通課題への対応は困難になりつつある。

各交通機関の持つ特性を活かしながら、各種交通機関が協力・連携することにより、複雑多岐に渡る課題に総合力で対応していく可能性を検討していく必要がある。

4.3.2 地域公共交通網形成計画の評価

本市の公共交通施策は、「北秋田市地域公共交通網形成計画」に基づき推進してきたが、当該計画の目標年度は令和4年度であることから、当該計画の施策内容と、現況把握結果及び市民等の意向や交通事業者の見解等とを照らし合わせ、地域公共交通網形成計画の施策内容について評価する。

図表 - 79 地域公共交通網形成計画の施策評価

地域公共交通網形成計画			施策評価
再編プロジェクト	1. 循環線導入を含めた路線バスの再編	①市街地循環バス実証実験	・実証実験を終了して本格稼働しており、利用者は増加傾向にある ・料金も一律 100 円にて運用しており、市民の望む料金低廉化を実現 ・鷹巣市街地以外の地域からは不公平感を感じるとの意見もあるが、鷹巣市街地に来訪してからの市街地内目的地移動の利便性向上には大きく貢献している ・事業効果は認められており、今後も継続実施していくことが望まれる施策
		②現行路線の見直し	・鉄道との重複区間の見直しについては、バス・鉄道それぞれの特性に応じた役割があるとともに、双方二次アクセス連携機能を必要とする関係にあることから、当面は重複路線の利用状況を観察しながら検討していくとともに、双方機能連携を強化する施策の強化を進めていくことが重要と判断される ・路線バス低密度区間の見直しに関しては、沿線市民からも懸念の声があるものの、低需要の実態に見合ったバス事業者の見直しであることから、需要を分析した上での代替措置を検討していくことが現実的かつ効率的であり、今後の人口減少に伴う路線バス低密度区間増加の見通しも踏まえながら、今後とも路線の見直し及び代替措置の検討を行っていくことが求められる
		③主要な拠点の連携強化	・バス事業者の事業採算性や運転手不足等の現状を考慮すると、当面は実施困難と判断される施策 ・ただし、主要な拠点間の連携強化は非常に重要な課題であることから、バス事業者に依存しない代替サービス提供を検討することが重要
		④再編実施計画の作成	・公共交通再編実施計画は、法制度の改定により公共交通利便増進実施計画と名称変更したが、利便増進実施計画は令和 3 年 3 月に策定済み ・ただし、公共交通利便増進実施計画ではあるが、公共交通再編実施計画の構成で取りまとめられた計画であることから、ソフト施策も含めて本計画の具現化に向けた利便増進実施計画への見直しが求められる
	2. マイタウンバス・デマンド交通の再編	⑤デマンド型交通サービスの導入・再編	・デマンド型交通サービス導入については、小森・湯ノ岱線は実現したが根森田線は今後の小学校統廃合の結果を受けて実施を予定している ・現行運行エリアの利便性向上については、湯ノ又線・明利又線の2路線でデマンド型に移行したことにより、従来のバス料金レベルでドア to ドアに近い高い利便性が得られる環境が創出できている ・市民病院等への移動手段の確保、及び地域間格差が生じないようにする施策に関しては、バスの路線・運行頻度に関する見直しが進む中で、今後はさらにデマンド交通に対する期待が高まっていくと予測される
	3. 目的バス等の既存交通資源の活用	⑥目的バスの間合い活用・混乗化	・これまでもスクールバス・患者輸送バスといった、目的バスの有効活用(間合い利用・混乗利用)に対する期待の声は上がっていた ・現状では、目的バスの運用目的そのものへの支障をはじめ、車両数・車輻規模及び人員不足により、有効活用は困難な状況が続いている ・目的バスの有効活用が実現できれば、重複区間の解消・移動多様性の向上・利用料金低廉化等には大いに期待できることから、今後とも根強く具現化に向けた検討を進めていくべき施策と判断される
改善プロジェクト	4. 市民病院等の待ち合い環境の改善	⑦市民病院の待ち合い環境の改善	・計画していたバスロケーションシステムの設置や到着アナウンス等の施策実施は出来ていないものの、待合ベンチの設置や各種交通機関時刻表の設置等により、徐々にではあるが待合環境は改善してきている ・乗り継ぎ拠点等のバス待合施設の環境改善も進んでいることから、市民病院待合施設も、交通事業者と協働・協調して更なる環境改善を促進していくことが望ましい
		⑧バス停の環境改善・沿線施設等の活用	・沿線施設の活用を含めたバス停留所の環境改善は実現できていない ・市街地内の物理的条件やバス停待合施設の修繕・設置等は、費用対効果が見込めないことを鑑みると、フリー乗降区間の拡充による、待合施設に依存しない乗降環境改善を図っていくことが効果的と判断される ・ただし、雪により倒壊した待合施設の修繕や、市街地内の空間的ゆとりのない危険な停留所等は、今後とも環境改善に努めていくことが望まれる
	5. 目的に応じたダイヤ等の見直し	⑨鉄道の発着にあわせた路線バスのダイヤ見直し	・路線バスは、鉄道のダイヤ改正に合わせて随時発着時刻の調整は行っている ・ただし、バス運行本数よりも鉄道運行本数の方が多いバス路線もあり、鉄道到着時刻にバスのない地域では、観光客の利便性向上も含め需要に応じて

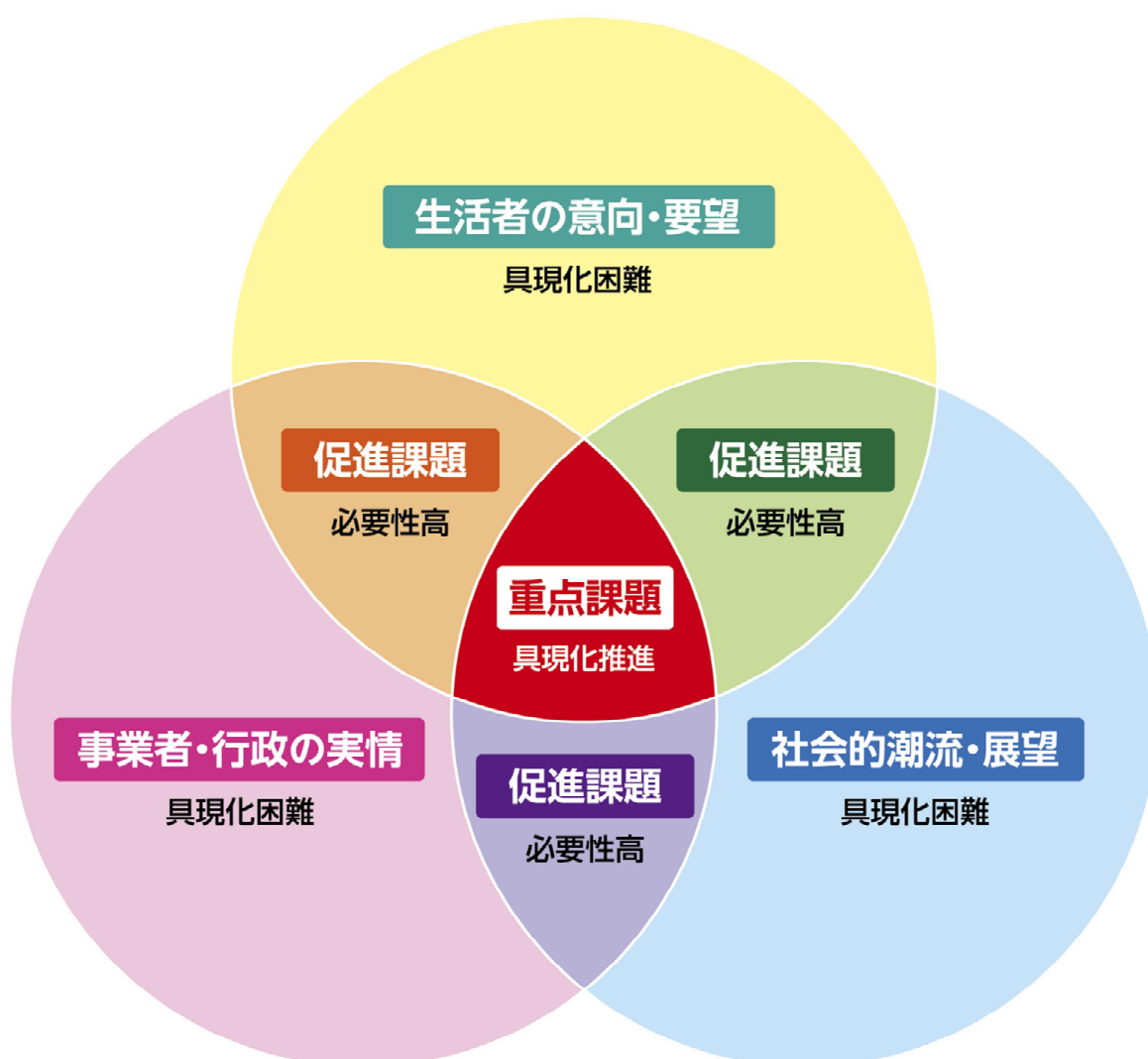
地域公共交通網形成計画		施策評価
6. 利用しやすい料金設定等の検討	⑩ 主要拠点間の「準」等間隔運行	乗り継ぎ体系の充足(代替交通機能の導入含む)を検討していくことも重要 ・事業採算性の問題や人員不足の問題等により、バス路線及びバス運行本数の拡大・拡張は困難である旨バス事業者から見解を得ていることから、各拠点を結ぶバス路線の増便による運行間隔の等間隔化は非常に厳しい状況 ・バス運行間隔の空く時間帯をデマンド交通等で補充していくなど、<u>バスだけに頼らない運行間隔の等間隔化を検討</u>していかなければならない
	⑪ わかりやすい料金設定の検討	・現状では、市民等から公共交通の利用料金のわかりやすさに関する効果向上の声はそれほど聞こえてきていない ・公共交通利用者にとって料金のわかりやすさは重要な課題であり、今後とも事業者に働きかけながら、<u>わかりやすい料金設定の促進</u>は図っていく
	⑫ 割引サービス・お得な乗車券等の検討	・鉄道は「免許返納者割引」や「湯けむりクーポン」など、バスは「じょうもんバス」「ゴールドバス」等によって、既に多様な割引サービスを実施しており、市やバス事業者による企画運行も含めて<u>今後とも割引サービス・お得な乗車券等の適用を促進</u>していきたい ・タクシー事業においては、障害者割引や運転免許返納割引等が実施されていることから、デマンド乗合タクシー事業等においても、企画運行等の<u>タクシー事業者からの提案を受け付けながら促進</u>していきたい施策 ・また、市民からの要望も高かった<u>各種交通機関共通バスの導入についても、各事業者間との協議・調整を図り、実現</u>していきたい施策
促進プロジェクト	7. 利用促進イベントの実施	⑬ 利用促進イベントの実施 ・小中高生を対象とするバスの乗り方教室等イベントは実施できていない ・小学生であれば、授業カリキュラムの一環に組み込み実施できる可能性があるが、中高生等であれば事業者主催の「バスの日イベント」等の方が参加者を募りやすいとも考えられる ・一方、「じょうもんバス」の割引料金が「学生割引」よりもお得な料金設定となっているうえ、利用形態も多様性があることから、高校生はじょうもんバスを利用してバスを積極的に利用し始めているが、じょうもんバスのパンフレットにバスの乗り方や利用方法等を紹介しており、高校生にとっては現状ではイベント開催等よりもバス利用促進に貢献できているものと判断される ・次世代に公共交通を利用してもらい、公共交通運営環境を向上させていくことは重要な課題でもあることから、じょうもんバスの導入が効果を上げているように、イベント等の実施にこだわらず、<u>今後とも多様な公共交通利用促進策を模索</u>していくべきと考えられる
	8. 交通弱者対応の施策展開	⑭ タクシーチケット配布等のサービス検討 ・現状ではタクシーチケットの付与該当者は障害者のみ ・移動が困難な高齢者や妊婦等にもタクシーチケット制度の適用を検討する考え方であるが、幅広いチケット利用適応者が利用頻度を高めていくと、タクシー事業者の通常営業やデマンド交通運営に支障をきたすほか、割引分を行政が負担するとすると財政への圧迫度合いが拡大していく懸念がある ・事業者及び行政の効率的で効果的な事業運営は最重要テーマであることを念頭に、<u>タクシー事業者と行政とが市民の利用しやすいマイタウン・デマンド交通の普及・拡充について検討</u>していくべき施策と考えられる
		⑮ 既存サービスの要件緩和の検討 ・運転免許返納者をはじめ、免許を持たない子育て世代や移動困難な妊婦等を対象に定期券・回数券等の適用要件を緩和する方向性の検討であるが、現状では子育て世代や妊婦等の利用は限定的であるが、運転免許の返納促進を含めて、運転免許返納者へのインセンティブは必要と考えられる ・運転免許返納者に対しては、鉄道事業・バス事業ともに割引サービス等を実施中であるが、多様な交通困難者への適用実現に向けては、交通事業者との協議・調整を要する事項であり、<u>今後とも要件緩和の可能性と範囲や割引率等について交通事業者と行政とが協議で検討</u>していくべき施策
	9. 公共交通の案内・情報発信等の充実	⑯ 統括的なマップの作成・SNS等での情報発信 ・市民ふれあいプラザ「コムコム」において、デジタルサイネージによる多角的情報発信を実現できている ・統括的なマップについて、市民病院待合室の環境向上も含めて<u>デジタルサイネージの導入による代表的拠点への情報基盤設置は効果が期待でき、バス事業者等と協議・調整を</u>重ねていくべき施策と判断される ・SNS等での情報発信は<u>今後の社会において最も重要視される情報配信サービス</u>と考えられ、バス事業者が一部で供用開始した<u>バスロケーションシステム</u>の拡大運用を促進していくことが期待される ・また、秋田県が各種交通機関のダイヤ・オープンデータベースを構築しており、各交通機関とも<u>県のデータベースを活用して携帯端末で利用できるアプリの開発等</u>を促進していく環境づくりは必要と考えられる
		⑰ 観光情報と観光二次交通の案内 ・市観光課が、鷹ノ巣駅や大館能代空港、阿仁合駅等の拠点的な交通結節点において、観光情報の提供と共に「観光周遊乗合タクシー」のパンフレット設置等を行っているとともに、市ホームページにおいて観光周遊乗合タクシーの情報提供を行っている ・こうした一連の情報発信に対し、客先からの問い合わせ等に対しても市観光課において適切な対応が行われており、こうした成果が観光周遊乗合タクシーの四季を通じた需要の確保につながっている ・観光周遊タクシー担当事業者側からも需要喚起の効果が上がっている旨の

