

横手市地域公共交通計画 (案)

令和6年3月
横手市

- 目次 -

1. 序論	1
1-1 本計画の目的.....	1
1-2 計画の位置づけ.....	2
1-3 計画期間.....	3
1-4 計画の区域.....	4
1-5 計画の対象となる交通モード.....	5
2. 上位・関連計画における地域公共交通の位置づけ	6
2-1 横手市地域公共交通網形成計画（前計画）の評価.....	6
2-2 まちづくりの方向性の整理.....	12
3. 横手市における地域公共交通を取り巻く現状と課題	17
3-1 地域公共交通の現状.....	17
3-2 横手市の地域公共交通における課題の整理.....	23
3-3 課題の裏付けとなる現状分析及びニーズ調査結果の整理.....	24
4. 横手市の地域公共交通における方針と目標	38
4-1 横手市地域公共交通が目指すべき将来像（基本的な方針）.....	38
4-2 将来像を実現するための各交通モードの役割.....	40
4-3 地域公共交通確保維持改善事業の必要性.....	41
4-4 横手市地域公共交通の基本目標とプロジェクト.....	43
5. 目標達成に向けて実施するプロジェクト	44
5-1 プロジェクト①「交通網整理・見直し推進プロジェクト」.....	44
5-2 プロジェクト②「情報入手環境向上プロジェクト」.....	47
5-3 プロジェクト③「地域が守り・育てる公共交通プロジェクト」.....	50
5-4 プロジェクト④「公共交通利用促進プロジェクト」.....	53
6. 実施するプロジェクトの数値目標	57
6-1 プロジェクトの数値目標の設定.....	57
6-2 プロジェクトの数値目標の設定理由.....	58
7. 計画の推進体制	60
7-1 計画の推進体制.....	60
7-2 PDCA サイクルによる評価.....	61
用語集	62

1. 序論

1-1 本計画の目的

(1) 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画とは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19（2007）年法律第 59 号）に基づく計画であり、令和 2（2020）年 6 月の同法改正により、その作成が努力義務化された法定計画です。同法改正前の法定計画は、「地域公共交通網形成計画」という名称であり、本市においても「横手市地域公共交通網形成計画」を平成 31（2019）年 4 月に策定しています。

地域の移動手段を確保するために、市民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や市民、各関係団体など多様な主体と協議しながら、「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です。

(2) 本計画の目的

本市の地域公共交通は、鉄道の JR 奥羽本線と JR 北上線が乗り入れる横手駅前に位置する横手バスターミナルを起点として放射状にバス路線が走っており、これらの路線バス網の間を面的に埋めるべく、横手デマンド交通など複数の公共交通を組み合わせることで展開しています。

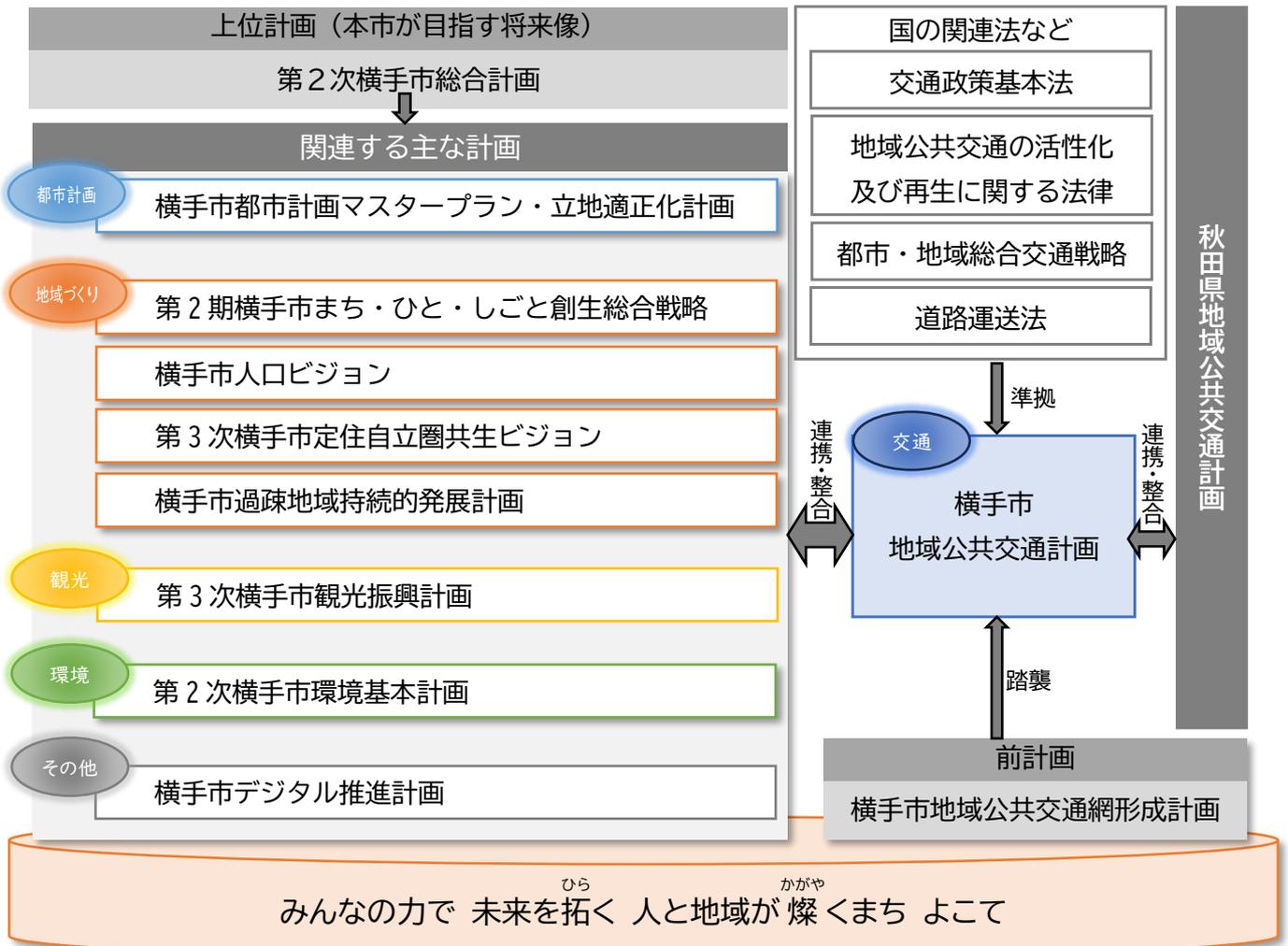
平成 31（2019）年 4 月に「横手市地域公共交通網形成計画」（以下「前計画」という。）を策定し、地域の実情に即した交通体系の在り方を模索してきましたが、前計画期間中に発生した新型コロナウイルス感染症の拡大もあり、従前からの公共交通利用者の減少傾向には歯止めがかかっていない状況です。前述の通り、令和 2（2020）年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方公共団体による「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されるなど、社会情勢も変化しており、地域公共交通の在り方の再検討が求められています。

また、令和 4（2022）年 3 月には秋田県地域公共交通活性化協議会が「秋田県地域公共交通計画」を策定し、秋田県全体の地域公共交通の方向性を示しています。

本計画は、令和 5（2023）年度をもって計画期間終了となる前計画の評価を行うとともに、将来にわたって持続可能な地域公共交通体系の構築に向けた市全体の方向性を示すものです。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、本市の最上位計画である「第2次横手市総合計画」や「横手市都市計画マスタープラン・立地適正化計画」などのまちづくりや都市構造に関する計画、さらには「秋田県地域公共交通計画」との整合を図りつつ、本市が目指すまちの将来像である「みんなの力で 未来を拓（ひら）く 人と地域が燦（かがや）くまち よこて」の基盤となる、地域公共交通に関する基本計画として位置づけます。



1-3 計画期間

本計画の期間は、令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの5年間とします。

なお、社会情勢の変化や上位・関連計画の見直しなどによって新たな対応が生じた場合には、計画期間内であっても、必要に応じて見直しを検討します。特に、まちづくりや土地利用の核となる「都市計画マスタープラン」や「立地適正化計画」との整合を図るとともに、都市計画と地域公共交通計画が密に連携することで、各種施策を推進していきます。

▼各種計画及び本計画の期間

年度	~R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
上位計画	第2次横手市総合計画（後期基本計画）							
		秋田県地域公共交通計画						
関連計画	横手市都市計画マスタープラン・立地適正化計画							
横手市地域公共交通計画 （本計画）	前計画			横手市地域公共交通計画				

