

議案第1号

「横手市地域公共交通網形成計画」について

市では今年度、地域公共交通を取り巻く様々な課題を整理し、市の目指すべき方向性や今後の対策等を規定する「横手市地域公共交通網形成計画」のたたき台（案）を策定いたしました。

つきましては、計画案や概要、検討課題等をご覧いただき、ご意見、ご提案等をいただきますよう、よろしくお願いいたします。

■前回協議会における主な提案意見

- 「都市計画マスタープラン」は公共交通対策の上位計画。都市マス担当より、同計画の概要等について説明を
- 介護保険制度上の移動・買い物支援対策との整合性を図る必要あり
- 免許返納対策の周知には、警察署と連携しながら取り組むべき
- 市の計画は俯瞰的視点により策定されており、個々の実感を計画に反映させる“体感的な視点”が欠けている。具体策には、利用者が感じている不便さを取り込むべきであり、ヒアリング等の実施が必要

「都市計画マスタープラン」(案)

市が現在、策定に取り組んでいる「都市計画マスタープラン」案に関し、概要版に基づき説明いたします。

なお、計画中の公共交通に関する主な内容について、下記に記載いたしますので、ご覧くださいようお願いいたします。

【I 全体構想】

まちづくりの主要課題 「5. 公共交通の利便性の確保」	
主な記載内容	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者の減少は、交通事業者の収益悪化→路線廃止等発生→自家用車への依存化進行→利用者減…の負のスパイラルを招く ・高齢化により、移動手段を持たない方への対策の必要性が高まっている ・結果、公共交通を基軸としたまちづくりを進め、利便性の向上を目的とした公共交通の再編に取り組む必要がある

まちづくりの方針	
主な 記載内容	<ul style="list-style-type: none"> ・地域拠点と中心拠点、副拠点の連携、各地域拠点間の連携強化 ・交通サービスの充実、バスや鉄道が一体となった拠点間のネットワークづくり

※「地域拠点」=増田・平鹿・雄物川・大森・山内・大雄地域

※「中心拠点」=横手地域

※「副拠点」=十文字地域

拠点の役割を形成方針	
主な 記載内容	<p>【地域拠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心拠点、副拠点と地域を結ぶ公共交通の確保 <p>【中心拠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅やバスターミナル等への都市機能の誘導→高齢者等が訪れやすい街の形成 <p>【副拠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・増田地域への来訪者に配慮した案内板整備&機能向上、連携の確保

各エリアの役割と形成方針	
主な 記載内容	<p>【まちなか居住エリア】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルートの見直しやバス停の環境整備等による循環バスの利用促進 <p>【田園居住エリア】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心拠点や副拠点への公共交通にアクセスの確保

ネットワークの役割と形成方針	
主な 記載内容	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道や路線バス、循環バス、コミュニティバス等、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの形成

交通関連施設整備の方針 「基本方針」	
主な 記載内容	<p>【中心拠点、副拠点と地域拠点間を結ぶネットワークの強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各拠点間の交通体系の確立 <p>【中心拠点内の移動しやすさの向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・循環バスの利便性の向上

交通関連施設整備の方針 「地域公共交通ネットワークの形成方針」	
主な 記載内容	<p>【中心拠点・副拠点と地域拠点間を結ぶネットワークの確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多様な関係者の協働、連携による路線バスの維持、循環バスやデマンドなど地域の実情にあった公共交通の確保 <p>【地域公共交通の利用促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・積極的な情報発信、バス停の待合環境の改善、鉄道とバスの乗り継ぎ円滑化

【Ⅱ 実現化方策】

「地域公共交通ネットワークの形成」	
主な 記載内容	<p>【中心拠点・副拠点と地域拠点間を結ぶネットワークの確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線ごとの需要動向把握→バス路線の再編や乗り継ぎ利便性の向上 ・循環バスの課題整理→利便性向上策の検討 ・十文字駅東西口の整備等、交通拠点機能の在り方の検討 <p>【地域公共交通の利用促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通システムの効率化、ニーズに沿った体系の確立 ・デマンドや循環バス等の在り様の見直し、路線や利用手法の周知 ・新たな公共交通システム導入の検討