地域公共交通網形成計画			施策評価
			見解を得ており、<u>今後は鉄道・バスの観光利用を含めた総合的な観光交通情報の提供を積極的に行っていくことが望ましい</u>
協働プロジェクト	10. 多様な主体と連携した施策の展開	⑱ 観光と公共交通の連携したサービス展開	・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者・観光協会（観光施設）・行政と連携し、観光客の利便増進による観光振興につなげていくことは重要であるとともに、観光振興に伴い地域の公共交通路線を合理的に維持できる可能性も秘めていることから、<u>今後とも積極的な関係者の連携強化を図り、観光振興と地域振興、交通環境改善を進めていくことが重要と判断される</u>
		⑲ 商業と公共交通の連携したサービス展開	・ロードサイド型小売商業拠点地区までバス路線を延長してもらうなど、市民の買物利便性に対するバス事業者からの協力は得られている ・路線バスに限らず、鷹巣市街地から遠隔地に居住し、鉄道やバス路線から外れた地域や運行本数の限られている地域の方々にとっては、依然買物不便者には変わらないことから、タクシー事業者が主体となって実施する<u>買物企画乗合事業運行の充実等に今後期待したい</u> ・その際は、買物企画サービス運行の利用増進を後押しする、小売店としての遠隔者割引サービスやインセンティブ付与等の<u>事業者側企業努力についても協議・検討</u>していくことも重要となる ・また、高齢化や障害等で身体に不自由を感じ、日常の買物もままならないような方々に向け、<u>オンライン注文販売のシステム化や商品宅配サービスの導入等についても、事業者・交通事業者・行政等で検討</u>していくことも重要 ・秋北バス株式会社が事業化している「オレンジバス」の商品宅配サービスエリア拡充の検討をはじめ、こうした事例を参考に、課題の検討も含めながら実用化を検討していくことが重要
	11. 交通結節機能の向上	⑳ 乗り入れ環境の改善	・網形成計画では、駅前空間でのバス停車場の見直し等が掲げられているが、現状、駅の改札口からそれほど離れて不便を感じるバス停留所となっている駅前空間は存在しない ・駅前空間でのバス停留場所よりも、乗り換え待合空間の居住環境向上が図られるべきと考えられ、「4. 待合環境の改善」にて評価した通り、<u>交通事業者と十分な協議を重ね、乗り継ぎ待合環境（交通機関到着アナウンスの導入等含む）の向上を図っていくことが重要と判断される</u>
		21 案内・標識の改善	・多言語化を含めた案内・標識等表示の検討を行うこととされているが、コロナ禍以前のインバウンド需要に積極的に対応し、秋田内陸縦貫鉄道においては、4か国語による案内・情報発信を実現できている ・バス・タクシー事業においても、多か国語翻訳機器やAR・VRによる多か国語観光情報案内、案内標識の多か国語表示等について、<u>官民連携により随時進めていくことが求められる</u>
	12. 公共交通を考える場の創出	22 意見交換会・懇談会・検討会の開催	・今後の超高齢化社会の出現や加速度的に進む人口減少社会の出現に対し、社会環境の変化に応じて随時交通体系は見直していかなければならない ・その都度、行政による説明責任を果たしていくことは重要であるが、それ以前に<u>公共交通体系の見直し基準を市民に周知徹底するとともに、評価結果も周知徹底しながら、市民納得の上、効率的・効果的に公共交通体系を見直していくことが必要になってくる</u> ・まずは、本計画の公表及び説明を果たすとともに、「タウンミーティング（市長と語ろう）」等市民との意見交換会・懇談会の場等を活用しながら公共交通のあり方をテーマに掲げ、<u>積極的・定期的な市民との対話の機会を充足</u>させていくことが求められる

4.3.3 本市の公共交通に関わる課題

(1) 公共交通の課題抽出の考え方

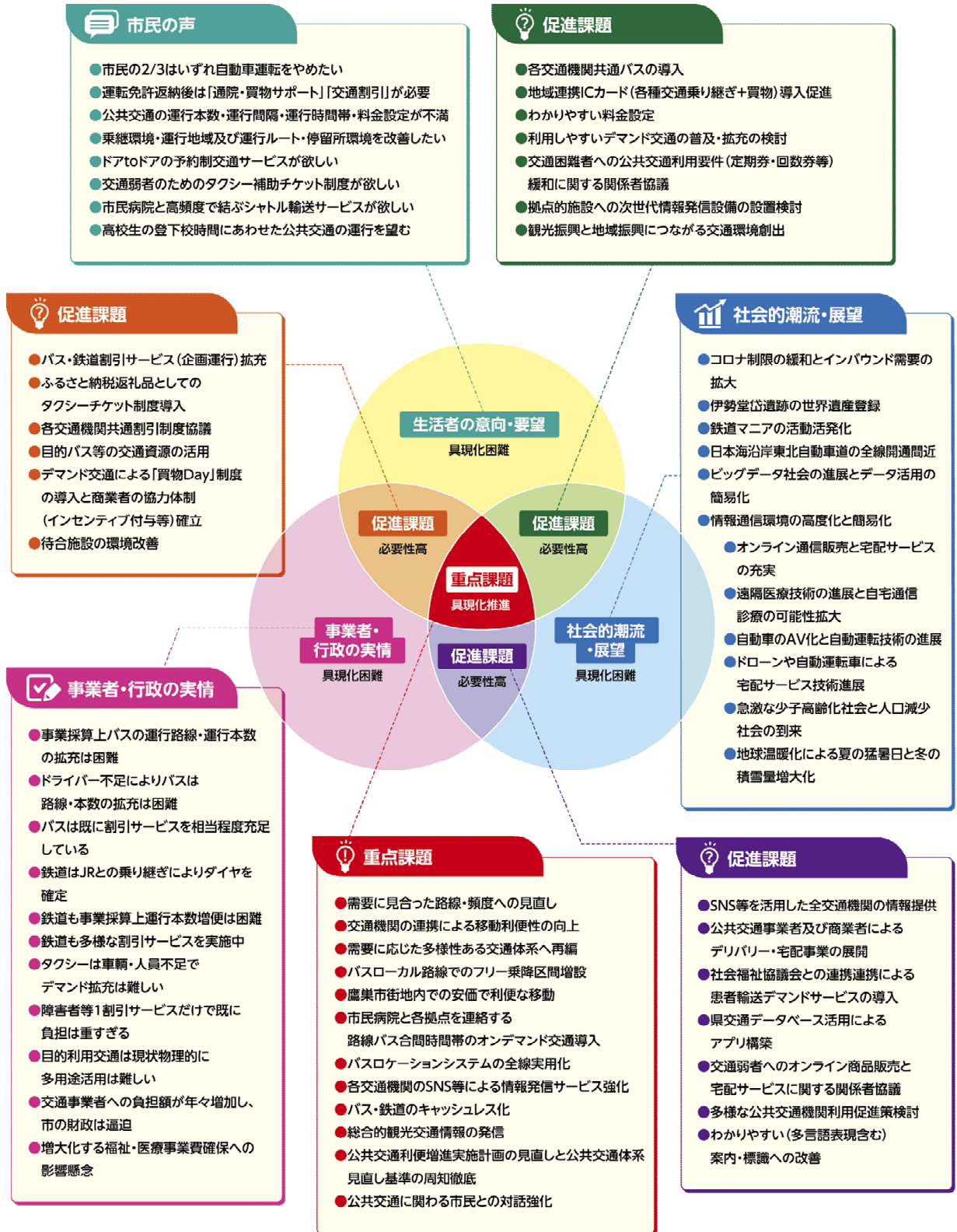
市民等生活者から見た公共交通への望みや要望に対し、まちづくりの計画及び交通事業者や市の実情及び今後の社会の正負の展望等を照らし合わせながら、積極的な施策展開を推進すべき重点課題、協議・調整・検討を促進して具現化していくべき課題、実現困難な課題に振り分け、重点課題・促進課題に整理する。



図表 - 80 公共交通課題抽出手法の概念

(2) 公共交通の課題抽出

市の概況、市民等の声、市や交通事業者の計画（網計画施策評価結果）と実情、社会の潮流等から、課題解決の可能性を強弱で振るい分けると以下ようになる。



図表 - 81 公共交通課題の抽出

(3) 本市の公共交通に関わる課題の整理

抽出された公共交通の課題を、大きなカテゴリーに大分類し整理しなおすと、本市の公共交通に関わる課題は以下のように整理できる。

本市の公共交通の課題	
課題1：根幹となる主要公共道路線の堅持と公共交通事業の持続可能性確保が重要	
① 本市の幹線公共道路線と主要なフィーダー系統道路線の確保及び維持が最重要課題 ② 需要変化に応じた合理的交通体系への再編と公共交通利用増進策の積極的展開が重要 ③ 公共交通事業の持続性を強固に担保する乗務員の確保が喫緊の課題 ④ 交通サービスの再編・充足施策が交通事業者への過度な負担とならない配慮が必要 ⑤ 交通サービス拡充の手当・措置が市の施策に過度に影響を与えない範囲での検討が必要	
課題2：交通弱者が“弱者”と感じることなく生活できる移動性の確保が必要	
① 公共道路線や運行本数等の見直しに伴う需要に応じた代替移動措置の手当が必要 ② 公共交通の利用が日常生活を圧迫しない料金設定が重要 ③ 人口密度や高齢者居住密度等の公共交通需要に即した地域格差解消施策の展開が必要 ④ 目的バス等の交通資源の有効活用による稼働頻度向上環境創出を検討することも必要 ⑤ 運転免許所有者による交通弱者移動互助システムの構築可能性を検討することも重要	
課題3：わかりやすく利用しやすい公共交通システムの構築が必要	
① 実用化が始まった“バスロケーションシステム(SNS 情報発信)”の拡大運用と普及が重要 ② 県の交通ダイヤデータベースを活用した交通機関統合ロケーションシステムの開発も重要 ③ 各種交通機関でのキャッシュレス化及び共通バス導入等の検討促進も必要 ④ 観光客に対して地域の魅力を高める観光資源と観光ルート・利用交通情報の提供を強化 ⑤ 今後の社会変化に応じた公共交通体系見直し基準の検討と市民への周知が必要	
課題4：公共交通の活用が便利で楽しいと思える環境の創出が重要	
① 公共交通の乗り継ぎ時間帯もゆったり充実した時間が過ごせる待合環境の創出が重要 ② 「買物 Day デマンドサービス」等の企画運行によりゆったり楽しめる買い物環境創出も重要 ③ 買物弱者を支援するオンライン注文販売と宅配サービス等生活利便性の向上促進も検討 ④ 地域の公共交通も観光資源となるローカル色豊かな観光周遊企画運行の実施も検討 ⑤ 出歩きづらくなった高齢者を地域内拠点や行楽地へと連れ出す健康増進企画も検討	