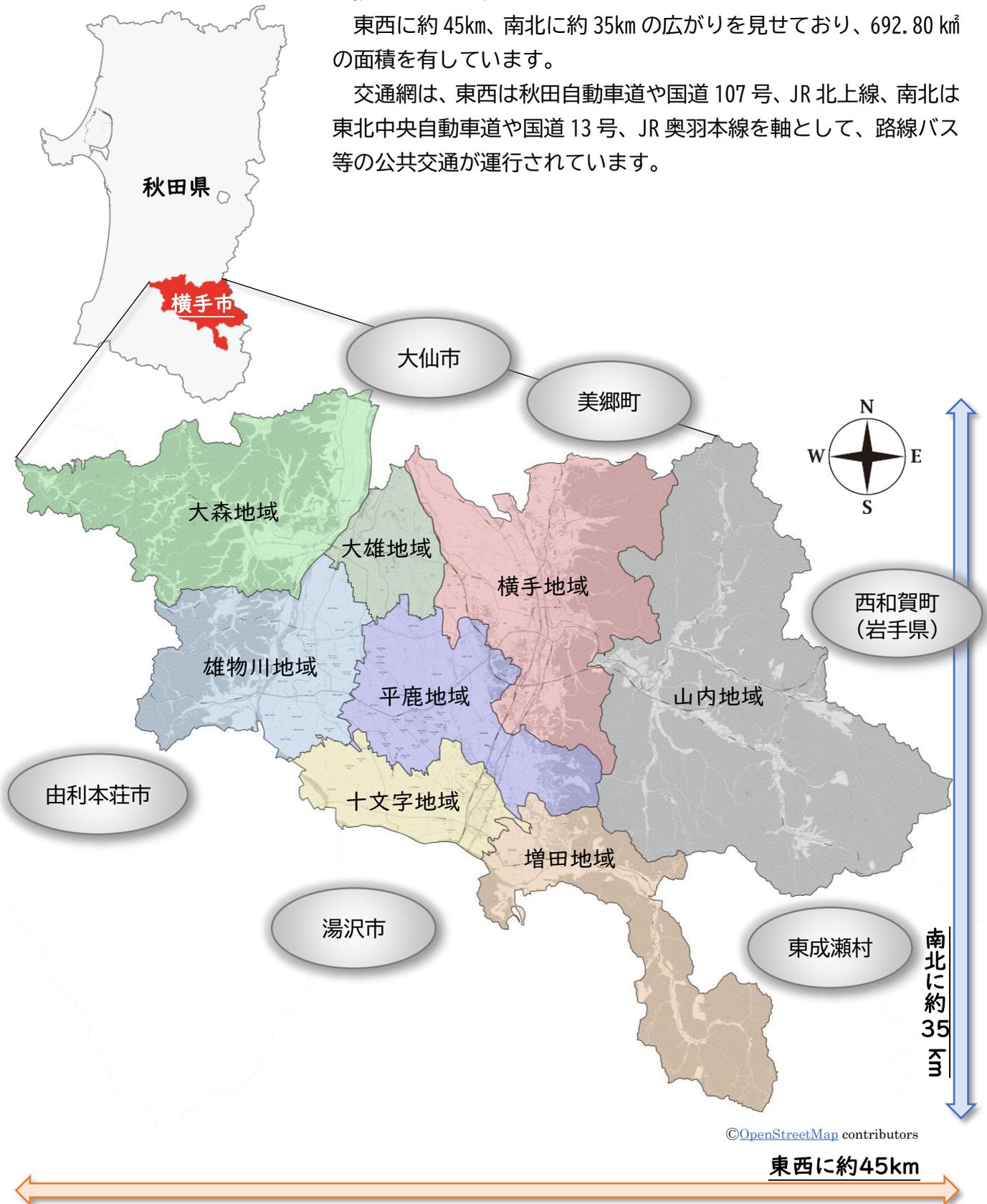
1-4 計画の区域

本計画の区域は、横手市全域とします。

本市は、平成 17 (2005) 年に、横手市・増田町・平鹿町・雄物川町・大森町・十文字町・山内村・大雄村の 1 市 5 町 2 村の合併により誕生しました。

東西に約 45km、南北に約 35km の広がりを見せており、692.80 km² の面積を有しています。

交通網は、東西は秋田自動車道や国道 107 号、JR 北上線、南北は東北中央自動車道や国道 13 号、JR 奥羽本線を軸として、路線バス等の公共交通が運行されています。



1-5 計画の対象となる交通モード

本計画は、鉄道や高速バス、路線バス、横手デマンド交通などを含む多様な交通モードの市全体の方向性を示すものであり、本市の公共交通を支える鉄道や民間事業者のバス路線の維持・確保を中心に、循環バスや各地域を運行する乗合タクシーやコミュニティバスの見直し、情報提供環境の整備なども含めた総合的な施策体系を対象としています。そのため、各交通モードの地域公共交通ネットワークにおける役割を整理した上で、検討を進める必要があります。

《対象となる交通モードとその役割及び計画における視点》

交通モード	役割	計画における視点
鉄道 (JR 奥羽本線・北上線)	市内外の広域移動に対応する 広域交通	市内外の広域的な移動を支える路線としての位置づけと路線の維持・確保に向けた検討
高速バス (湯沢秋田線)		
路線バス	市内の交通網の軸となる 地域間幹線交通 (広域路線・市内路線)	路線の維持・確保に向けた検討
横手市循環バス	市内中心部での移動への対応や路線バスが運行していない地域の交通空白を解消する 地域内交通	中心部エリアの移動の利便性向上に向けた検討
横手デマンド交通		路線バス・循環バスとの役割分担の明確化
路線廃止代替乗合タクシー コミュニティバス 自家用有償旅客運送		実態に即した見直しの検討
タクシー		少量個別輸送の確保

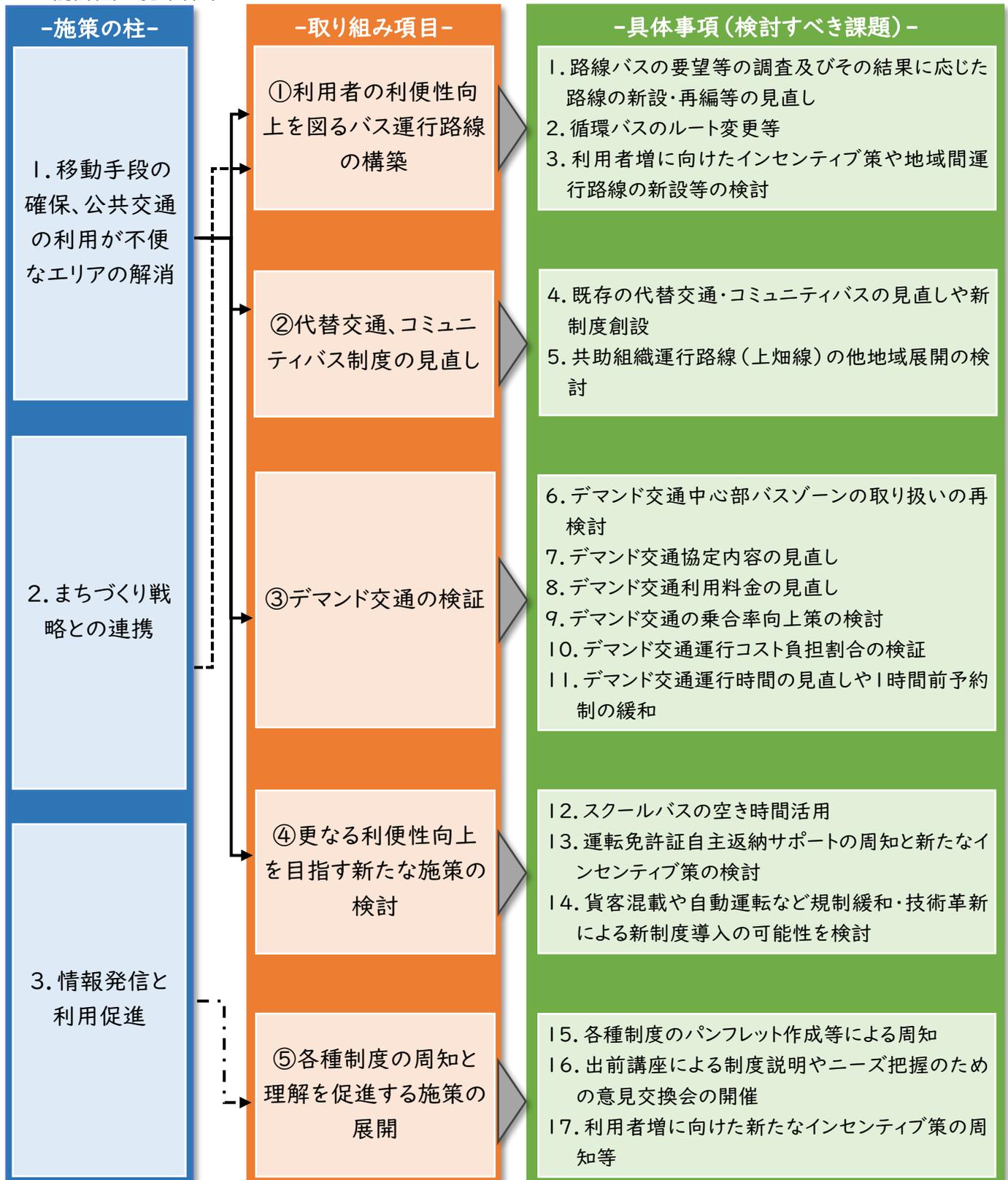
2. 上位・関連計画における地域公共交通の位置づけ

2-1 横手市地域公共交通網形成計画（前計画）の評価

（1）横手市地域公共交通網形成計画（前計画）の概要

平成 31（2019）年度～令和 5（2023）年度の「横手市地域公共交通網形成計画」では、「1. 移動手段の確保、公共交通の利用が不便なエリアの解消」、「2. まちづくり戦略との連携」、「3. 情報発信と利用促進」の3つを施策の柱とし、その実現に向けて5つの取り組み項目と、検討すべき課題となる具体事項を掲げています。

≪前計画の施策体系≫



(2) 横手市地域公共交通網形成計画（前計画）における施策の実施状況

平成 31（2019）年度～令和 5（2023）年度の「横手市地域公共交通網形成計画」における実施状況を次のとおり整理します。

≪施策の評価≫

施策の柱	取り組み項目	具体事項 (検討すべき課題)	実施状況
2. まちづくり戦略との連携 1. 移動手段の確保、公共交通の利用が不便なエリアの解消	① 利用者の利便性向上を図るバス運行路線の構築	1. 路線バスの要望等の調査及びその結果に応じた路線の新設・再編等の見直し 2. 循環バスのルート変更等 3. 利用者増に向けたインセンティブ策や地域間運行路線の新設等の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスや循環バスのルート変更等に関する要望は多く、羽後交通との協議・情報共有を都度行っているが、他路線の状況や運行経費、人員不足等、さまざまな点で問題がありルート変更や再編等は実現していない。 ・利用者の利便性向上に向けた取り組みとして、路線バスや一部タクシー会社において PayPay 決済が導入された。その他、市では児童生徒に対する通学費補助、羽後交通では運転経歴証明書の提示による回数券の割引販売などを継続して実施している。 ・R2.2 月からスクールバス車両を活用した自家用有償旅客運送「柏木・大森病院線」の試験運行を実施、R3.4 月から本格運行開始。