【Ⅲ 地域別構想】

交通関連施設整備の方針	
横手	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、循環バスの維持、情報発信等による利用促進 ・循環バス待合空間の改善、横手駅（電車）との乗り継ぎ円滑化
十文字	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、デマンド交通の維持、情報発信等による利用促進 ・十文字駅と路線バスの乗り継ぎ円滑化 ・増田地域への来訪者に配慮した案内板整備、駅東西口の整備の検討
平鹿	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスやコミュニティバスの利用促進 ・デマンド交通によるバス停から離れた集落部の交通手段の確保 ・醍醐駅利用者の利便性向上
雄物川	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスや十文字地域と結ぶ公共交通の維持、利用促進 ・デマンド交通によるバス停から離れた集落部の交通手段の確保

交通関連施設整備の方針	
増田	<ul style="list-style-type: none">・地域内主要道を通る路線バスの維持、利用促進・デマンド交通によるバス停から離れた集落部の交通手段の確保
大森	<ul style="list-style-type: none">・中心拠点へのアクセス性の確保・デマンド交通によるバス停から離れた集落部の交通手段の確保
大雄	<ul style="list-style-type: none">・他地域へのアクセス性の確保、主要道を走る路線バスの維持、利用促進・デマンド交通によるバス停から離れた集落部の交通手段の確保
山内	<ul style="list-style-type: none">・JR北上線、路線バス、コミュニティバスの利用促進・相野々駅と路線バス、コミュニティバスの乗り継ぎ円滑化・デマンド交通によるバス停から離れた集落部の交通手段の確保

「地域公共交通網形成計画」(案)

市が作成した同計画案（タタキ台）の概要を記載いたします。

つきましては、計画案本体もご覧いただき、修正や削除、また、追記すべき事項等について、様々ご指摘いただけますよう、よろしくお願いいたします。

1)基本事項

「目的と期間、対象とする区域」「位置付け」「基本方針」「用語の定義」の4項目により構成し、「基本方針」において、市の公共交通に関する取り組みの方向性や考え方を記載しております。

⇒計画案 2-6 ページ参照

【基本方針の概要】

i 交通不便エリアの解消	<ul style="list-style-type: none"> ・最寄りのバス停まで遠く、タクシーやデマンド交通を利用しても高額な料金がかかるエリアを“交通不便エリア”と位置付け、その解消を図ること
ii 核家族化、高齢化対策	<ul style="list-style-type: none"> ・通院や買い物などの支援策を検討しながら、規制緩和や技術革新等に伴う新たなサービスの導入を進め、自動車を持たない方の移動手段を確保すること
iii まちづくり戦略との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・「観光振興計画」「立地適正化計画」など、市の様々なまちづくり戦略と連携しながら、総合的な利用者数の維持・増加を図ること
iv 情報発信と利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・各制度の利用方法を分かりやすく紹介するパンフレットの作成や、各種メディアを活用した情報発信を積極展開することで、潜在的な需要の掘り起こしを促進すること

【検討課題 I】

- ・「基本方針」4項目は妥当か。他に検討すべき大きな課題はないか

(2019年度以降の5年間のうちに、市と民間事業者等が協力し取り組むべき事項として、上記4項目を挙げたが妥当か。他に、取り組むべき大きな対策はないか)

(記載内容や文言について修正、削除、追記の必要はないか)

2) 現状と課題

主な公共交通の現行システム内容と利用状況等に加え、新たな取り組みとして、自家用有償旅客運送と運転免許証自主返納サポートについて記載しております。

また、市が条件付けし規定した“交通不便エリア”の具体地区を明記したほか、2016年度までの市の公共交通関連計画の掲載事項等の振り返り内容も追記しております。

⇒計画案 7-27 ページ参照

【検討課題 II】

- ・地域公共交通制度の現状を踏まえ、今後、検討すべき課題は網羅されているか

(路線バス、循環バス、デマンド交通、代替交通、コミュニティバス——の5制度の現状値等に疑問はないか)