第5章 目指す将来像と具現化の基本方針

5.1 本市の公共交通が目指す将来像

本市の公共交通の課題を解決し、市民が自家用車に頼らず安心して地域での生活を楽しみながら、将来にわたって持続的に公共交通を維持していくために、今後進むべき本市公共交通の理念(将来像)を掲げ、理念を実現するために関係者一同で共有する公共交通施策の方針を設定する。

5.1.1 目指す公共交通施策の理念(公共交通の将来像)

本市の公共交通の課題を踏まえ、課題解決に向けて目指すべき本市の公共交通の理念(将来像)を以下のように設定する。

市民と事業者と行政と、みんなでつくる交通環境

- 少子高齢化・人口減少が加速していく中、骨格となる公共交通路線を堅持しながら、交通需要の変化に合わせて公共交通体系を見直すとともに事業主体が連携し、公共交通の持続性を確保する
- 公共交通事業環境の合理性を担保しながら地域の協働を促し、行政の公共交通事業負担を抑えることで、福祉・医療等今後増大化が懸念される財政負担の財源にしっかりと備えていく
- 公共交通事業の再編・合理化を、逆転の発想で市民の移動の利便性向上につなげ、運転免許返納後も安心して生活できるとともに、市民が公共交通利用を便利で楽しいと思える仕組みを創る

5.1.2 公共交通の将来像を実現するための基本方針

本市の公共交通が目指す将来像の実現に向け、行動すべき基本的な方針を設定する。

【基本方針1】：主要路線を維持しながら交通需要の変化に合わせ公共交通体系を合理的に再編

- 主要路線の維持・確保に努めながら、交通需要の変化に合わせ、市民の理解を得た上で公共交通体系を再編し、事業者及び行政の負担軽減を図ることにより公共交通の持続可能性を堅持する

【基本方針2】：公共交通体系の再編が移動利便性低下につながらないよう適切に措置

- 公共交通再編が移動利便性低下とならないよう、公共交通利用需要に合わせて代替交通手段を検討し、市民の移動利便性と移動に伴う公共交通利用者負担を従前レベルで提供する

【基本方針3】：わかりやすく利用しやすい公共交通システムの構築

- 進展する高度情報通信技術をはじめとする次世代技術を活用しながら、公共交通運行路線・運行時間・待合時間・利用料金等について、各交通機関統合型の公共交通利便システムを構築する

【基本方針4】：公共交通利用が自家用車移動より安心して楽しく快適と思える環境の創出

- 公共交通再編に伴い、却って市民の移動利便性が向上する施策展開を検討・推進するとともに、多様な企画運行事業の立案・実証実験の実施等により、安心して快適な公共交通環境を創出する

5.1.3 基本方針展開による基本施策の設定

本市の公共交通将来像の実現に向けて行動すべき基本方針を展開し、施策の方向性と目指す達成目標像を設定する。

【基本方針1】：主要路線を維持しながら交通需要の変化に合わせ公共交通体系を合理的に再編	
・本市の主要な公共交通路線網の維持・確保に努めながら、公共交通需要の変化に合わせて公共交通系統の見直しを検討すると共に各公共交通機関の連携を強化し、今後とも市民の理解を得た上で公共交通合理化施策を進め、事業者及び行政の負担軽減を図り、本市公共交通の持続可能性を堅持する	

基本施策		施策の概要
基本施策1	主要公共交通路線の維持及び連携強化	本市の骨格を形成する各公共交通機関の幹線路線及び、幹線路線と有機的に連絡する主要なフィーダー系統路線を、将来的にも確保できるよう持続可能性を堅持していくとともに、各公共交通機関が連携し、市民の移動利便性を確保・維持する
基本施策2	公共交通ネットワークの再編	社会環境の変化と需要の変化に合わせて公共交通体系全体を見直して整理・合理化を進め、公共交通事業者及び行政の事業負担軽減を進める
基本施策3	バス事業者及びタクシー事業者の乗務員の確保	官民連携によるバス・タクシー乗務員の雇用情報を広く積極的に発信し、公共交通の持続性維持に欠かせない乗務員の確保・増員を進める
基本施策4	目的バス利活用の検討促進	スクールバスや患者輸送バス、各種施設送迎バス等目的バスの、相乗りシステムや稼働間合い時間帯の公共交通利用等の可能性について検討を進める
基本施策5	公共交通利用促進策の検討	市民や観光者の意向も聞きながら、変化する社会の潮流に合わせて官民協働で公共交通利用促進策を立案し、積極的に実用化を促進していく

施策の成果を図る指標		達成目標
目標1	【バス主要路線利用者数の現状維持】 ・根森田線、七座(2)線、糠沢線、打当線、鷹巣線、市民病院(3)線、市民病院(1)線の主要フィーダー系統路線を確保維持していくために、これら路線の合計利用者数を現状維持する	【R4年実績】:38,856 人 (R3.10.1～R4.9.30 期間) 【R9年目標】:38,856 人
目標2	【路線バスに関わる行政負担額の現状維持】 ・路線バスに関わる市の補助負担額を現状維持する	【R4年実績】:106,121 千円 (R3.10.1～R4.9.30 期間) 【R9年目標】:106,121 千円

【基本方針２】：公共交通体系の再編が移動利便性低下につながらないように適切に措置

・公共交通再編による移動利便性の低下を感じさせることのないよう、移動需要に合わせて代替交通手段を検討し、市民の移動利便性と移動に伴う公共交通利用負担を従来同様レベルで提供していく

基本施策		施策の概要
基本施策1	公共交通再編に伴う代替移動手段の検討	路線バスの運行路線・運行本数等見直しに伴い、新たな交通弱者が発生する場合、移動需要に応じた代替移動手段を検討し、従来と同レベルの移動性を確保する
基本施策2	コミュニティ交通車両増設の検討	行政と関係交通事業者が連携し、コミュニティ交通需要及び乗務員増員状況に応じて、コミュニティ交通車両の増設を検討し、官民の役割分担及び責務について合意する
基本施策3	移動に関わる地域互助の可能性検討	人口密度や高齢者居住密度等と整合を図りながら、高齢者や免許返納者の移動を、地域ぐるみで支援するシステム構築の可能性について検討する

施策の成果を図る指標		達成目標
目標1	【移動に関する不満度の改善】 ・市民意識調査において、「近くに駅又はバス停がない・遠い」「鉄道・バスを使うと移動に時間がかかる」「乗り換え・接続が悪い」と感じる市民の割合を改善する	【R4年結果】：37.1% 【R9年目標】：30.0%

【基本方針３】：わかりやすく利用しやすい公共交通システムの構築

・進展する高度情報通信技術をはじめとする次世代技術を活用しながら、公共交通運行路線・運行時間・待合時間・利用料金等について、各交通機関統合型で利用できる利便システムを構築する

基本施策		施策の概要
基本施策1	バスロケーションシステムの全線実用化	秋北バスが運用する“バスロケーションシステム(電子端末への交通情報配信)”の運用拡大を進め、市民のバス移動に関わる路線全線への実用化を進める
基本施策2	公共交通統合型交通情報配信システムの開発	秋田県が整備する県内各種バス運行データのオープンデータを有効活用し、秋北バスの協力も得ながら、全公共交通機関の運営情報を網羅する統合型交通情報配信システムの開発を促進する
基本施策3	全公共交通機関でのキャッシュレス化の促進	秋北バスが実用化するバス利用料金キャッシュレス化の適用を広げるとともに、各公共交通機関でも応用を促進する
基本施策4	公共交通機関共通バスの開発	各公共交通機関の乗り継ぎ利便性を高める定期券・回数券・乗車券等において共通バスの導入を促進する
基本施策5	オンラインデマンド交通予約システム構築の促進	今後デジタル社会が浸透していく中で、運転免許返納者をはじめとする交通弱者が、手軽にデマンド交通予約できるシステム構築の可能性検討を促進する
基本施策6	観光情報・公共交通情報発信の高度化	今後のインバウンド需要増加に向け、観光情報と公共交通情報の内容の充実を図り、高度な情報発信を推進する

施策の成果を図る指標		達成目標
目標1	【バスロケーションシステムの全線実用化】 ・供用を開始したバスロケーションシステムを、市民のバス移動に関わる主要路線での適用を果たす	【R4年実績】：1路線 【R9年目標】：11路線

【基本方針4】：公共交通利用が自家用車移動より安心して楽しく快適と思える環境の創出
・公共交通再編に伴い、却って市民の移動利便性が向上する施策展開を検討・推進するとともに、多様な公共交通企画運行事業の立案・実証実験の実施等により、安心して快適な公共交通環境を創出する

基本施策		施策の概要
基本施策1	公共交通待合環境の向上	鉄道駅や市民プラザ、市民病院等公共交通待合拠点であり、日常の利用者需要の高い施設において、ゆったりと楽しく安心して過ごせる公共交通待合環境を整備するとともに、バスやデマンド交通のフリー乗降区間を拡大するなど、公共交通の待合環境向上を推進する
基本施策2	通院・買物の公共交通利用環境向上	多様な買い物と食事等の貴重な時間をサービス提供するデマンド企画運行や、社会福祉協議会等との連携による通院需要への的確なデマンド対応等、買物・通院に関わるデマンド企画運行の高度化・多様化を促進していく
基本施策3	オンライン注文販売と宅配サービスの促進	高齢化による身体的事情から、日常の買物等外出がままならなくなってきた市民の支援に向け、各地域のスーパーマーケット等小売商業拠点を中心に、オンライン注文販売システムの構築を促進するとともに、商業者と公共交通機関が連携して注文商品宅配サービスを導入していくことも検討していく
基本施策4	健康増進デマンド企画運行等の導入検討	身体的課題等から外出しづらくなってきた高齢者等を中心に、“北秋田らしさ”を特徴づけている行楽施設等への周遊デマンド企画運行等の導入を検討し、愛着ある場所への高齢者の外出促進により、心身の健康維持増進を図っていく
基本施策5	観光周遊企画運行路線の多様化	市観光課・観光協会・観光施設等との連携を強化し、インバウンド観光客や鉄道愛好家等観光需要に的確に対応していく観光周遊企画運行ルートが多様化を検討していく

施策の成果を図る指標		達成目標
目標1	【公共交通利用者数の向上】 ・市民意識調査において、日常の交通手段に「車を利用している」市民の割合を低減する	【R4年結果】：93.1% 【R9年目標】：88.5%
目標2	【買物・通院企画運行デマンド交通の実証実験実施】 ・運転免許返納者をはじめとする交通弱者の、買物や通院に関わるデマンド輸送の企画運行について実証実験を実施し、利便性を検証しながら実用化を目指す	【R4年実験実施回数】：0件 【R9年実験実施目標】：4件

第6章 将来像実現に向けた推進事業

6.1 主要路線を維持しながら交通需要の変化に合わせ公共交通体系を合理的に再編

本市の骨格を形成する主要な公共道路路線網の維持・確保に努めながら、少子高齢化や人口減少をはじめとする社会環境変化により、顕著な変化が進む交通需要に合わせて公共交通体系を見直すなど、今後とも市民の理解を得た上で公共交通合理化施策を進め、公共交通事業者及び行政の負担軽減を図り、本市公共交通の持続可能性を将来に渡って堅持していく