施策の柱	取り組み項目	具体事項 (検討すべき課題)	実施状況
1. 移動手段の確保、公共交通の利用が不便なエリアの解消	② 代替交通、 コミュニティバス制度の見直し	4. 既存の代替交通・コミュニティバスの見直しや新制度創設 5. 共助組織運行路線(上畑線)の他地域展開の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート変更や運行形態の見直しについては未実施だが、コミュニティバスのうち、平鹿ふれあいバスにおいては車両の小型化及び利用状況に応じた一部停留所の見直し等を実施した。 ・上畑線のような共助組織運行の他地域展開は実現していないが、一部地域において公共交通について地域で取り組めることがないか検討を始めている。
	③ デマンド交通の検証	6. デマンド交通 中心部バスゾーンの取り扱いの再検討 7. デマンド交通 協定内容の見直し 8. デマンド交通 利用料金の見直し 9. デマンド交通 乗合率向上策の検討 10. デマンド交通 運行コスト負担割合の検証 11. デマンド交通 運行時間の見直しや1時間前予約制の緩和	<ul style="list-style-type: none"> ・中心部バスゾーンに関する要望は多く、羽後交通など事業者との協議は都度行っているが、路線バスや循環バスの利用への影響が出るとの懸念から、当初から変更していない。 ・事業者負担割合などについて事業者から要望があり協議を行ったが、現状の負担割合で運用している。利用料金については、R5.7月のタクシー料金の値上げを機に見直しを実施(R5.10月～)。 ・利便性向上や事業者の事務負担削減などの観点から予約受付の一元化などについて検討したが、運行事業者8社分の管理や利用者への影響などの面で調整が困難であった。
	④ 更なる利便性向上を目指す 新たな施策の検討	12. スクールバスの空き時間活用 13. 運転免許証自主返納サポートの一層の周知と新たなインセンティブ策の検討 14. 貨客混載や自動運転など規制緩和・技術革新による新制度導入の可能性を検討	<ul style="list-style-type: none"> ・R2.2月からスクールバス車両を活用した自家用有償旅客運送「柏木・大森病院線」の試験運行を実施、R3.4月から本格運行開始。(再掲) ・運転免許証自主返納サポートについては、警察署において自主返納サポートのチラシ配布・周知を実施している。 ・自動運転など新たな手法の導入については、雪道での自動運転技術が確立されていないなど、安全性が問題である。

施策の柱	取り組み項目	具体事項 (検討すべき課題)	実施状況
3. 情報発信と利用促進	⑤ 各種制度の周知と理解を促進する施策の展開	<p>15. 各種制度のパンフレット作成等による周知</p> <p>16. 出前講座による制度説明やニーズ把握のための意見交換会の開催</p> <p>17. 利用者増に向けた新たなインセンティブ策の周知等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・制度毎のパンフレットやチラシは作成しているが、全路線・全制度を網羅したハンドブック等は作成していない。 ・デマンド交通については、集落・地区単位で要望に応じて説明会等を実施したほか、民生委員の集まりや地域の支え合い協議体など、他分野の会議等の場で説明させていただいた例もある。路線廃止に係る住民説明会・意見交換会の機会にもデマンド交通の周知を行った。 ・市報において、毎年度免許証自主返納サポート制度について掲載し周知している。市HPでは公共交通の一部制度(協議会事業)について毎年の実績報告資料を掲載。

(3) 目標の達成状況

前計画の目標の達成状況について、下表のとおり整理しました。

目標達成状況の評価基準に基づくと、「○」が2項目、「△」が3項目、「×」が7項目となっています。特に、地域公共交通の利用者数については、共助運行路線（自家用有償旅客運送：上畑線）を除く、全ての交通モードで減少しており、計画期間中に発生した新型コロナウイルス感染症が大きく影響していると考えられます。

一方で、令和2（2020）年2月から雄物川地域と大森地域を結ぶ「柏木・大森病院線（自家用有償旅客運送）」が運行を開始しており、「地域間アクセス・双方向運行新路線」が1路線増加していることから、「○」となっています。

≪目標達成状況の評価基準≫

【評価の凡例】

- …目標達成もしくは達成見込み
- △…達成できなかった（基準値より増加もしくは維持）
- ×…達成できなかった（基準値より減少）

≪目標の達成状況の整理≫

【1. 「移動手段の確保」「公共交通の利用が不便なエリアの解消」における目標値の達成状況】

【3. 情報発信と利用促進における目標値の達成状況】

※1. と3. については、目標値が同一であるため合わせて整理

評価指標	基準値 (平成29(2017)年度)	目標値 (令和5(2023)年度)	現状値 (令和4(2022)年度)	評価
公共交通全体の利用者数	662,978人	649,600人	432,204人	×
うち路線バス	558,846人	526,000人	347,443人	×
うち循環バス	45,731人	58,000人	41,505人	×
うち代替交通 (うち共助運行路線)	8,918人 1,028人	8,900人 1,000人	7,481人 1,220人	×
うち横手デマンド交通	43,614人	51,100人	34,874人	×
うちコミュニティバス	5,869人	5,600人	2,121人	×
交通不便エリア数	4エリア ・33行政区	1エリア ・1行政区	4エリア ・21行政区	△
免許証自主返納者数	323人	360人	323人	△

【2. まちづくり戦略との連携における目標値の達成状況】

評価指標	基準値 (平成29(2017)年度)	目標値 (令和5(2023)年度)	現状値 (令和4(2022)年度)	評価
循環バス路線数	1路線	2路線	1路線	△
地域間アクセス ・双方向運行新路線	0路線	1路線	1路線	○
路線バス・循環バス 利用者数	45,731人	58,000人	41,505人	×

【総合的な評価目標の達成状況】

評価指標	基準値 (平成 29 (2017) 年度)	目標値 (令和 5 (2023) 年度)	現状値 (令和 4 (2022) 年度)	評価
公共交通の利用満足度の向上 (横手市まちづくりアンケートにおいて「満足」と回答した方の割合)	—	60%	58.0%	△

2-2 まちづくりの方向性の整理

(1) 第2次横手市総合計画

≪策定時期≫

- ▶平成 28 (2016) 年 3 月 第2次横手市総合計画基本構想 策定
- ▶令和 3 (2021) 年 3 月 第2次横手市総合計画後期基本計画 策定

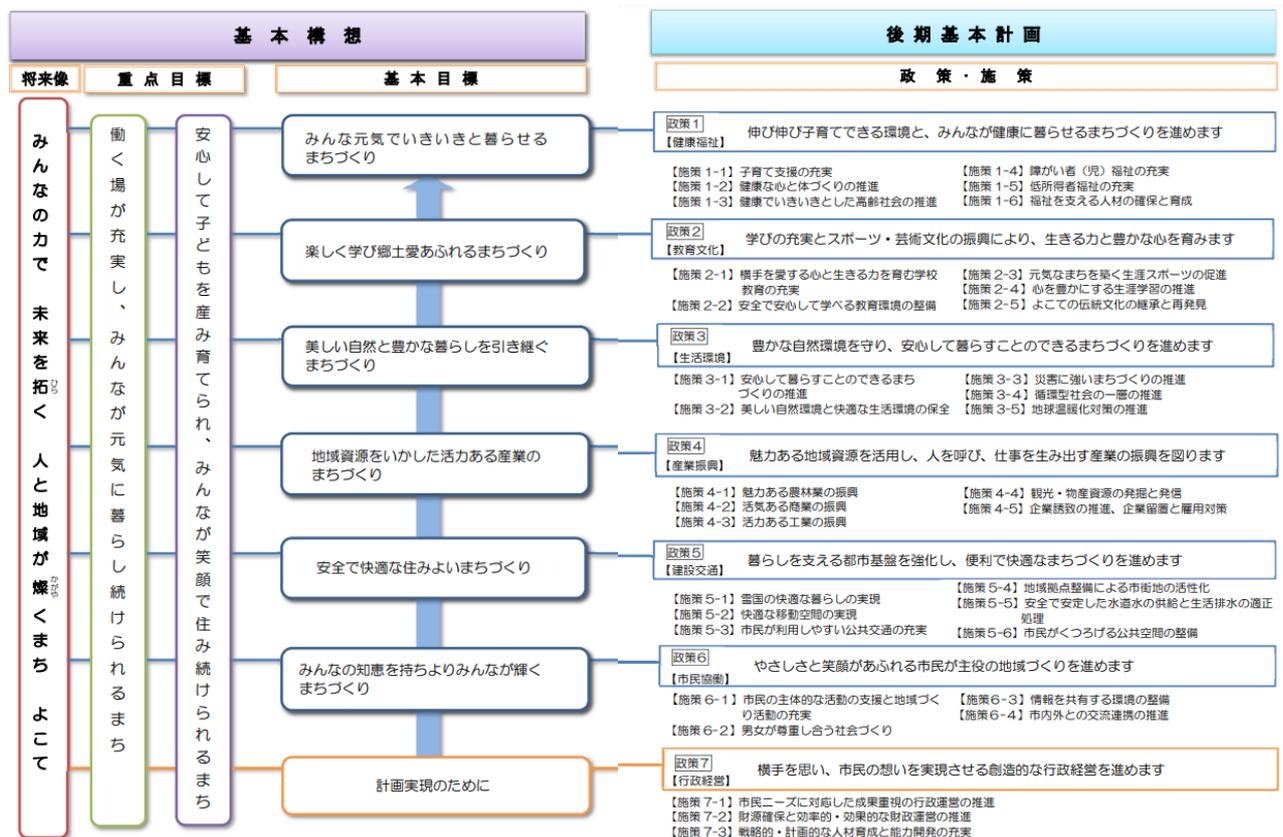
≪計画期間≫

- ▶第2次横手市総合計画基本構想：平成 28 (2016) 年度～令和 7 (2025) 年度の 10 年間
- ▶第2次横手市総合計画後期基本計画：令和 3 (2021) 年度～令和 7 (2025) 年度の 5 年間