(傾向と課題を列記しているが、他に課題とすべき事項、解決を図るべき事項はないか)

【制度の主な傾向と課題】

制度名	傾向と課題
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者減→システムの約80%が赤字。減少傾向に歯止めがかかってない ・市中心部から放射状に路線設定→“バス空白地”が存在する ・一部の地域からは、ルート変更や新設の要望も上げられている ・利用者1人の送迎に要する費用は、600円台に留まる
循環バス	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数は増加しているが、鈍化傾向が伺える(2017年度=12.5人/便) ・乗降場所はスーパー、病院が多い。利用者が極端に少ない停留所も ・路線延長 or 縮小、新設要望も寄せられている ・現状、往復状態につき、1便の運行時間が長い(1時間40分)
代替交通	<ul style="list-style-type: none"> ・決められた道路上を走る3路線の乗車率は、1人台/便に留まっている ・利用者1人の送迎には、約3,700円を要する ・自宅前までの送迎が可能な1路線は、利用者が増えている ・全体としては比較的用户数が少ないにも関わらず、総事業費は低くない
デマンド	<ul style="list-style-type: none"> ・2016年度までは利用者数が伸びていたが、2017年度は減少に転じた ・利用者より、運行ルールに関し様々な要望が寄せられている ・乗合率上昇を目指し、予約システムの一元化も提案されている ・2017年度、一部事業者による不正請求が発覚した
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者減少率は、他制度に比し最大となっている ・利用者1人の送迎に要する費用は、380円と安価になっている ・合併前からの運行路線だが、制度の位置付けについて検討されていない

【検討課題 Ⅲ】

- ・ “交通不便エリア” の条件は妥当か

(最寄りのバス停や乗降地点から概ね 2km 以上、離れているエリアを、“交通不便エリア”と規定したが妥当か)

3) 今後の対策

「基本方針」4 項目ごとに「目標値」を定め、その目標達成に向けて取り組むべき検討の方向性、スケジュールを記載しております。

また、当計画が最終的に目指すべき「総合的な評価目標」を明示し、取り組みを進める協議体制について追記しております。

⇒計画案 28-40 ページ参照

【検討課題 Ⅳ】

- ・ 個別目標値の項目、考え方等は妥当か
- ・ 目標達成に向け、2019 年度以降に取り組むべき検討課題はないか

【個別目標値】

項目	設定目標
交通不便エリアの解消	・ 交通不便エリア数
核家族化、高齢化対策	・ 各交通機関利用者数 ・ 免許証自主返納者数
まちづくり戦略との連携	・ 循環バス路線数 ・ 地域間アクセス、双方向運行路線の新設
情報発信と利用促進	・ 交通不便エリア数 ・ 各交通機関利用者数 ・ 免許証自主返納者数

【取り組み項目】

- 利用者の利便性向上を目指すバス運行路線の構築
- 代替交通、コミュニティバス制度の見直し
- デマンド交通の検証
- 更なる利便性向上を目指す新たな施策の検討
- 各種制度の周知と理解を促進する施策の展開

【総合的な評価目標】

【評価指標】公共交通の利用満足度の向上 (アンケート調査において“満足”と回答した方の割合)		
現状値 (2017年度)	中間目標値 (2020年度)	最終目標値 (2022年度)
—	50%	60%

☆…目標値算出の方法

事項	考え方
アンケート	・横手市まちづくりアンケート
回答者の条件 (分母とする数値)	・運転免許証を持っていない方
集計する数値 (分子とする数値)	・「非常に満足」「満足」「やや満足」と回答した方の合計数

4)全般に…

「横手市地域公共交通網形成計画」案全体をご覧いただき、単純な誤植や記載ミス、事実やニュアンスの相違、構成や文章表現への違和感、不足事項等について、様々ご指摘くださいますよう、よろしくお願いいたします。