6.1.1 【基本施策1】：主要公共道路路線の維持及び連携強化

本市の骨格を形成する各公共交通機関の幹線路線及び、幹線路線と有機的に連絡する主要なフィーダー系統路線網を、将来的にも維持できるよう持続可能性を堅持していくとともに、各公共交通機関の連携を強化し、市民の移動利便性を確保・維持する。

基本事業【1】	事業概要				
<u>主要なバスフィーダー系統路線の確保維持</u>	・鷹巣駅に結節することで中心市街地へのアクセスが確保され、地域活性化に貢献するほか、中核医療機関や商業施設への接続で、各地域の高齢者の通院・買物等日常生活に必要不可欠な移動手段となっている主要なフィーダー路線、及び、米内沢駅に結節することにより中核となる医療機関へのアクセスが確保され、集落からの高齢者等の通院等日常生活に必要不可欠な移動手段が確保されるとともに、秋田内陸線への乗り換えにより鷹巣駅への接続を確保することで地域間交流が促進され、中心市街地の活性に寄与するフィーダー路線、また、米内沢駅及び阿仁地域の秋田内陸線主要駅に結節し、集落と鉄道とのアクセスを補完するほか、中核となる医療機関まで接続されることで、集落からの高齢者等の通院等日常生活に必要不可欠な移動手段が確保されるフィーダー路線については地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用ししっかり維持していくとともに、将来に渡って持続可能性を堅持する				
実施主体	秋北バス、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	路線維持に向けた関係者協議の継続				



高齢者の身近な足 秋北バス



イオンタウン鷹巣バス乗入



秋北バス米内沢・ダム線



図表 - 82 北秋田市内フィーダー系統路線図

基本事業【2】	事業概要				
市内循環バスの維持	・都市的拠点機能が集積する鷹巣市街地を循環し、一律 100 円定額料金を採用することによって中心市街地での市民の移動利便性を向上させており、年々利用者が増加傾向を示している市街地循環バスについては今後とも維持していく				
実施主体	秋北バス、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	路線維持に向けた関係者協議継続				



市街地循環バス路線図と
イオンタウン鷹巣バス停



基本事業【3】	事業概要				
秋田内陸線の維持	・広大に南北に広がる本市を縦貫する骨格的公共交通機関であり、通院・買物をはじめ通勤・通学、観光輸送の根幹を担う交通機関であるとともに、主要駅はバスフィーダー路線結節点として移動利便性を担保する重要な交通機関であることから、秋田内陸線の将来に渡る持続可能性を堅持していく				
実施主体	秋田内陸縦貫鉄道、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	路線維持に向けた関係者協議継続				



秋田内陸線運行の様子と運行スケジュール案内

基本事業【4】	事業概要				
各公共交通機関の連携強化	- 各公共交通機関の特性・持ち味を活かしながら、それぞれが連絡・接続・補充等で補完しあう連携体制を強化することにより、市民移動の利便性を維持しながら、公共交通主要路線の必要性を確保し、将来的持続性を堅持していく - 鷹巣市街地と市民病院を繋ぐ路線バスの運行間隔が空き、市民病院通院者の移動利便性を強化する必要性ありと判断される場合は、バス合間時間帯へのデマンド輸送導入も検討する				
実施主体	秋北バス、秋田内陸縦貫鉄道、タクシー事業者、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
機能連携に向けた関係者協議・交通体系再編と機能連携推進					



森吉山へのアクセスマップと所要時間目安 [出典：北秋田市商工観光課資料]



秋田内陸線米内沢駅前秋北バス停留所



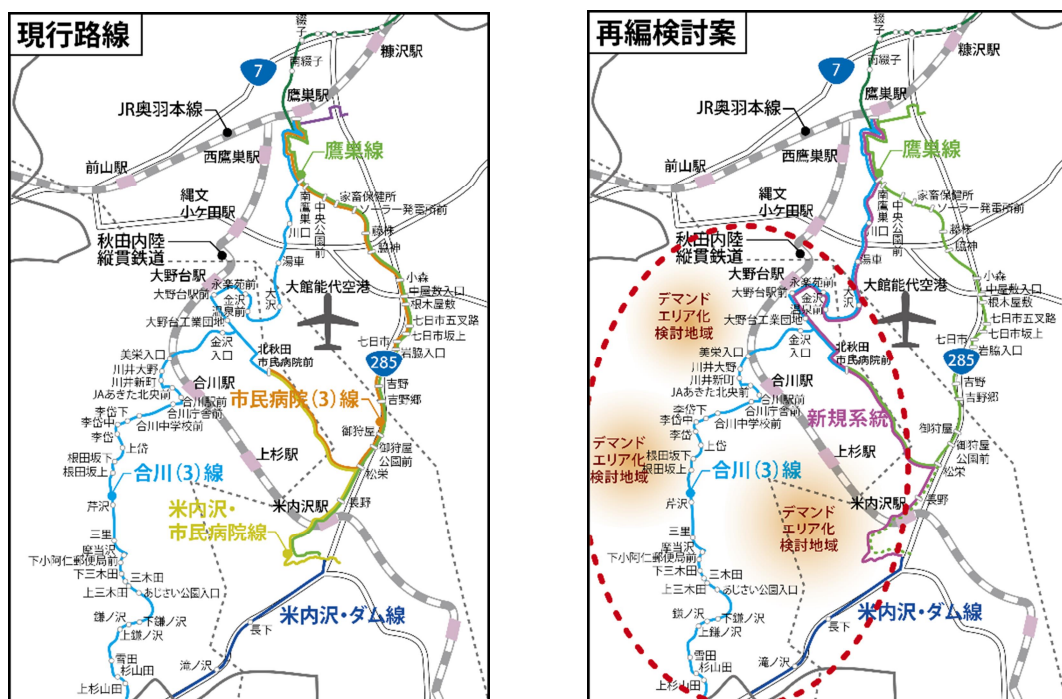
デマンド型乗合タクシーで市民病院に通院

6.1.2 【基本施策2】：公共交通ネットワークの再編

社会環境の変化に伴う交通需要の変化に合わせ、公共交通体系全体を見直して整理・合理化を図り、公共交通事業者及び行政の事業負担の軽減を進める。

基本事業【5】	事業概要				
大館鷹巣線の運行頻度適正化	・大館鷹巣線は広域的な移動手段として重要な路線であり、当該路線の維持が必要であるものの、他の公共交通と重複しているとともに乗車密度が低いことから、路線利用者の利用状況を踏まえて運行頻度の適正化（減便）を行うことにより、乗車密度の向上図っていく ・減便後も移動性を確保するため、交通需要の状況を見ながら、鷹巣市街地北部地区における代替手段を検討する				
実施主体	秋北バス、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	減便実施		各種調査と実証運行・実用化促進		

基本事業【6】	事業概要				
市民病院関連路線の通院利便性強化に向けた一体的再編の検討	・市民病院への通院の利便性を強化するため、合川(3)線等の路線バスと、増沢線等のデマンド型乗合タクシーの運行経路や便数等を見直し、それらの連携により効率的な運行体系の実現を目指し、一体的な再編を図る				
実施主体	秋北バス、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
		各種調査と再編検討		実証運行・実用化検討	

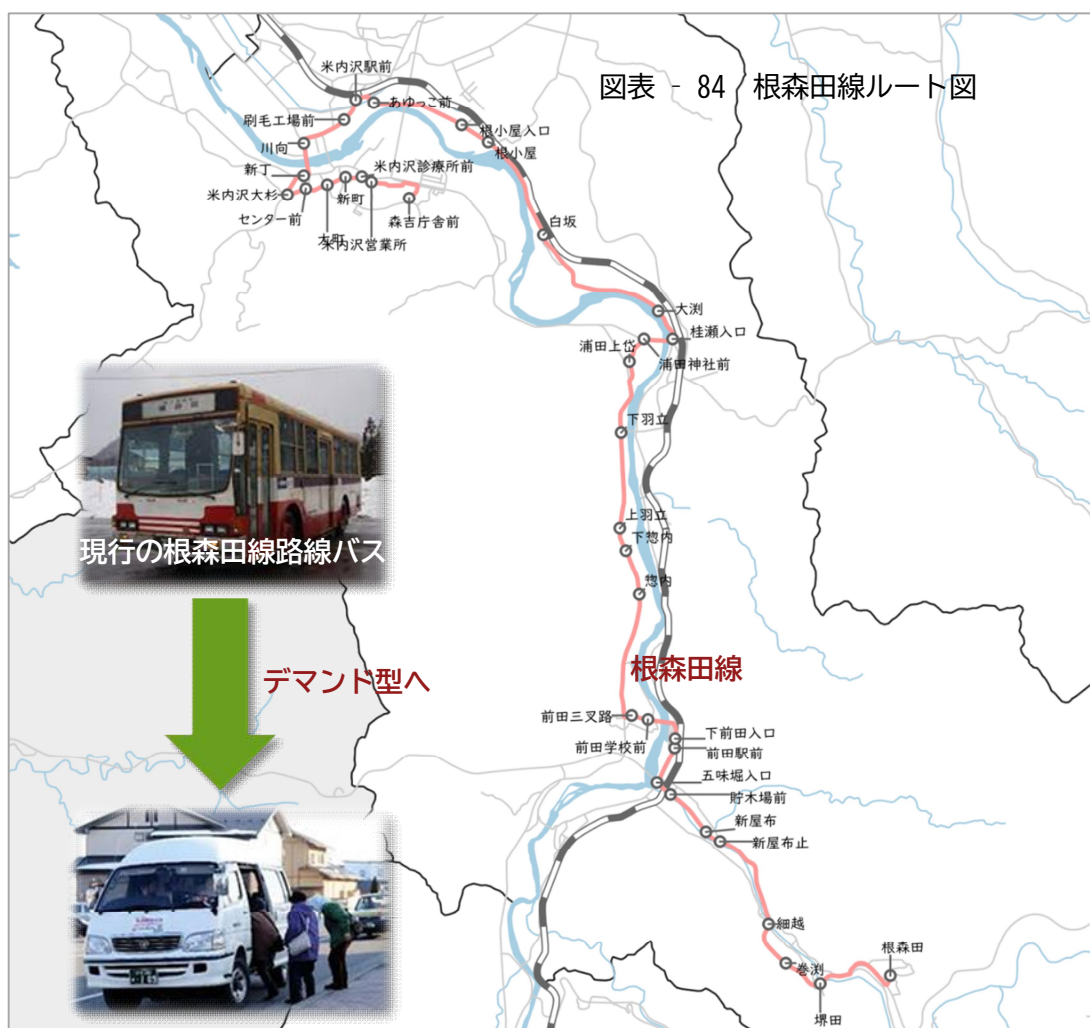


図表 - 83 バス路線一体的再編案（市民病院乗入強化策）[出典：利便増進計画加工]

基本事業【7】	事業概要				
デマンド交通増便と路線の追加設定	・バス路線等が再編される場合、路線バス利用実態調査等を踏まえて代替交通手段の必要性を検討し、必要性が認められた際はデマンド交通路線の追加設定を行う				
実施主体	北秋田市、タクシー事業者				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	既存路線増便実証運行	デマンド拡張検討	拡張の際実証実験実施		

前頁 図表 - 83 参照

基本事業【8】	事業概要				
根森田線のデマンド交通への移行	・バス路線からデマンド型路線へと移行した小森・湯ノ岱線同様、根森田線も小中学生の通学状況に合わせてデマンド型への運行方法へと見直しを図る				
実施主体	秋北バス、タクシー事業者、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
		状況調査	デマンド移行検討	デマンド移行実施	



6.1.3 【基本施策3】：バス事業者及びタクシー事業者の乗務員の確保

地域公共交通の持続性を担保していく上で極めて重要な、バス事業及びタクシー事業に関わる乗務員の増員施策について、官民連携で推進していく。

基本事業【9】	事業概要				
<u>バス・タクシー乗務員募集活動</u>	バス乗務員及びタクシー乗務員確保に関しては、バス事業者・タクシー事業者の問題として捉えるのではなく、地域の公共交通施策の持続性を担保する根幹でもあることから、行政も事業者と連携して役割分担しながら、積極的に乗務員の確保施策を推進し、乗務員募集に関わる活動を推進する				
実施主体	秋北バス、タクシー事業者、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	乗務員確保に向けた関係者協議と募集活動				