≪目指すまちの将来像≫

みんなの力で 未来を拓く
 人と地域が^{かがや} 燦くまち よこて

≪総合計画の施策体系≫



《地域公共交通に関連する事業》

【政策5】暮らしを支える都市基盤を強化し、便利で快適なまちづくりを進めます

▶施策5-3 市民が利用しやすい公共交通の充実

【目指す将来の姿】

市民が日常生活を営む上で支障なく移動手段が確保されています。

【取り組み方針】

地域住民や行政、交通事業者などの多様な関係者が協働・連携しながら、地域の足である公共交通の確保・維持を図るとともに、AI、IoTなどを活用した先端的な取り組みにも目を向け、人口減少社会においても持続可能な公共交通システムの構築を目指します。

【施策の展開（主な取り組み）】

▶公共交通機関の維持・確保

- 1) 市民の足として重要な役割を果たしているバス交通について、事業者や関係団体等と連携し、運行維持のための支援を行うことで、公共交通の利用が不便なエリアの拡大防止に努めます。
- 2) 路線バス網の間を面的にカバーする横手デマンド交通や横手市循環バスの運行により一定の利便性を確保しつつ、新たな公共交通の取り組みとして自家用有償旅客運送などを実施し、将来にわたり持続可能な公共交通システムの構築を進めます。
- 3) 奥羽新幹線及び羽越新幹線の整備促進に向け、関係団体と連携した運動を展開します。
- 4) 北上線の利用促進に向け、関係団体と連携した運動を展開します。

【主要事業】

1. 生活バス路線運行費補助事業
2. 地域公共交通活性化事業
3. 代替運行事業
4. 鉄道整備・地域開発促進事業

【成果指標】

成果指標		現状値 (R1 直近値)	後期目標値 (R7)
まちづくり 指標	「公共交通機関の利便性の向上」に対する市民満足度	59.6 点	64.5 点
サブ指標	民間路線バスの年間利用者数	492,418 人	436,100 人
	循環バスの年間利用人数	43,711 人	43,700 人
	デマンド交通の年間利用人数	39,740 人	39,700 人

(2) 横手市都市計画マスタープラン・立地適正化計画

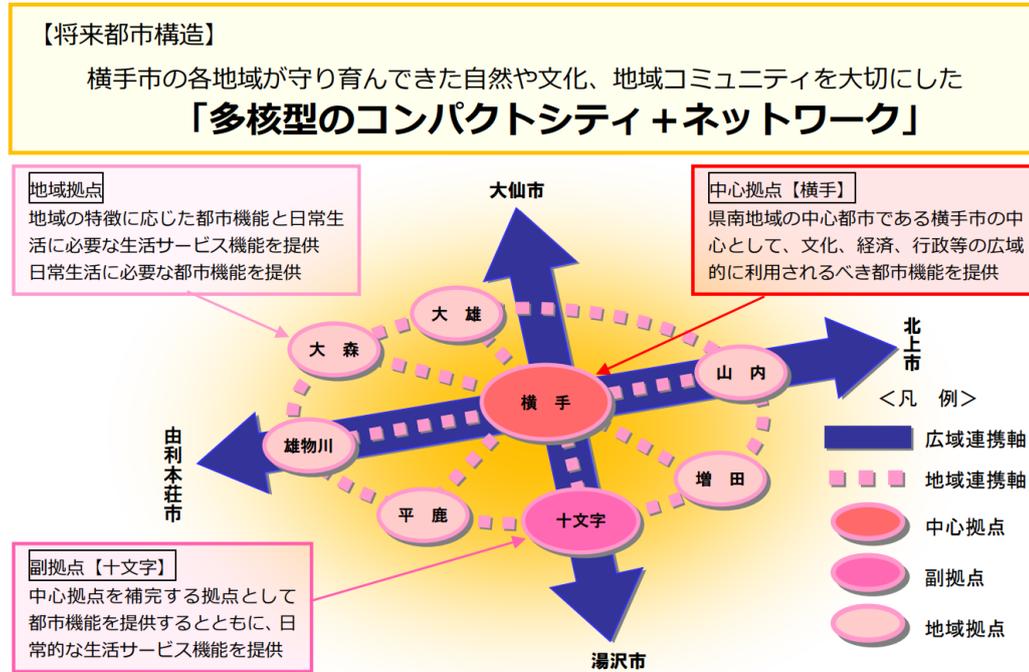
≪策定期期≫

- ▶平成 31 (2019) 年 3 月 横手市都市計画マスタープラン・立地適正化計画 策定
- ▶令和 4 (2022) 年 5 月 立地適正化計画 見直し

≪計画期間≫

- ▶平成 30 (2018) 年～令和 10 (2028) 年までの 10 年間

≪目指す将来都市構造≫



≪ネットワークの役割と形成方針≫

(1) 広域連携軸

【役割】

秋田 - 大曲 - 横手 - 湯沢の県内の南北の広域的生活圏、北上 - 横手 - 由利本荘の東西の広域的生活圏を結ぶ軸です。

【広域連携軸の形成方針】

広域的な交流の促進や産業の活性化を図るため、秋田自動車道の利便性の向上や冬季の除排雪の充実を促進します。

(2) 地域連携軸

【役割】

中心拠点、副拠点、地域拠点を結ぶ軸です。

【地域連携軸の形成方針】

市民の暮らしや、活力ある産業活動、災害時の緊急活動を支える道路ネットワークを形成します。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を形成します。

(3) 秋田県地域公共交通計画

《策定時期》

▶令和4(2022)年3月 秋田県地域公共交通計画 策定

《計画期間》

▶令和4(2022)年度～令和8(2026)年度までの5年間

《基本理念・基本方針》

●将来像の実現に向けた秋田県の地域公共交通の基本理念

**行政・事業者・地域が連携して支え合い、
地域の活力を育む地域公共交通を目指す**



・本県の将来像の実現に向けて、地域公共交通分野はもちろんのこと、本県に関係するさまざまな人々が分野や事業者の枠を超えて連携し、支え合う関係性を構築することで、活気ある地域公共交通を実現するとともに、都市間の連携加速を支える基盤として地域公共交通ネットワークを形成し、地域の活力を育む地域公共交通を目指します。

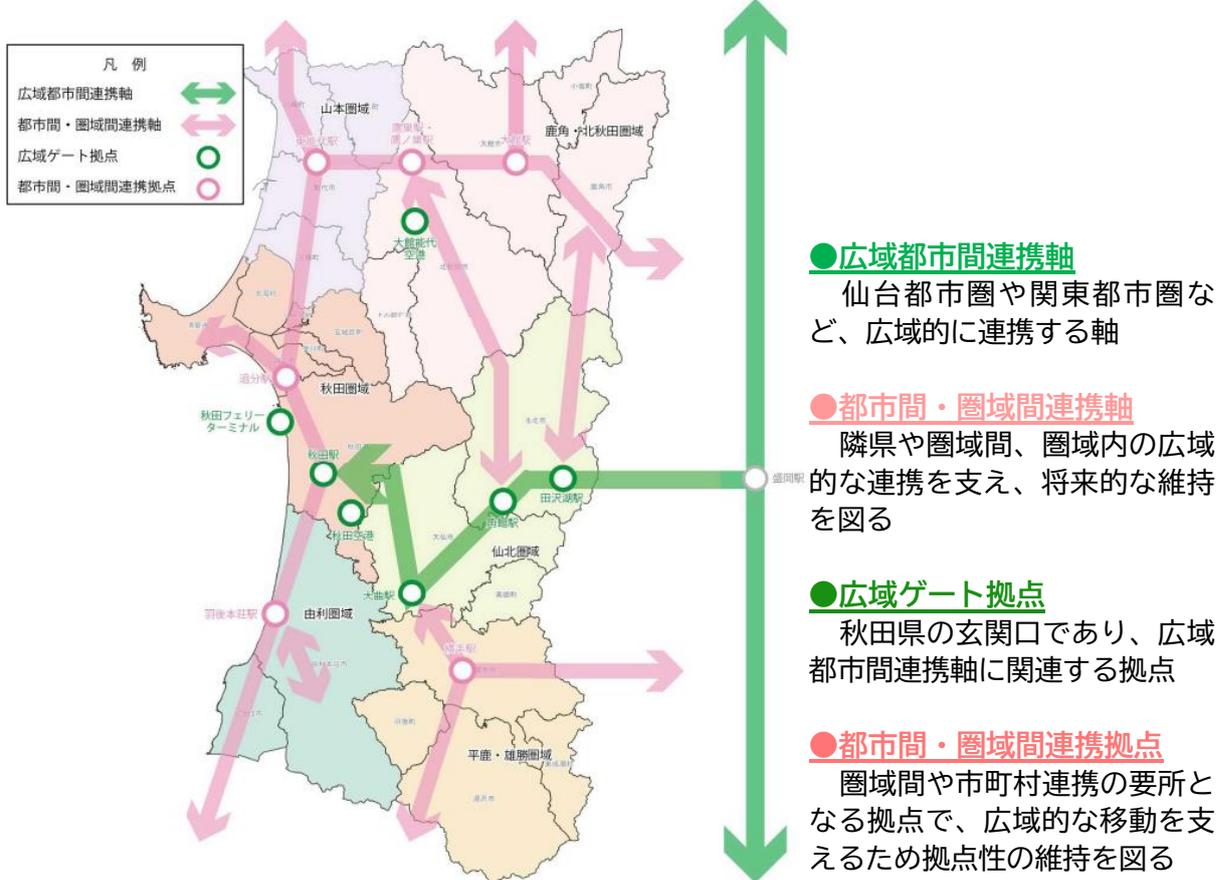
●秋田県の地域公共交通の目指すべき姿(基本方針)：

基本方針1：持続可能で活気を育む地域公共交通

基本方針2：活発な地域の創意工夫により成長し続ける地域公共交通

基本方針3：利用者・事業者双方にとってやさしい地域公共交通

《秋田県全体の将来ネットワークイメージ》



《平鹿・雄勝圏域の将来ネットワークイメージ》

当該圏域では、市町村間の日常生活の移動に必要な地域間連携軸として地域間幹線系統の維持・確保を図ります。特に、乗車密度の低下が著しいことから、路線の効率化などによる改善策の検討や、交通事業者・沿線市町村を中心として利用促進の展開を進めます。

都市間・圏域間連携拠点である横手駅において、広域的な地域公共交通と地域内の地域公共交通との接続性を確保することにより、ネットワークとしての一体性の向上を図ります。

また、地域交通拠点においては、各地域の主要なポイントとして、広域的な地域公共交通等との接続性の確保を図ります。



【地域公共交通等の位置づけ】

- 都市間・圏域間連携軸 ⇒ 鉄道：JR 奥羽本線、北上線
- 地域間連携軸 ⇒ 路線バス：横手大曲線、横手湯沢線
- 都市間・圏域間連携拠点 ⇒ 鉄道駅：横手駅
- 地域交通拠点 ⇒ 鉄道各駅、横手バスターミナル

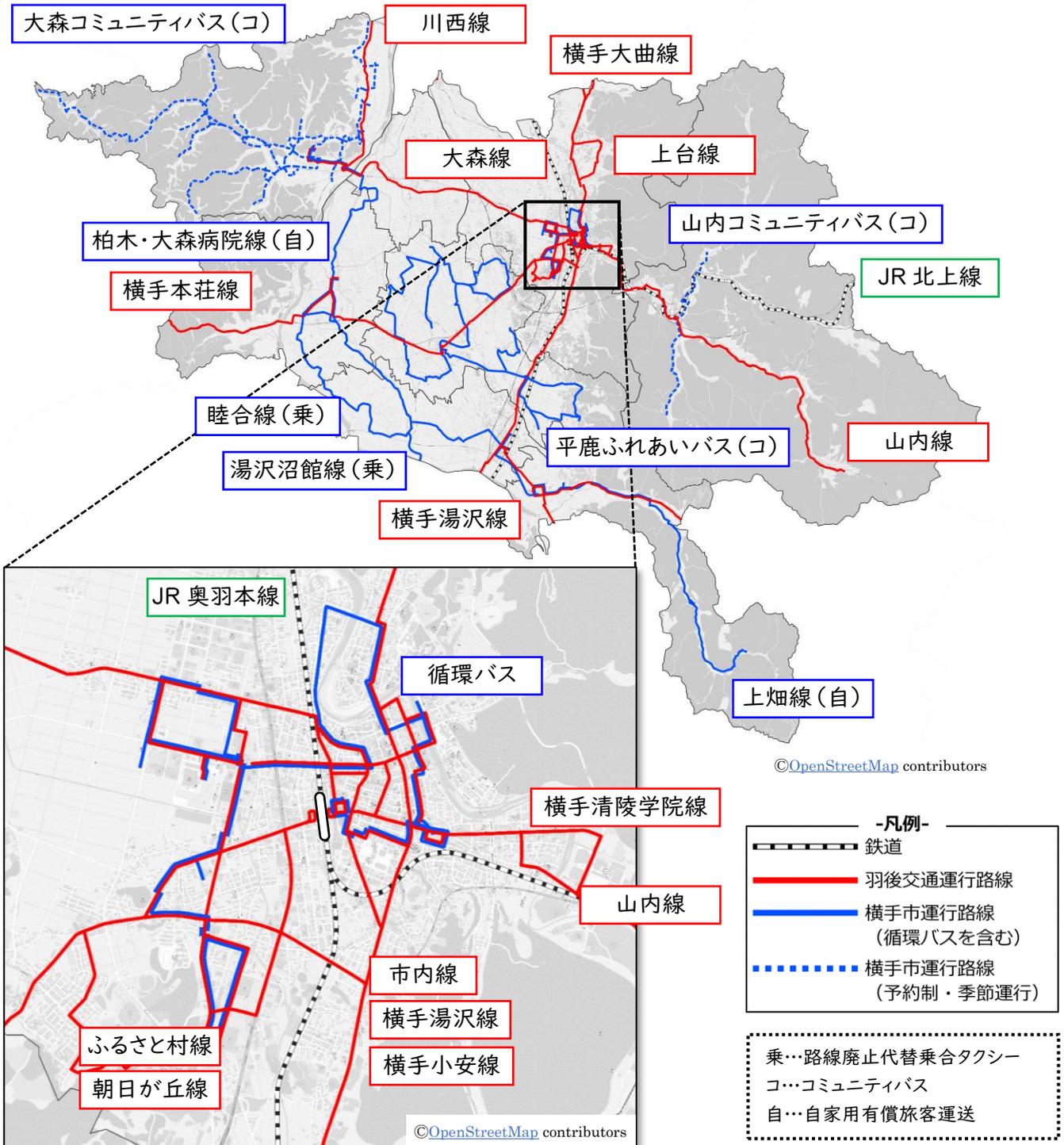
3. 横手市における地域公共交通を取り巻く現状と課題

3-1 地域公共交通の現状

(1) 本市における地域公共交通ネットワーク

市内には、広域の公共交通として鉄道（JR 奥羽本線、北上線）と周辺市町村を結ぶ高速バスや路線バスが運行しています。また、市内の公共交通として、路線バスに加え、横手デマンド交通、路線廃止代替乗合タクシー、コミュニティバス、自家用有償旅客運送など、多様な公共交通が運行しています。

《本市における現在の地域公共交通ネットワーク》



(2) 地域公共交通の運行状況

≪鉄道≫

事業者名	路線名	駅名	運行本数 (平日)		運行本数 (土日祝日)		無人 駅
			上り	下り	上り	下り	
東日本旅客鉄道(株)	奥羽本線	十文字駅	17	16	26	25	
		醍醐駅	17	15	26	24	○
		柳田駅	17	15	26	14	○
		横手駅	17	19	26	19	
	北上線	横手駅	6	7	9	8	
		相野々駅	6	7	9	8	
		小松川駅	5	4	8	5	○
		黒沢駅	6	7	9	8	○

※令和5年9月30日時点

【運賃表】

運賃(円)							
路線名	奥羽本線				北上線		
駅名	十文字駅	醍醐駅	柳田駅	横手駅	相野々駅	小松川駅	黒沢駅
十文字駅	-	190	200	240	330	420	510
醍醐駅	190	-	190	200	330	330	510
柳田駅	200	190	-	190	240	330	420
横手駅	240	200	190	-	210	240	330
相野々駅	330	330	240	210	-	190	210
小松川駅	420	330	330	240	190	-	190
黒沢駅	510	510	420	330	210	190	-

※令和5年9月30日時点

≪高速バス≫※運行本数及び運賃については、季節変動等の変化有り

運行事業者名	路線名	運行経路		運行本数		運賃 (起点～終点)
		起点	終点	上り	下り	
羽後交通 関東バス	レイク& ポート号	田沢湖	新宿	1	1	10,600円
羽後交通 JRバス東北	グリーン ライナー号	湯沢・大曲	仙台	4	4	4,300円
羽後交通 秋田中央交通	湯沢秋田線	湯沢営業所 (湯沢市)	八橋市民 広場前 (秋田市)	3	3	大人1,150円 小人580円

※令和5年11月30日時点

≪路線バス≫

【運行経路】

運 行 地 域	路線名	運行経路(系統ごとに分類)		
		起点	経由地	終点
市 内 の み	市内線	赤谷地	—	横手南小学校前
	朝日が丘上台線	朝日が丘四丁目南口	横手バスターミナル	上台
		横手駅東口	ふるさと村・朝日が丘	横手バスターミナル
		横手駅東口	朝日が丘・ふるさと村	横手バスターミナル
		横手バスターミナル	横手病院前	上台
		朝日が丘四丁目南口	横手バスターミナル	横手高校
		吉沢団地前	横手高校	碓
	大森線	横手バスターミナル	田根森	大森病院前
	山内線	横手バスターミナル	駅東口・清陵・相野々駅	三ツ又温泉入口
		横手駅東口	清陵・相野々駅	三ツ又温泉入口
	ふるさと村線	横手駅東口	安田原	ふるさと村
	横手市循環バス	横手バスターミナル	イオンスーパーセンター西口	横手バスターミナル
	横手清陵学院	横手駅東口	旭川三丁目	横手清陵学院
		横手駅東口	本郷	横手清陵学院
	横手本荘線	横手バスターミナル	浅舞栄町	沼館
		横手バスターミナル	平鹿病院・浅舞栄町	沼館
		横手バスターミナル	新道角	坂の下
		横手高校	横手バスターミナル	坂の下
		横手バスターミナル	平鹿総合病院	坂の下
横手バスターミナル		玉米・老方	本荘営業所	
市 内 外	横手湯沢線	平鹿総合病院	羽後交通案内所前	湯沢営業所
	横手大曲線	横手バスターミナル	六郷米町	大曲バスターミナル
		平鹿総合病院	横手駅東口・六郷米町	大曲バスターミナル
	横手小安線	横手バスターミナル	羽後交通案内所前	稲庭榎
		横手駅東口	羽後交通案内所前	稲庭榎
		横手高校前	横手バスターミナル	皆瀬庁舎前
		平鹿総合病院	羽後交通案内所前	稲庭榎
	イオン大曲線	横手駅西口	せんなん	イオンモール大曲
	川西線	大曲バスターミナル	JA 内小友支店前	大森病院前
	岩井川線	平鹿総合病院	羽後交通案内所前	草の台