秋北バスグループ採用情報【秋北バス HP】



第一交産ドライバー募集サイト例
【第一交通産業株式会社 HP】

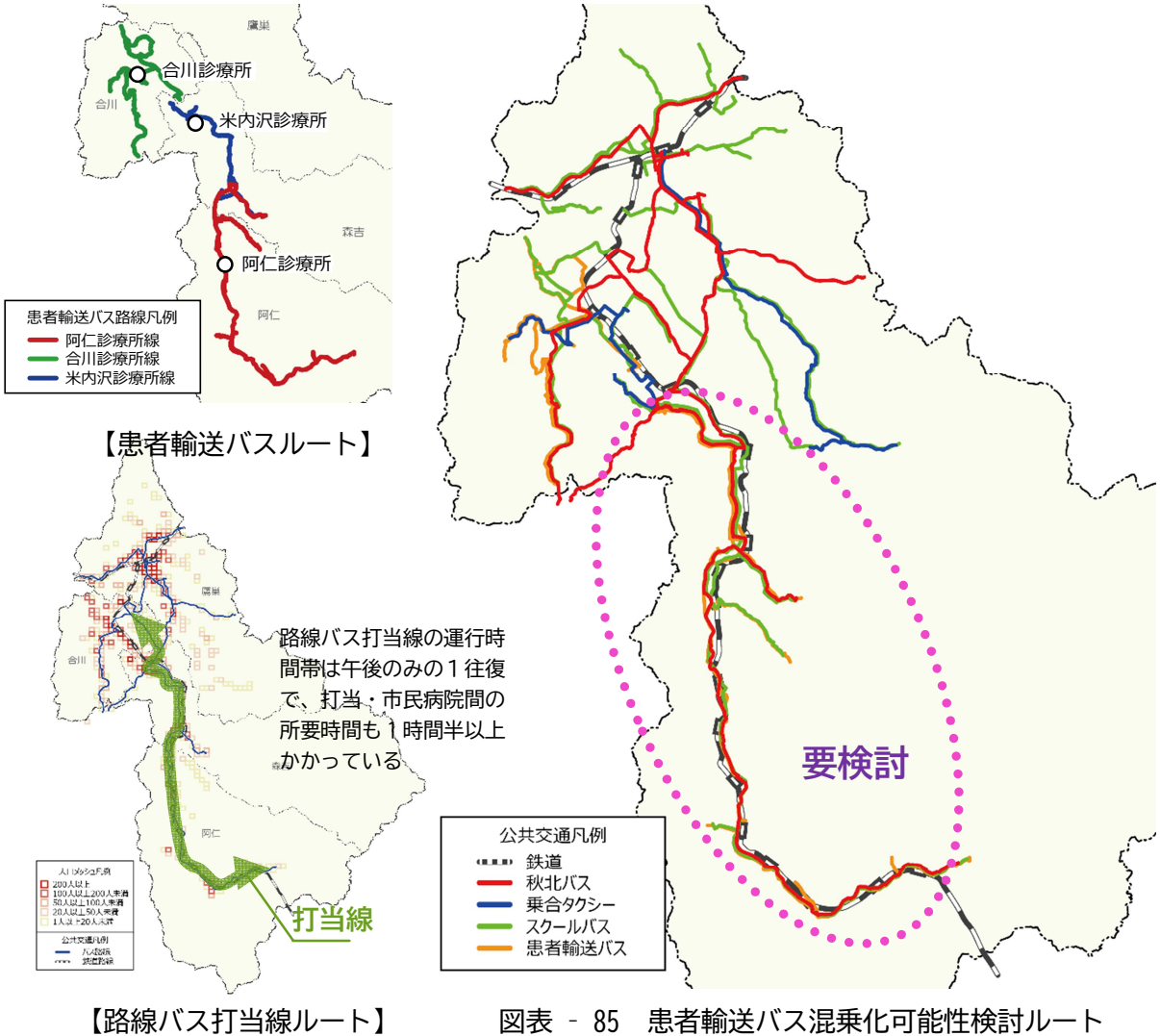


秋田県の地域公共交通就業説明会パンフレット
【秋田県 HP】

6.1.4 【基本施策4】：目的バス利活用の検討促進

スクールバスや患者輸送バス、各種施設の送迎バス等の目的バスは、それぞれの目的を貫徹するための運用の必要性が高いものの、相乗りシステムや運用合間時間帯での公共交通輸送利用等への活用の可能性については検討を進めていく。

基本事業【10】	事業概要				
阿仁地区患者輸送バス混乗化の可能性検討	・患者輸送バスは、患者を病院へ安全かつ的確に搬送するという極めて重要な任務を帯びた交通であり、一般の交通需要者の混乗化とは相容れない性質の交通ではあるが、同じ医療機関に通院する地域住民の情報を集約しながら、相乗り通院を許容する可能性については、これまで同様引き続き検討する				
実施主体	北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
		実態調査	可能性検討	検討結果を受け実証実験	

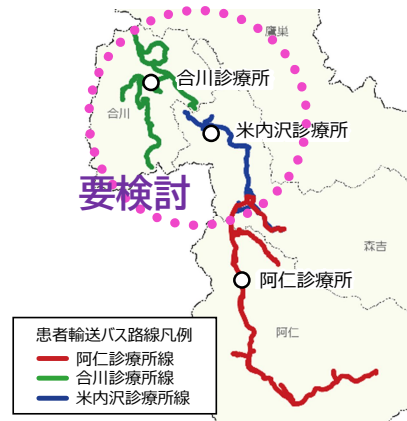


図表 - 85 患者輸送バス混乗化可能性検討ルート

基本事業【11】	事業概要				
合川地区・米内沢地区の患者輸送バスとデマンド乗合タクシーの統合可能性検討	・合川地区・米内沢地区についても、デマンド乗合タクシーと患者輸送バスを統合して需要を集約しながら、患者輸送に関わる財政措置を担保に運行頻度を高めて利便性を向上していく検討がなされてきており、これまで同様引き続き検討していく				
実施主体	北秋田市、タクシー事業者				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
			実態調査	可能性検討	実証実験



【デマンド・代替タクシールート】



【患者輸送バスルート】

基本事業【12】	事業概要				
路線バスとスクールバスとの統合可能性検討	・七座線は、スクールバスと経路・時間帯が重複する状況にあることから、七座線への通学需要集約化のための七座線の運行経路・運行時間の見直し可能性について検討していく ・同様に、打当(2)線に関しても、路線バスとスクールバスが近接して運行している状況から、通学需要を打当(2)線に集約するための、運行経路・運行時間の見直し可能性について検討していく				
実施主体	北秋田市、秋北バス				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
		実態調査	可能性検討	検討結果を受け実証実験	



図表 - 86 七座線ルート

6.1.5 【基本施策5】:公共交通利用促進策の検討

効果が確認されている先行事例を踏まえ、市民や観光者、ビジネスマン等の意見も聞きながら、変化する社会の潮流に合わせて官民協働で公共交通利用促進策について検討し、積極的に実証実験を積み重ねながら実用化を推進していく。

基本事業【13】	事業概要				
<u>公共交通利用促進策の検討</u>	公共交通利用者の声を聴きながら、事業者として公共交通利用促進策を検討していくことはもとより、行政は行政のまちづくりの方向性等を積極的に公共交通事業者に相談・提案し、官民が強く連携して公共交通利用促進策を検討して積極的に実証実験を試行することにより、事業の評価・見直しを重ねながら運用の実用化に向けた取り組みを進めていく				
実施主体	秋北バス、秋田内陸縦貫鉄道、タクシー事業者、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	公共交通利用促進策の検討			実証実験の促進	



札幌市のバス利用キャンペーン例
【札幌市都市交通課】



新潟市のバス・タクシー利用キャンペーン例
【新潟市都市交通政策課】

基本事業【14】	事業概要				
<u>公共交通再編の考え方検討</u>	バス路線の場合は乗車率、デマンド交通の場合は出動回数や年間利用者数等の目標基準を想定し、基準をベースとした公共交通再編の考え方を検討した上で、市民に公表・周知することにより、地域の公共交通確保・維持に対する意識づけを促し、地域ぐるみの公共交通利用活性化を進めていく				
実施主体	秋北バス、秋田内陸縦貫鉄道、タクシー事業者、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	再編の考え方検討		公共交通利用実態モニタリングと再編検討		

6.2 公共交通体系の再編が移動利便性低下につながらないように適切に措置

公共交通体系の再編が元となり、地域住民が移動利便性の低下を感じることをしないよう、地域住民の移動需要に合わせて代替交通手段の手当てを検討し、市民の移動利便性と移動に伴う公共交通利用負担を、極力従来同様レベルで提供できるよう努める。

6.2.1 【基本施策1】：公共交通再編に伴う代替移動手段の検討

路線バスの運行路線・運行本数等見直しに伴い、交通困難者が発生する可能性が生じる場合は、需要に応じた代替移動手段を検討し、従来の移動に関わる負担と同レベルで提供していく。

基本事業【15】	事業概要				
公共交通再編後の移動性の確保	- 公共交通の再編による減便、運行経路の変更等により、既存沿線住民の移動性に支障が生じないよう、代替交通手段を検討する - 車両の小型化やデマンド型への移行、市町村有償輸送等による運行等の多様な手段による代替を検討する				
実施主体	秋北バス、タクシー事業者、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
		状況調査	代替手段の検討	実証運行	



秋北タクシーの乗合タクシー



森吉山観光周遊乗合タクシー

6.2.2 【基本施策2】:コミュニティ交通車両増設の検討

各種施策の実施による今後のデマンド輸送需要向上及び乗務員増員状況に応じて、行政とタクシー事業者が連携してコミュニティ交通車両の増設を検討するとともに、車両の増設・管理・運用について官民の役割分担・責務を検討する。

基本事業【16】	事業概要				
コミュニティ交通車両の増設検討	・「6.4 自家用車移動より安心して楽しく快適な公共交通」創出のための施策の進展次第で、今後コミュニティ交通需要が高まる可能性があることから、将来的なコミュニティ交通需要の高まりや乗務員の増員状況との整合性を図りながら、コミュニティ交通車両の増設を検討していく ・今後のコミュニティ交通需要の高まりが、市のまちづくり施策の展開が元となるウェートが高い場合には、車両の確保や管理・運営についての官民の役割分担を明確化し、その責務に応じて対応していくことを検討していく				
実施主体	タクシー事業者、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	各種調査分析・試験運行(関連事業)			増設の必要性と役割分担検討	



コミュニティバスの例
【自動車技術会 HP】



スクールバスの空き時間デマンド実験
【シダックス HP】

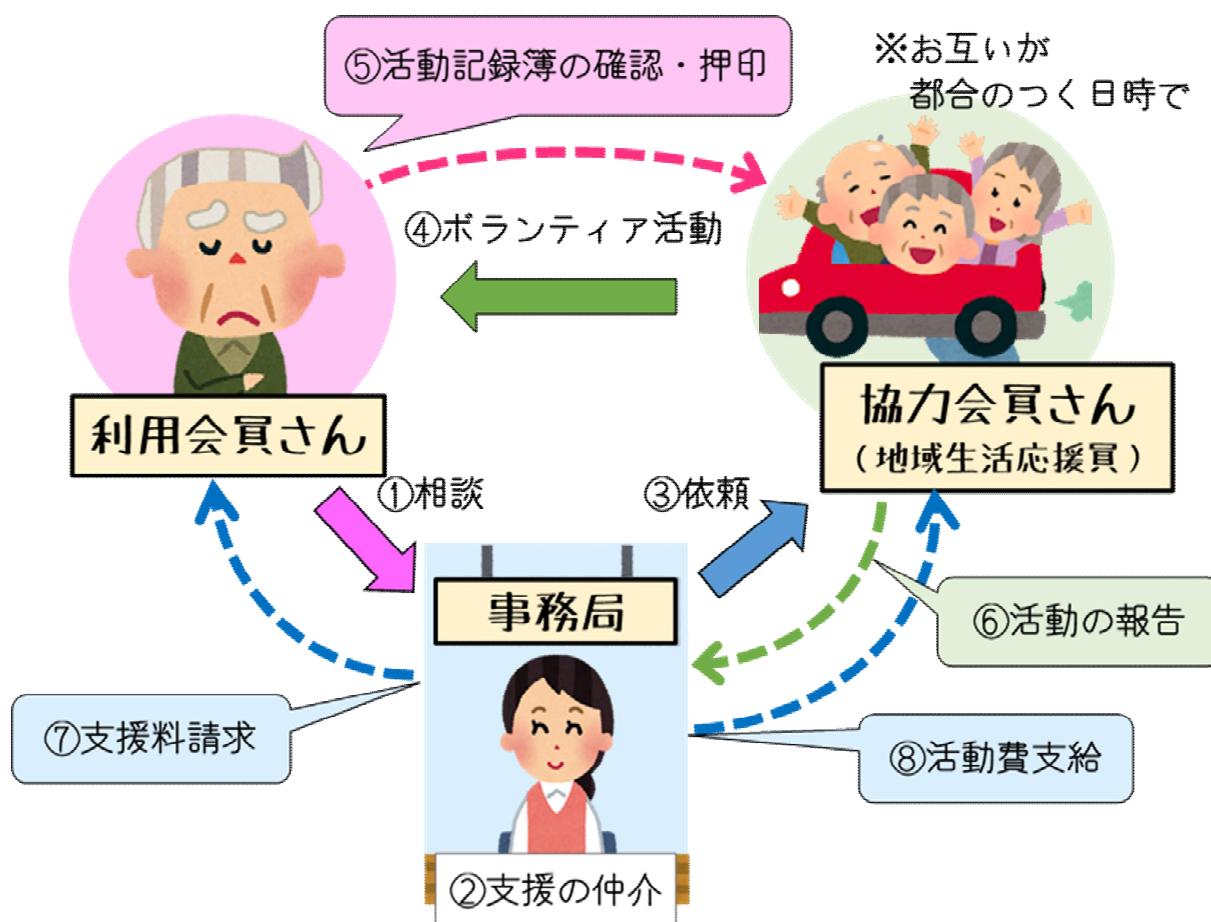


アプリで好きな時間に予約すると AI が最短ルートを走行する次世代デマンド車両確保も積極検討
【大阪メトログループ HP】

6.2.3 【基本施策3】:移動に関わる地域互助の可能性検討

自治会単位程度ごとに、定年退職者等をはじめとする比較的時間にゆとりのある運転免許所有者の協力を得ながら、地域の高齢者や障害者、運転免許返納者等の移動を地域で支えていく互助システム構築の可能性について検討する。

基本事業【17】	事業概要				
交通弱者の移動に関わる地域互助の可能性検討	市報の配布委託等市からの自治会委託事業と同様の考え方で、地域の交通弱者の移動支援活動も市から自治会への委託事業として運用する可能性や、或いは、被移動支援者からの一定の自治会費割り増し徴収等で自治会が地域互助を運用する可能性等について、公共交通機関との棲み分けや役割分担の方向性を含めて積極的に検討する				
実施主体	秋北バス、秋田内陸縦貫鉄道、タクシー事業者、北秋田市社会福祉協議会、北秋田市、各自治会				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
		地域互助制度化の可能性検討・実証運行			



「支え合いネットワーク互助事業」の例 [出典：さつま町社会福祉協議会]

6.3 わかりやすく利用しやすい公共交通システムの構築

進展する高度情報通信技術をはじめとする次世代技術を積極的に取り入れながら、公共交通運行路線・運行状況・運行時間・待合時間や待合場所・利用料金等について、各交通機関統合型で活用できる公共交通利用利便システムの構築を促進する。

6.3.1 【基本施策1】：バスロケーションシステムの全線実用化

秋北バスが大館鷹巣線において実用化した“バスロケーションシステム(バス予報:遅延情報や到着予定時刻を電子端末で確認できるサービス)”の、市民のバス移動に関わる全路線への実用化を進める。

基本事業【18】	事業概要				
<u>バスロケーションシステム市内全路線実用化</u>	・秋北バスが、2022年11月に大館・鷹巣線において実用化した「バスロケーションシステム」を、市民のバス移動に関わる路線全線への適用について促進する ・バスロケーションシステムは、スマートフォン等携帯端末で「バス停検索」「バス運行状況」「バス時刻表」等を確認できるシステムであるが、市内全路線への適用にあたっては、「乗り継ぎ」「待合環境」等の案内情報も確認できるよう、情報配信システムの高度化を図りながら運用する検討も合わせて促進していく				
実施主体	秋北バス、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	システム適用拡大促進				

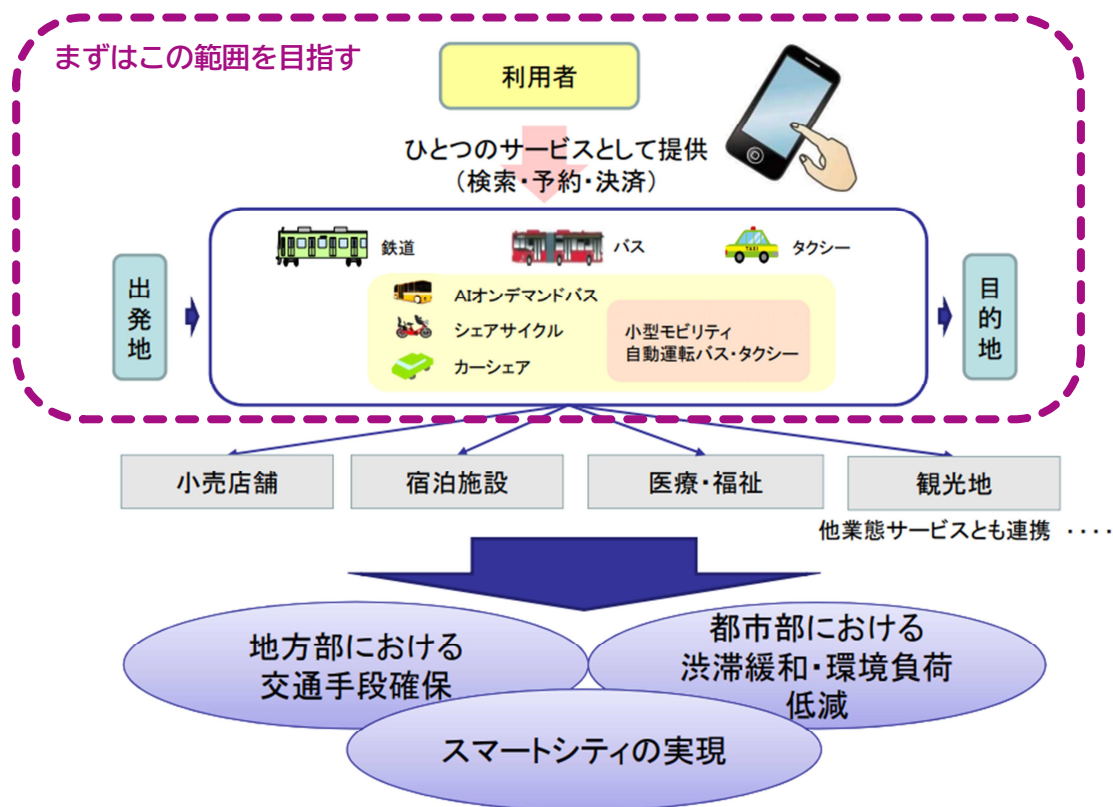


秋北バスロケーションシステム「バス予報」 [出典：秋北バス HP]

6.3.2 【基本施策2】：公共交通統合型交通情報配信システムの開発

県内バス事業者及びコミュニティ交通運営者（市町村）が作成した標準的なバス情報データを、秋田県がオープンデータ化していることから、県内各種交通機関の運行データを積極的に有効活用し、バスロケーションシステムを運用する秋北バスの指導・協力も仰ぎながら、市内公共交通機関の多様な交通情報を網羅する交通情報配信システムの開発の検討を進める。

基本事業【19】	事業概要				
市内公共交通統合型交通情報配信システムの開発検討	・秋田県では、県内バス事業者及びコミュニティ交通運営者（市町村）が作成した標準的なバス情報データをオープンデータ化していることから、バスロケーションシステムを運用する秋北バスの協力を得るとともに、各種先行事例を参考にしながら、秋田内陸線においてもロケーションシステムの開発について検討し、バスロケーションシステムと今後開発検討を進めていく秋田内陸線ロケーションシステムが有機的に連携する、市内公共交通統合型情報配信サービスシステムの開発を検討していく				
実施主体	秋北バス、秋田内陸縦貫鉄道、JR 東日本、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
			システム開発検討		



MaaS^{※注}の概念図 [出典：国土交通省 HP]

※脚注：MaaS (Mobility as a Service＝サービスのための移動) とは、いろいろな種類の交通サービスを、需要に応じて利用できる一つの移動サービスに統合すること。

6.3.3 【基本施策3】：全公共交通機関でのキャッシュレス化の促進

秋北バスが市内全路線で実用化しているバス利用料金キャッシュレス化をもとに、各公共交通機関においても応用して利用料金のキャッシュレス化を促進していく。

基本事業【20】	事業概要				
市内全公共交通機関でのキャッシュレス化	・オンライン化・キャッシュレス化が進展し、現金を持ち歩かない慣習を持つ外国人観光客への利便性向上に向けた環境整備も含め、今後加速度的にデジタル化が進む我が国においても、キャッシュレス決済の社会環境普及は喫緊の課題とされており、公共交通機関でのキャッシュレス化を促進する ・「Orange Pass」で運賃支払いのキャッシュレス化を実用化してきた秋北バスの電子決済システムが、令和4年度内に北秋田市内全バス路線においても実用化が実現している ・秋田内陸線は路線バス以上に外国人観光客や都市で生活する国内観光客の誘客性が高いことから、オンライン社会化の進展状況を踏まえながら、利用料金キャッシュレス決済システムの導入を検討していく ・また、日本国内のローカル地域への観光を望むようになってきた、台湾をはじめとする東・東南アジアからの観光客増大化の可能性に備え、観光周遊デマンド交通機関においても、キャッシュレス化促進の可能性について積極的に検討していく				
鉄道キャッシュレス化	事業主体：秋田内陸縦貫鉄道				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	オンライン社会化の状況分析とキャッシュレスサービス事業化の検討促進				
観光周遊デマンド交通キャッシュレス化	事業主体：タクシー事業者、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	市と事業者の適用協議		合意に至った際は実用化促進		



秋北バスキャッシュレスシステム「Orange Pass」【秋北バス HP】

6.3.4 【基本施策4】：公共交通機関共通パスの開発

秋田内陸線及び秋北バスを中心に、各公共交通機関の乗り継ぎ利便性を高める定期券・回数券・乗車券等において共通パスの導入を検討していく。

基本事業【21】	事業概要				
公共交通機関共通パスの開発	・秋田内陸線と秋北バスの乗り継ぎ利便性を高めて公共交通利用の快適性を向上させる、定期券・回数券・乗車券等の公共交通機関共通パスの導入可能性について、両社が協議して積極的に検討していく ・検討にあたっては、秋田内陸線が運用する「運転免許返納パスポート」や「湯けむりクーポン」、秋北バスが運用する「じょうもんパス」や「ゴールドパス」、市が運用する市街地循環バス定額料金制等割引サービスを継続的に利用できるシステム構築に十分配慮する				
実施主体	秋北バス、秋田内陸縦貫鉄道、タクシー事業者、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
			検討促進		