【運行本数・運賃・補助金の種別】

運行地域	路線名	運行形態	運行事業者	運行本数				運賃 (起点～終点)	運行補助金の種別
				平日		土日祝			
				上り	下り	上り	下り		
市内のみ	市内線	定時定路線型	羽後交通(株)	0	1	0	0	310円	—
	朝日が丘上台線			4	6	0	0	480円	フィーダー・県補助
	大森線			7	6	0	0	930円	フィーダー
	山内線			5	5	0	0	930円	フィーダー
	ふるさと村線			0	0	4	4	280円	—
	横手市循環バス			10	10	9	9	200円 (1乗車)	フィーダー
	横手清陵学院線			4	4	0	0	200円	—
市内外	横手本荘線			10	11	4	4	1,080円	フィーダー・県補助
	横手湯沢線			9	9	4	4	750円	地域間幹線
	横手大曲線			9	10	5	5	830円	地域間幹線
	横手小安線			7	7	4	4	1,260円	県補助
	イオン大曲線			0	0	4	4	660円	—
	川西線			4	3	0	0	790円	県補助
	岩井川線			7	7	3	3	1,510円	県補助

※路線の系統ごとに起終点の位置が異なるため、最も高い場合を記載

《乗合タクシー・コミュニティバス・自家用有償旅客運送》

分類	路線名	運行本数		運行時間帯 (始発～終着)	運行日	運賃
		上り	下り			
路線廃止代替 乗合タクシー	湯沢沼館線	3	3	6:55 ～18:21	月～金	200円 ～600円
	睦合線	3	3	7:20 ～16:16	月、水、金	
	大森線	12	12	6:20 ～18:50	月～金 ※予約制	
コミュニティバス	平鹿ふれあいバス (蛭野石成線)	2	2	8:50 ～16:20	月、木	無料
	平鹿ふれあいバス (吉田馬鞍線)	2	2	8:50 ～16:20	火、金	無料
	大森線(4ルート) ※冬期間のみ運行	各1	各1	9:00 ～16:00	各ルート週1日 (火、水、木、金)	無料
	山内コミュニティバス (松川方面)	1	1	8:20 ～14:30	火、木 ※予約制	無料
	山内コミュニティバス (武道方面)	1	1	8:20 ～14:30	月、水 ※予約制	無料
自家用有償 旅客運送	柏木・大森病院線	2	2	9:00 ～13:54	月、木	1乗車 200円
	上畑線	4	4	7:15 ～17:05	月～木	200円 ～700円

《乗用タクシー》

事業者名	本社所在地域	車両保有数	乗務員人数
有限会社 末広自動車	横手地域	21台	22名
つばめ自動車 株式会社	横手地域	15台	16名
よこてタクシー 株式会社	横手地域	7台	12名
合資会社 浅舞タクシー	平鹿地域	4台	3名
合同会社 沼館タクシー	雄物川地域	3台	2名
さとみタクシー 有限会社	雄物川地域	4台	4名
合資会社 大森タクシー	大森地域	3台	3名
有限会社 ユニオン交通	十文字地域	9台	10名

※令和5年9月30日時点

(3) 補助金の支出状況

本市内を運行するバス路線の一部については、国・県・市の補助金（地域公共交通確保維持改善事業等）が支出されており、令和4（2022）年度の状況は下記の通りです。

【路線別補助金の支出状況】

路線名	年間 輸送人員 (人)	経常 収益 (千円)	経常 費用 (千円)	経常 損益 (千円)	補助 金額 (千円)	内訳		
						国 (千円)	県 (千円)	横手市 (千円)
市内線	5,906	685	221	464	0	0	0	0
朝日が丘 上台線	28,552	4,550	13,396	-8,846	7,054	1,355	88	5,611
角間川線	5,486	2,039	15,606	-13,567	4,629	0	0	4,629
大森線	10,854	4,992	17,954	-12,962	10,244	2,094	0	8,150
山内線	8,222	2,688	15,543	-12,855	10,160	2,078	0	8,082
本荘線	43,847	16,978	61,389	-44,411	23,164	1,655	482	21,027
ふるさと村線	5,594	1,235	1,436	-201	0	0	0	0
湯沢線	23,407	8,302	43,297	-34,995	18,383	1,688	1,688	15,008
大曲線	132,405	43,616	94,168	-50,552	21,093	7,044	7,044	7,005
横手清陵 学院線	12,853	2,490	1,873	617	0	0	0	0
横手小安線	26,642	9,586	35,293	-25,707	11,355	0	2,428	8,927
横手市循環線	39,526	7,407	28,964	-21,557	17,038	3,484	0	13,554
イオン大曲線	2,297	1,182	3,546	-2,364	0	0	0	0
川西線	8,909	4,213	13,406	-9,193	3,536	0	589	2,947
岩井川線	32,425	15,706	45,994	-30,288	3,894	0	1,055	2,839

3-2 横手市の地域公共交通における課題の整理

本市における地域の現状や地域公共交通の現状及び実態・ニーズ把握の各調査結果等を踏まえ、横手市の地域公共交通における課題を下記の通り整理します。

課題① 日常生活における移動手段としてのサービス基盤の強化

- ▶日常生活における移動手段として、地域公共交通の役割がより大きくなっていくことが予想され、今後暮らしの足として市民生活を支える基盤強化の重要性が高まると考えられる
- ▶公共交通を必要とする人が移動に困ることがないように、日常生活の必要不可欠な移動手段として地域公共交通を維持していく必要がある

課題② 公共交通機関相互の連携機能強化

- ▶広大な市域をカバーしながら暮らしの足を維持・確保していくために、鉄道や路線バス、横手デマンド交通など、市内を運行する様々な公共交通の連携を強化し、ダイヤの見直しや料金の支払いの利便性向上などを検討しながら、親しみやすい地域公共交通ネットワークの実現を目指す
- ▶広範囲に立地する商業・医療施設への移動ニーズに対応するため、各公共交通モード間の連携により利便性を向上させ、スムーズにアクセスできるよう検討が必要になってくると考えられる

課題③ 地域の実情に応じた持続可能な交通体系の再構築

- ▶持続可能な地域公共交通体系を構築するため、利用実態や地域事情を考慮しながら路線等の見直しを行うなど、効率的な運行に向けた検討を行う必要があると考えられる
- ▶様々な場面で地域公共交通が移動手段として選ばれるよう、総合計画をはじめとする都市計画・商業・福祉分野など、地域公共交通が密接に関係する分野との連携強化を目指す
- ▶横手デマンド交通などにより市全域をカバーできているが、地域によって実情が異なることから、持続可能な地域公共交通の構築に向け、地域を熟知している自主運営組織などが中心となって地域特性に応じた取り組みを検討する

課題④ 適切な情報提供環境の形成

- ▶より使いやすい地域公共交通とするため、多様な媒体やICTなどを活用しながら、誰にとっても分かりやすく、いつでも必要な情報を入手できる環境を目指す

3-3 課題の裏付けとなる現状分析及びニーズ調査結果の整理

本市における地域の現状や地域公共交通の現状及び実態・ニーズ把握の各調査結果等のうち、課題の裏付けとなる項目をそれぞれの課題ごとに整理します。

課題① 日常生活における移動手段としてのサービス基盤の強化

■ 人口減少及び高齢化に対応した公共交通の構築

○人口減少及び少子高齢化が進展し、2040（令和22）年には、2020（令和2）年から総人口は約26,000人減少、高齢化率は10.2ポイント上昇し49.2%となる予測

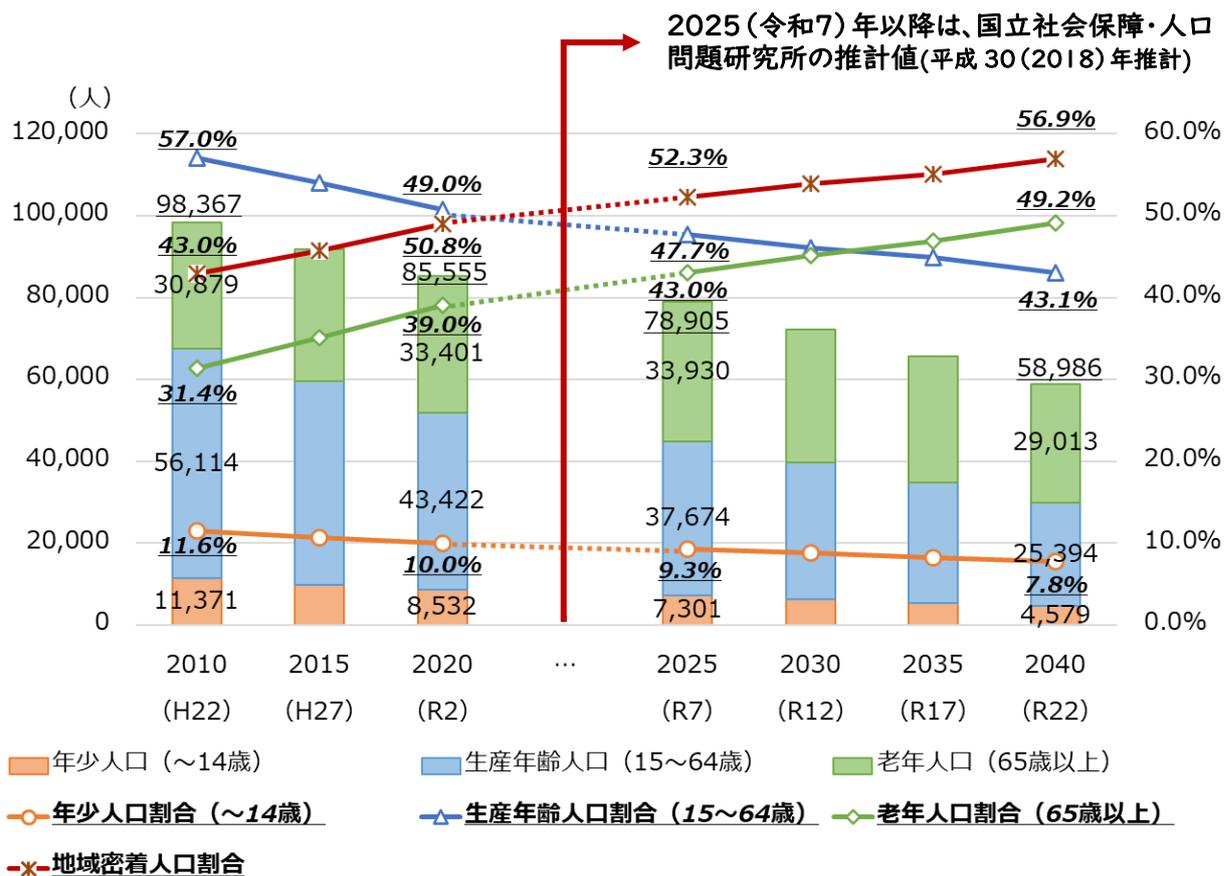
○一方で、地域公共交通の主たる利用者層である「地域密着人口※」の総人口に占める割合は増加傾向にあり、2040（令和22）年には56.9%になる予測