福井県主催の事例



広島県備北交通の事例



函館市の事例（函館市公式観光情報）

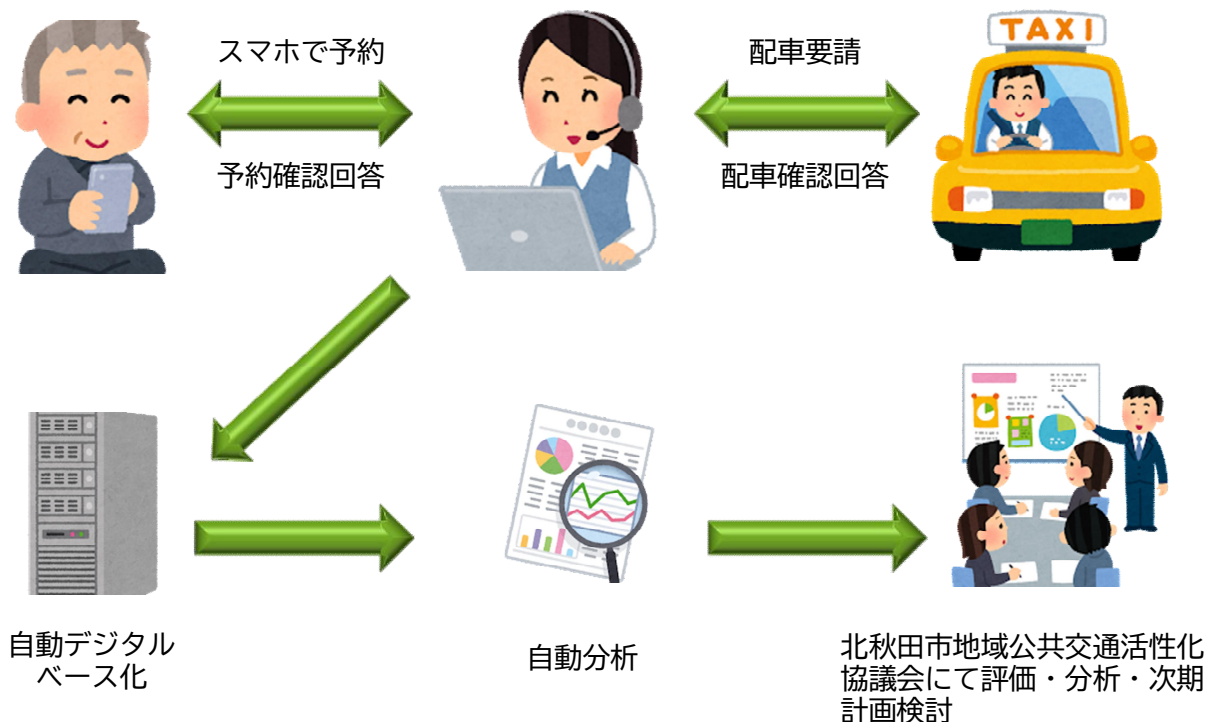


京都市交通局の事例

6.3.5 【基本施策5】:オンラインデマンド交通予約システム構築の促進

高度情報通信回線がナショナルミニマム化し、情報通信端末を気軽に使いこなす高齢者も拡大している中で、運転免許返納者をはじめとする交通弱者が、気軽・手軽にデマンド交通を予約できるとともに、デマンド交通利用状況を効率的・効果的にデジタル管理していくシステムの構築を検討していく。

基本事業【22】	事業概要				
オンラインデマンド交通 予約システムの構築促 進	・今後10年もすれば、ほぼ全国民がデジタルネイティブ※注となっていることが予測されている中、社会情勢に見合った対応としてデマンド交通予約システムのオンライン化を進める努力を促す ・デマンド交通利用者の予約利便性を向上させることはもとより、システムのデジタル化により、行政と事業者及び利用者がタイムリーで効率的な連絡調整を可能にするとともに、運行データ・利用者データ等を自動データベース化することで、効果的にデマンド交通事業評価と今後の事業展開に反映させていく視点が重要となるため、事業者に積極的な適用努力を促す				
実施主体	タクシー事業者、秋田内陸縦貫鉄道、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	市と事業者の適用協議		合意に至った際は実用化促進		



オンラインデマンド交通予約システムの概念

6.3.6 【基本施策6】：観光情報・公共交通情報発信の高度化

ウィズコロナ・アフターコロナへの移行により期待されるインバウンド需要及び国内旅行需要増大化に向け、地域の観光情報と公共交通情報の提供内容の充実を図り、より高度な情報発信を推進する。

基本事業【23】	事業概要				
多様な観光ルートづくり	観光客の観光目的と、当地が認識している地域の魅力とは乖離しているケースも多々あり、外国人観光旅行者や国内旅行者から旅行の目的や趣旨を聞き取ったり、近年の観光の傾向を分析したりしながら、官民協働で新たな観光資源を掘り起こし、多様化された観光モデルルートの構築を推進していく				
実施主体	秋北バス、秋田内陸縦貫鉄道、JR 東日本、タクシー事業者、北秋田市、観光協会、観光関係者、市民				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	観光資源調査分析		ルート検討	観光ルート構築と商品化	



基本事業【24】	事業概要				
観光情報の高度化	・多様性を増した観光モデルルートを利用可能な公共交通情報及び公共交通そのものの魅力も添えながら観光情報として再構築し、しっかりと魅力の伝わる観光情報の構築を推進する ・また、AR(拡張現実)の技術を用い、本市への来訪者に本市の観光資源の魅力をビジュアルで紹介し、再び本市を訪れたくなる、或いは第三者に紹介したくなるような仕掛けづくりについても検討していく ・今後のインバウンド需要に的確に対応していくための、観光案内やルート標識の多言語化も積極的に促進する				
実施主体	秋北バス、秋田内陸縦貫鉄道、JR 東日本、タクシー事業者、北秋田市、観光協会、観光関係者				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
			観光情報整理	多言語化促進と AR 検討	



最北の古代城跡が最先端技術（AR・VR）で蘇らせる秋田市の例【秋田市 HP】

基本事業【25】	事業概要				
観光情報発信手法の高度化	・近年、観光・行楽者が観光・行楽先を決めるにあたっては、現地当局が紹介する観光情報よりも、SNS 等双方向情報通信を駆使して自ら情報を取りに行くケースが大半となってきたことから、ブログやツイートをはじめ SNS への観光情報アップ等の活動を、官民協働で推進していく ・市内各拠点施設においても多様な観光情報を提供していく				
実施主体	秋北バス、秋田内陸縦貫鉄道、JR 東日本、タクシー事業者、北秋田市、観光協会、観光関係者				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	情報発信高度化手法協議		高度情報発信と新情報の随時更新		



SNS を駆使して観光情報の双方向通信化【長浜市の SNS 活用例】

バス停多言語化の例

6.4 公共交通利用が自家用車移動より安心して楽しく快適と思える環境の創出

公共交通の再編が、却って地域住民の移動利便性を向上させる施策展開を検討・推進していくとともに、多様な公共交通企画運行事業の立案・実証実験を促進していくことにより、安心して楽しく快適な公共交通環境を創出していく

6.4.1 【基本施策1】：公共交通待合環境の向上

交通結節機能を担う拠点的な鉄道駅や市民ふれあいプラザ、市民病院等公共交通待合拠点であり、当該施設自体の利用者需要の高い施設において、ゆったりと楽しく安心して過ごせる交通機関待合環境を整備するとともに、バスやデマンド交通におけるフリー乗降区間を拡大するなど、公共交通の待合環境向上を促進する。

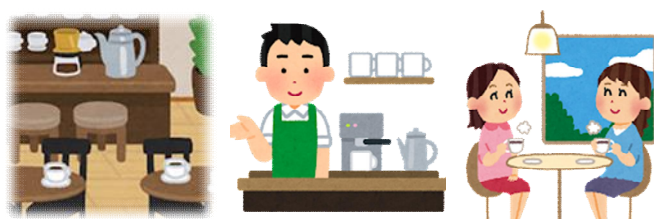
基本事業【26】	事業概要				
拠点施設での公共交通待合環境の改善・向上	・北秋田市民ふれあいプラザ・コムコムをはじめ、たかのすモール、イオンタウン鷹巣等の拠点的な施設、及び鷹巣駅・米内沢駅・阿仁前田駅・阿仁合駅等の交通結節点となっている主要な鉄道駅においては、交通機関の待ち時間そのものをゆっくり落ち着いて過ごせる環境へと改善（地域住民や地域就業者等も利用できるカフェ機能の導入等も検討）していく ・安心して交通機関の待合ができるよう、交通事業者と市が協議しながら公共交通ロケーションシステムの設置や、交通機関発着アナウンスの導入、各種情報提供用デジタルサイネージの設置等も促進していく				
実施主体	秋北バス、秋田内陸線、JR 東日本、タクシー事業者、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	案内機能強化	検証・関係者協議		待合環境整備促進	



バスを中心とした道路施策【国土交通省】



国際興業バスの高速バス待合所の例

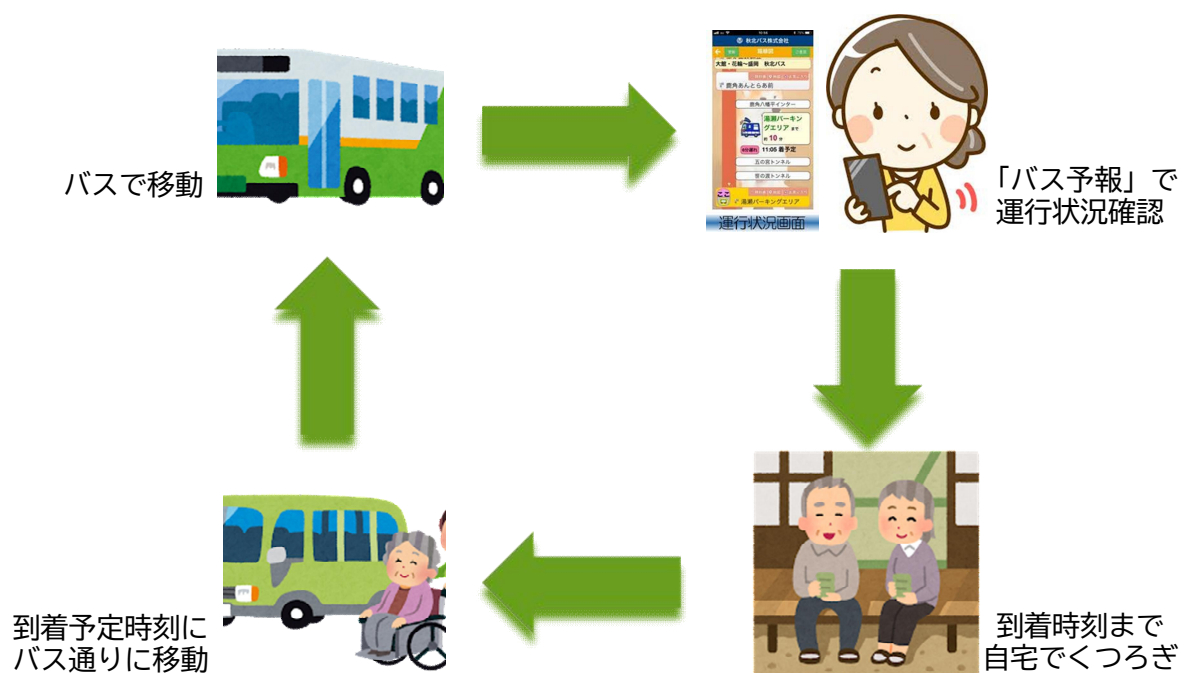


待合スペースが“カフェ”機能を持つと、ゆったりと安らげる充足された待ち時間を提供できると思われる

基本事業【27】	事業概要				
フリー乗降区間の拡大	•これまでもバス停環境の改善等を検討してきたが、費用対効果等の面で実現が厳しい状況にあることから、特に路線バス：ローカル路線においては、フリー乗降区間の適用地域を拡大するとともに、バスロケーションシステムの活用により、乗車時間まで自宅で待機できるようなバス待合環境を創出していく •必要に応じて、デマンド交通に関してもフリー乗降の適用・拡充について検討していく				
実施主体	秋北バス、北秋田市				
事業スケジュール	R5 実証実験	R6 効果検証	R7 フリー乗降区間拡張	R8	R9 随時拡張



木城町と高崎市の路線バスフリー乗降の例【木城町・高崎市 HP】



北秋田市路線バスフリー乗降の将来像

6.4.2 【基本施策2】：通院・買物の公共交通利用環境向上

多様な買い物や食事等の貴重な時間に対してサービス提供するデマンド企画運行や、社会福祉協議会等との連携による通院需要へのタイムリーなデマンド輸送対応等、買物・通院に関わるデマンド企画運行の高度化を促進していく。

基本事業【28】	事業概要				
遠隔地交通弱者買物デマンドサービスシステムの構築	・市街地から遠隔地に居住される地域住民の方々は、日用品や買回り品を3日～1週間程度単位で買いためする傾向の家庭が多いことから、毎日の買い物のための交通弱者支援の必要性は低いと考えられ、1～2回/週程度の頻度で、遠隔地の交通弱者の買い物を支援する買物デマンドサービスシステムの構築可能性を検討し、具現化を促進していく ・1～2回/週の買い物といった貴重な時間をデマンド利用者に十分楽しんでもらえるよう、単純に買い物のための移動としてではなく、ゆっくりと買い物しながら落ち着いて食事等も楽しめる「時間」を提供できるシステムとしての具現化を検討する				
実施主体	タクシー事業者、北秋田市社会福祉協議会、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	次期計画に向けた事業可能性の検討				



太子町の買物支援例【太子町 HP】



丹波篠山市の買物支援例【丹波篠山市 HP】



姫路市買物支援サービスの例
【姫路市社会福祉協議会 HP】



愛川町(神奈川県)民間スーパーの高齢者買物支援
【福祉新聞記事】

基本事業【29】	事業概要				
要通院者用デマンドシステム構築の可能性検討	定期的な通院を要する遠隔地の交通弱者を対象に、市の医療・福祉部門や社会福祉協議会との要通院支援者情報共有等の連携を図り、要通院対象者と通院頻度等を分析・特定し、地域ごとに通院者の集団化・同日集約化が可能かどうかの検討も含めて、通院が必要とされる日時にタイムリーに通院対応できるデマンド交通サービスのシステム構築の可能性について検討を進める				
実施主体	北秋田市社会福祉協議会、タクシー事業者、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	次期計画に向けた事業可能性の検討				



静岡県コミュニティづくり推進協議会 ドア to ドアの無料送迎サービス【杵築市立山香病院】

基本事業【30】	事業概要				
ふるさと納税返礼品目へのタクシーチケットの適用	遠隔地で暮らす家族が、実家の高齢者の通院や買物等への気軽な移動を支援していくため、タクシー補助券等のタクシーチケットを、ふるさと納税の返礼品として活用いただくことも積極的に検討し、導入を推進する				
実施主体	タクシー事業者、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	システム検討	試行運用	事業化と持続的運用検討		



柏崎交通の事例

※ 親孝行タクシーとは【親孝行タクシー全国会】
親元から離れて暮らす子どもたちが、両親が使うタクシー代を少しでも負担し親孝行する制度。最近では高齢者の運転による事故が社会問題となっており、高齢者の事故防止にこの親孝行タクシーを利用して、免許返納を勧める一助としている。



親孝行タクシー全国会

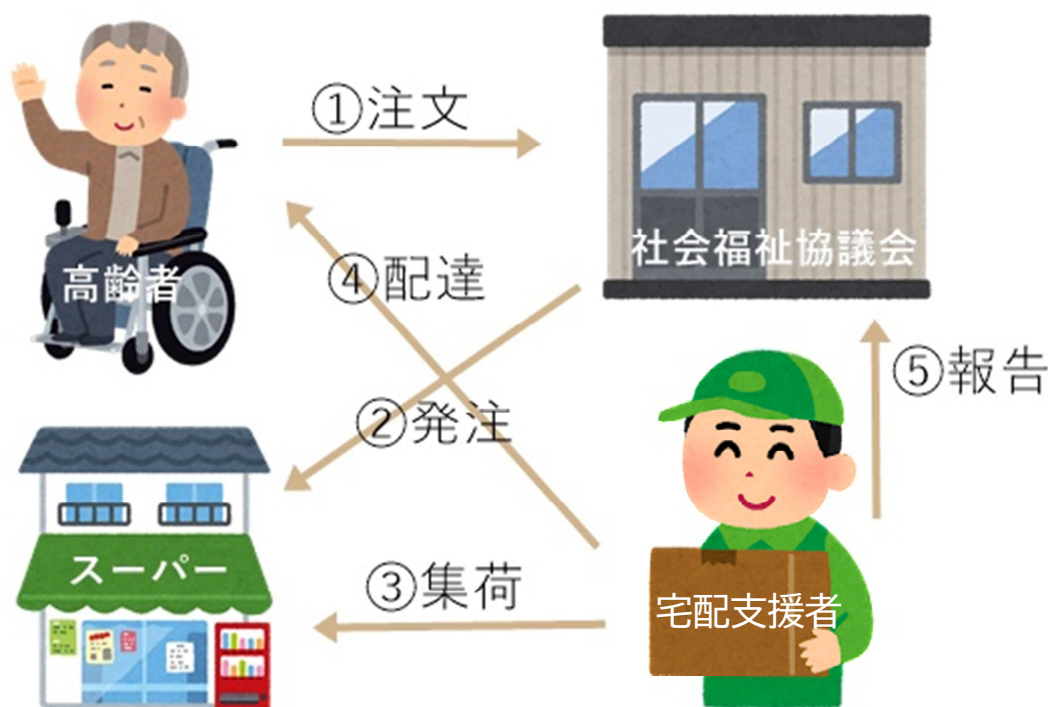


熊本県人吉市事例
ふるさと納税返礼品

6.4.3 【基本施策3】:オンライン注文販売と宅配サービスの促進

各地域のスーパーマーケット等小売商業拠点を中心に、今後の超高齢化社会に対応するオンライン注文販売システムの構築を促進するとともに、オンライン注文販売対応商業施設と公共交通機関が連携して、注文商品の宅配サービスを運用していくことも検討していく。

基本事業【31】	事業概要				
商業者・交通事業者によるオンライン注文販売と宅配サービスの具現化促進	・高齢化による身体的事情により、今後は買い物にも出づらくなってくる市民が相当数発生してくると予測されることから、交通弱者以前に高齢者の買物難民化が懸念され、各地域に立地するスーパー等拠点的小売商業施設の協力を得ながら、オンライン注文販売のシステム化を促進していくとともに、商業者だけでは負担が大きいと考えられる注文商品の宅配サービス化について、商業者と公共交通事業者、必要に応じて行政も協議にわりながら、具現化に向けた検討を進めていく ・また、公共交通事業者の宅配サービス事業への参入が困難と判断される場合は、宅配事業者や自治会の福祉活動機関とも協議を重ね、具現化に向けた取り組みを促進していく				
実施主体	市内小売商業者、各種公共交通事業者、北秋田市社会福祉協議会、北秋田市、宅配事業者、市内各自治会				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
				次期計画に向けた検討	



オンライン注文販売と宅配サービスのシステム構築イメージ

6.4.4 【基本施策4】:健康増進デマンド企画運行の導入検討

身体的課題等から外出しづらくなってきた高齢者等を中心に、“北秋田らしさ”を特徴づけている行楽施設等の周遊デマンド企画運行等の導入を検討し、長きにわたって愛着を感じてきた思い出のある場所への高齢者の外出を積極的に促し、心身の健康維持増進を図っていく。

基本事業【32】	事業概要				
健康増進企画デマンド 運行の検討	・高齢化による身体的事情により、外出しづらくなってきた市民の心身の健康増進を図る目的から、特に“住み慣れた地域らしさ”を感じることできる、地域の観光行楽地を定期的に周遊しながら歩いて楽しんでもらえるよう、高齢者の健康増進に向けたデマンド企画運行について検討していく				
実施主体	タクシー事業者、観光行楽施設、北秋田市社会福祉協議会、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
			関係者協議	試験運用	事業評価 運用検討

6.4.5 【基本施策5】:観光周遊企画運行路線の多様化

市商工観光課・北秋田市観光物産協会・各観光施設・交通事業者等との強い連携により協議を進め、インバウンド観光客や活動の活発化がみられる鉄道愛好家等の観光需要に的確に対応していく、観光周遊企画運行ルートが多様化を検討していく。

基本事業【33】	事業概要				
観光周遊デマンド乗合 路線の多様化	・【基本方針3-基本施策6:観光情報・公共交通情報発信の高度化】の実現に向けて、インバウンドや国内観光需要の高まりに的確に対応していくための、新たな観光資源の掘り起こしと多様な観光ルート構築について、市の商工観光課をはじめ、北秋田市観光物産協会・観光関連各施設・タクシー事業者との協調・協力による協議を進め、目的地までの二次交通を担う観光周遊デマンド乗合タクシーの多様性を創出し、観光者への多様な選択肢を提供していく				
実施主体	タクシー事業者、観光行楽関連施設、北秋田市観光物産協会、北秋田市				
事業スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9
	観光資源調査分析		ルート検討	試験運行と課題の検討	



森吉山「天国の散歩道」



日本三大「樹氷鑑賞地」

第7章 計画の着実な実現化に向けた方策

7.1 本計画の推進体制

7.1.1 本計画の推進・管理・評価検証体制

本計画の推進にあたっては、国や県及び本市の関係部署、交通事業者、交通利用者代表者、警察署、学識経験者等によって構成される「北秋田市地域公共交通活性化協議会」が、実施施策の進捗管理や成果目標の達成状況評価(数値目標に対するモニタリング)等を実施する。

また、進捗状況や目標達成状況等の確認だけでなく、その施策や事業の検証・分析を行ったうえで、必要に応じて施策の追加や拡充、施策内容の改善、そうした検討結果を受けた本計画の見直し等を行うことで、本市の公共交通を取り巻く激しい環境変化に柔軟に対応できる計画の管理・運用を行っていく。

7.1.2 計画推進主体と基本的な役割

本計画の推進にあたっては、北秋田市地域公共交通活性化協議会が中心となり、本市及び国・県・関係団体等や、交通事業者、さらには公共交通利用者である市民や広域圏民と連携・協働しながら、以下に示すそれぞれの役割を担っていく。

図表 - 87 計画推進主体と基本的な役割

推進主体	基本的な役割
北秋田市地域公共交通活性化協議会	・計画全体を進行する役割を担うとともに、計画の進捗管理及び推進、評価を行い、地域公共交通の維持・確保、さらには地域の活性化に向けた公共交通の役割検討を行う ・他の分野との連携を強化していくための、協議会構成員同士やその他関係者との“橋渡し”の役割を担い、本市全体が一丸となった取り組みの推進を図る
市	・北秋田市地域公共交通活性化協議会の事務局として、同協議会が上記役割を円滑に果たせるよう、必要な取り組みを推進する ・本計画に掲げられた、市が責任をもって行うべき施策について、関係者と連携しながら着実に推進する
交通事業者及び関連事業者等	・本計画に掲げられた交通事業者分の施策、関連事業者及び関連団体等分の施策について、関係者と連携しながら着実に推進する ・実施施策に関わる情報やデータ等を国・県・市と共有し、地域公共交通施策の発展に貢献する
国・県	・国全体、県全体の観点から、本市における取組に助言や支援等を行うとともに、他地域の取り組みなどの知見の提供等を行う
公共交通利用者	・地域公共交通を“利用することで守っていく”という考え方を共有し、積極的に活用していくよう努める

7.2 本計画の推進手法

本計画は、北秋田市地域公共交通活性化協議会による管理の下、本計画に位置付けた立案事業(Plan)に基づき、事業の実施(Do)を進めながら、指標・数値目標等に対する毎年度のモニタリングや評価・検証(Check)を行い、必要に応じて個別事業の改善等を検討(Action)及び改善案・見直し案の検討(Plan)を行うといった、「PDCA サイクル」を回しながら推進していくこととしている。

計画の検証および地域公共交通確保維持改善事業に関する協議等を行うため、各年度において北秋田市地域公共交通活性化協議会を開催し、計画に位置付ける事業等の実施状況及び実施結果の検証等を行っていく。

本計画の最終年度となる令和9年度(2027年度)には、本計画全体の評価・検証を行いつつ、計画見直しの方向性を吟味しながら次期計画の策定に向けた検討を進める。

図表 - 88 本計画の推進手法

計画推進手法	本計画の計画期間					次期計画
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
事業実施 (D)						
モニタリング・評価 (C)	毎年12月末までの1年間のデータ取得と進捗及び効果の評価 					
事業検討・見直し (A・P)	評価結果を受け毎年5月一杯を目途に事業見直しの方向性検討 					
計画全体の見直し (P)						計画改定

図表 - 89 各年度の事業推進スケジュール

実施項目			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会の開催														
庁内調整									● 予算要求		● データ収集			
域内フィーダー系統補助関連					● 計画認定申請			● 認定		● 補助金交付申請				
計画の PDCA	計画事業 関連評価	P												
		D												
		C												
		A												
	補助事業 関連評価	P												
		C												

北秋田市地域公共交通活性化協議会
【事務局：北秋田市総務部総合政策課】

〒018-3392 秋田県北秋田市花園町 19-1
TEL:0186-62-6606 FAX:0186-63-2586

令和 5 年 3 月