●日常生活における移動手段として、地域公共交通の役割がより大きくなっていくことが予想され、今後暮らしの足として市民生活を支える基盤強化の重要性が高まると考えられる

※「地域密着人口」…

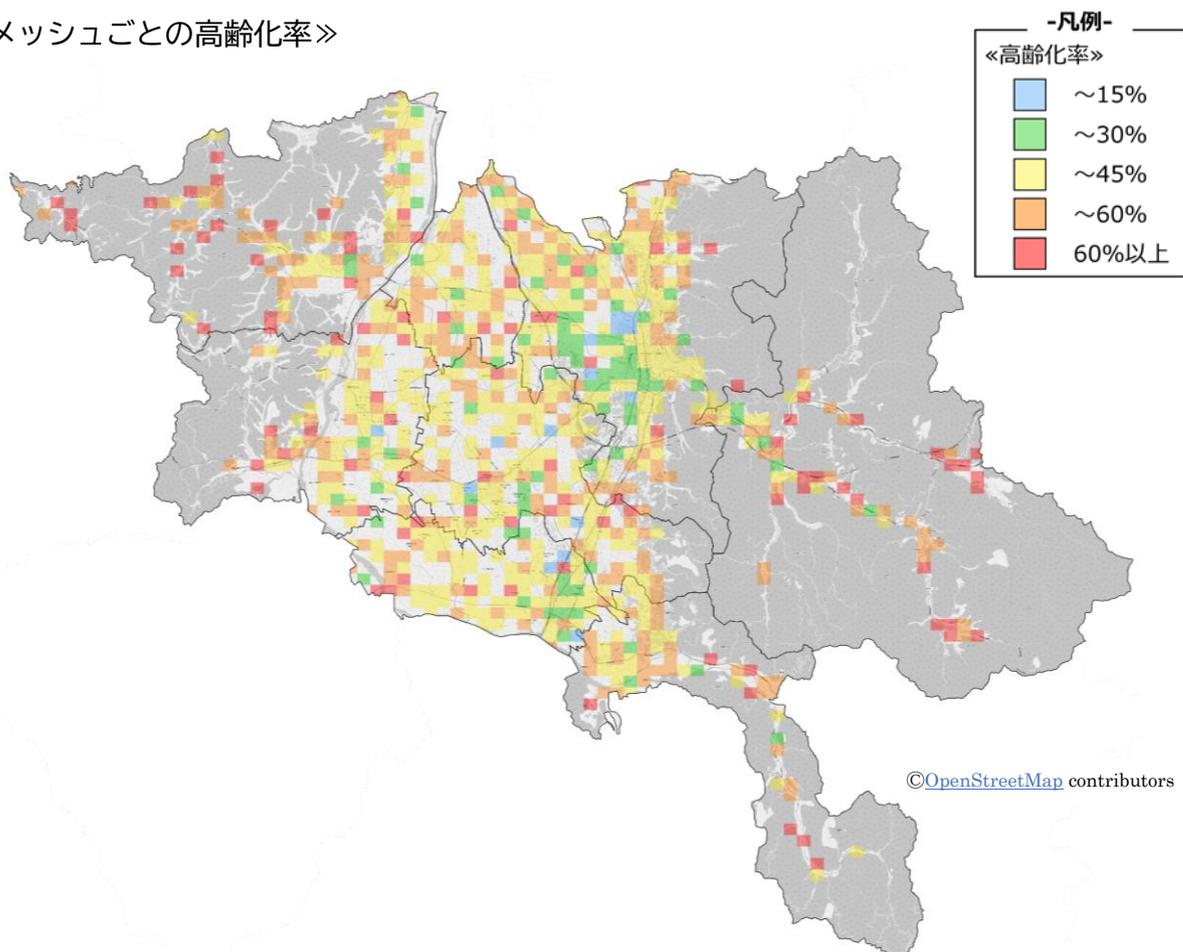
「年少人口」と「老年人口」を合算した数値であり、日々の生活の中で、暮らしている地域への密着の度合いが高く、通学や通院など、日常的に公共交通を利用している層。

《年齢3区分別の人口推移と将来推計》



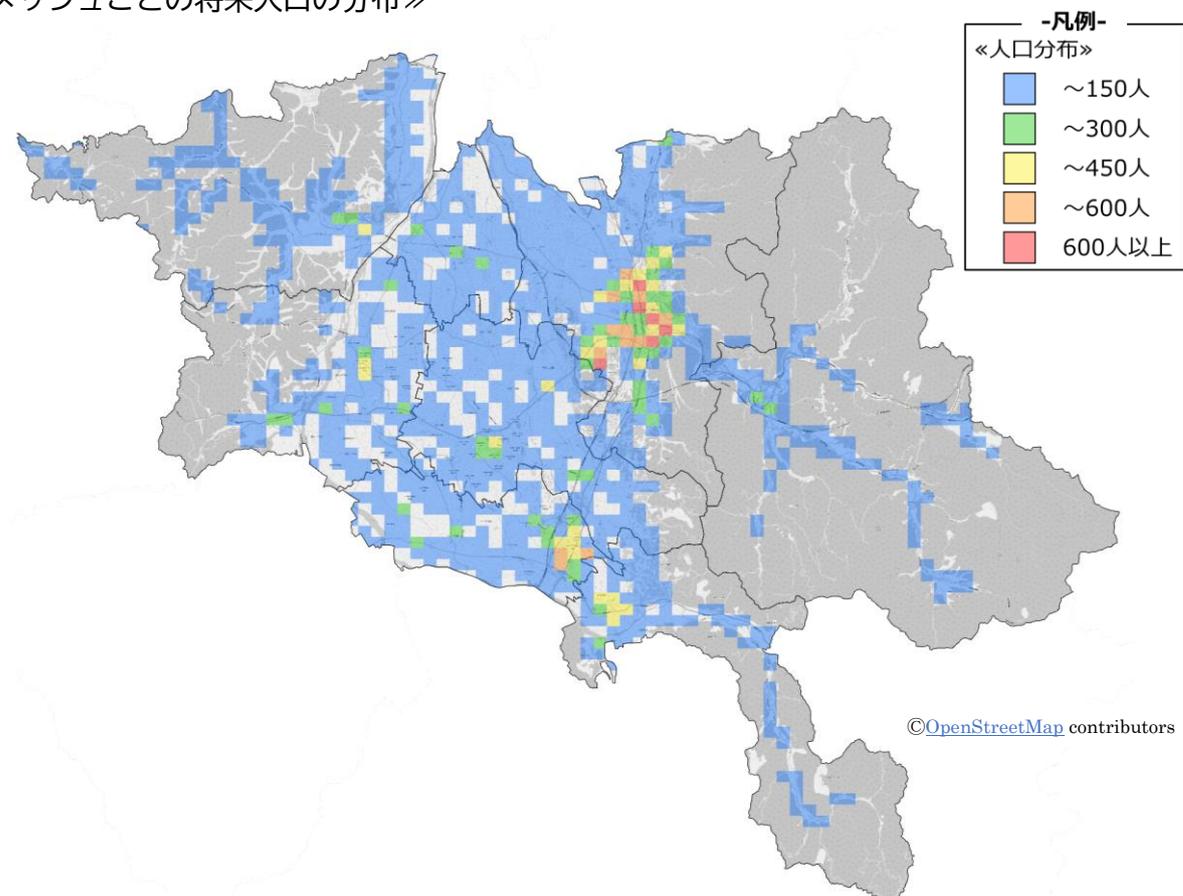
資料：国勢調査+国立社会保障・人口問題研究所

《メッシュごとの高齢化率》



資料: 令和2(2022)年国勢調査より作成

《メッシュごと将来人口の分布》



資料: 令和2(2022)年国勢調査より作成

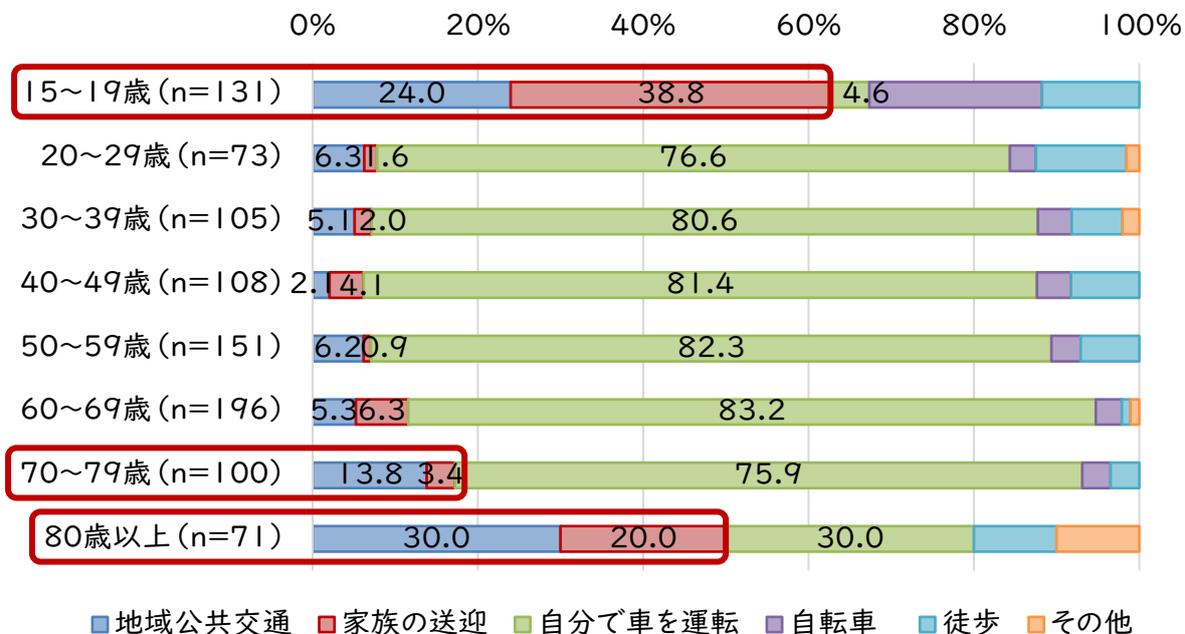
■ 運転免許を保有していない方の移動手段の継続的な維持・確保

○通勤・通学や買い物など日常生活における移動手段は、「自分で車を運転」が多くなっており、自家用車に依存している状況にある

○15～19歳や70歳代、80歳以上では「地域公共交通」「家族の送迎」の割合が多くなっている

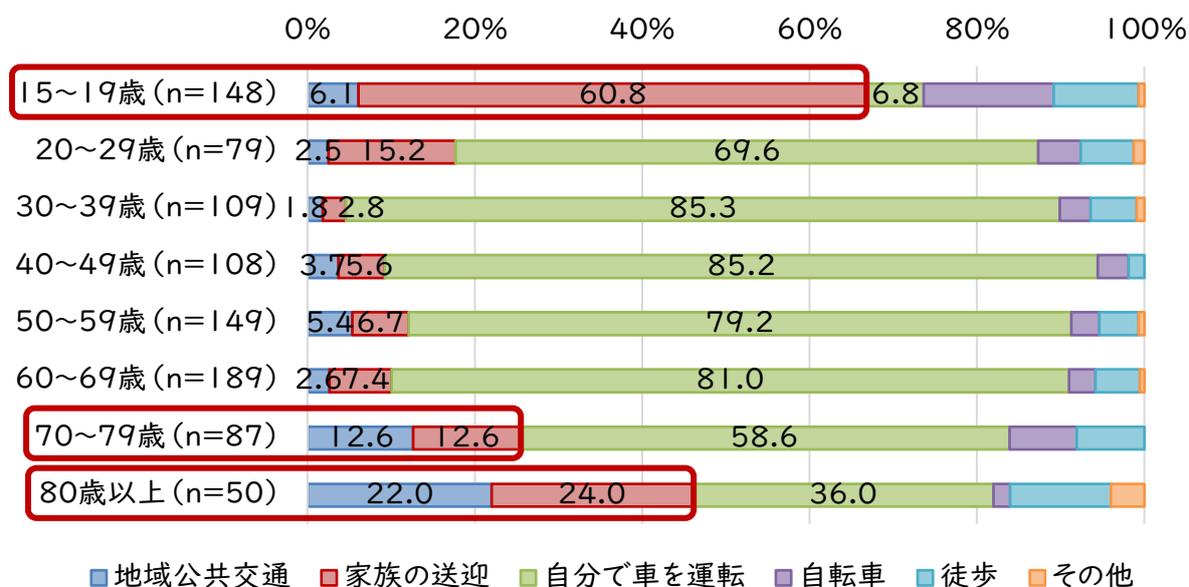
●公共交通を必要とする人が移動に困ることがないように、日常生活の必要不可欠な移動手段として地域公共交通を維持していく必要がある

《年齢別の通勤・通学時の主たる移動手段》



資料:横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査(令和5(2023)年8月実施)

《年齢別の買い物時の主たる移動手段》



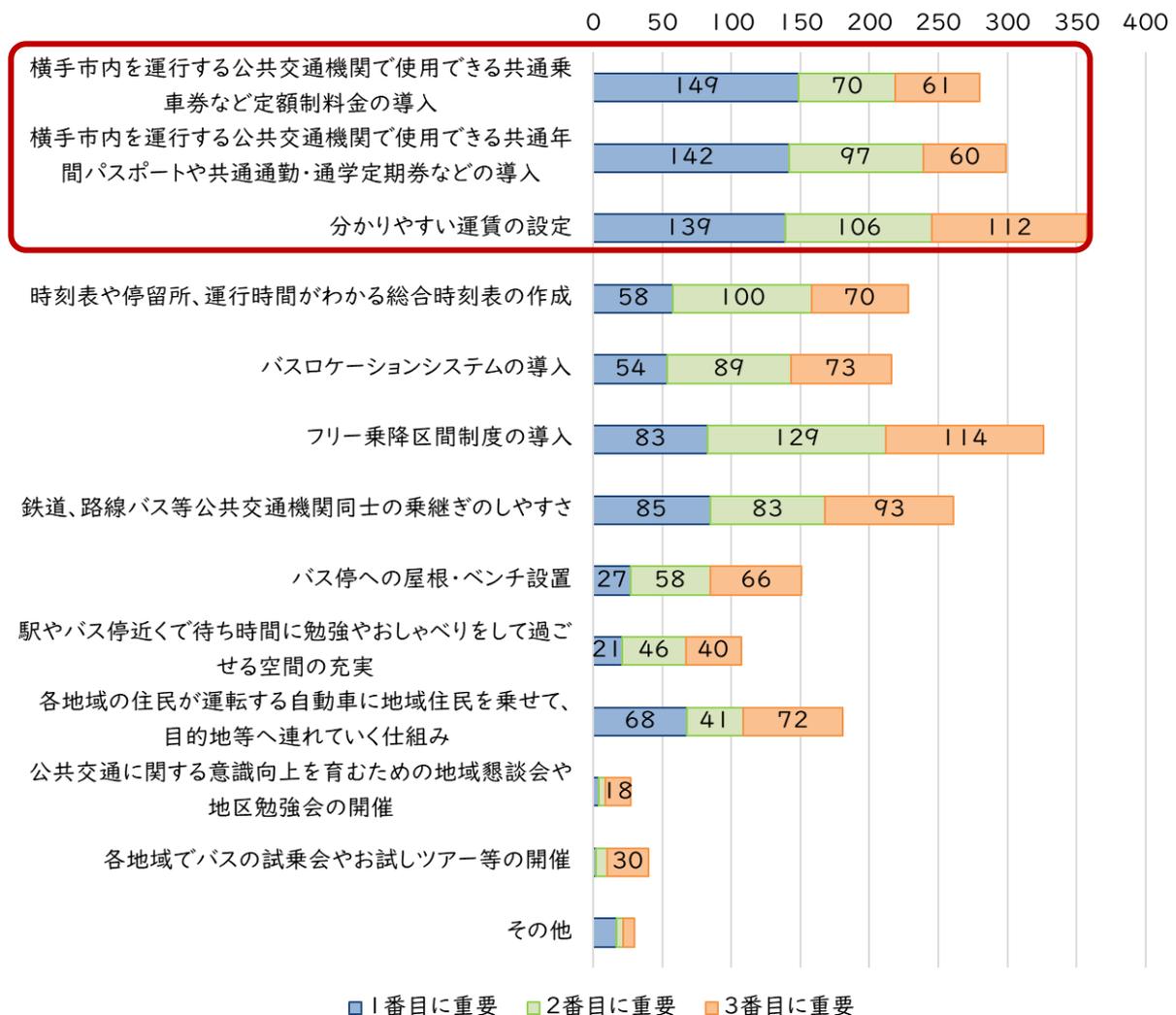
資料:横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査(令和5(2023)年8月実施)

課題② 公共交通機関相互の連携機能強化

■ 地域公共交通ネットワークの簡素化および利便性向上

- 本市ではこれまで、公共交通事業者や地域住民などと連携して多様な交通モードを展開してきたが、それぞれの名称や利用方法、運賃などが異なるため、利用者にとっては複雑な面もある
- 利用者を増やすための取り組みとして、「分かりやすい運賃の設定」「全ての公共交通機関で利用できる共通乗車券・定期券の導入」が多く挙げられている
- 広大な市域をカバーしながら暮らしの足を維持・確保していくために、鉄道や路線バス、横手デマンド交通など、市内を運行する様々な公共交通の連携を強化し、ダイヤの見直しや料金の支払いの利便性向上などを検討しながら、親しみやすい地域公共交通ネットワークの実現を目指す

《利用者を増やすために重要な取り組み》

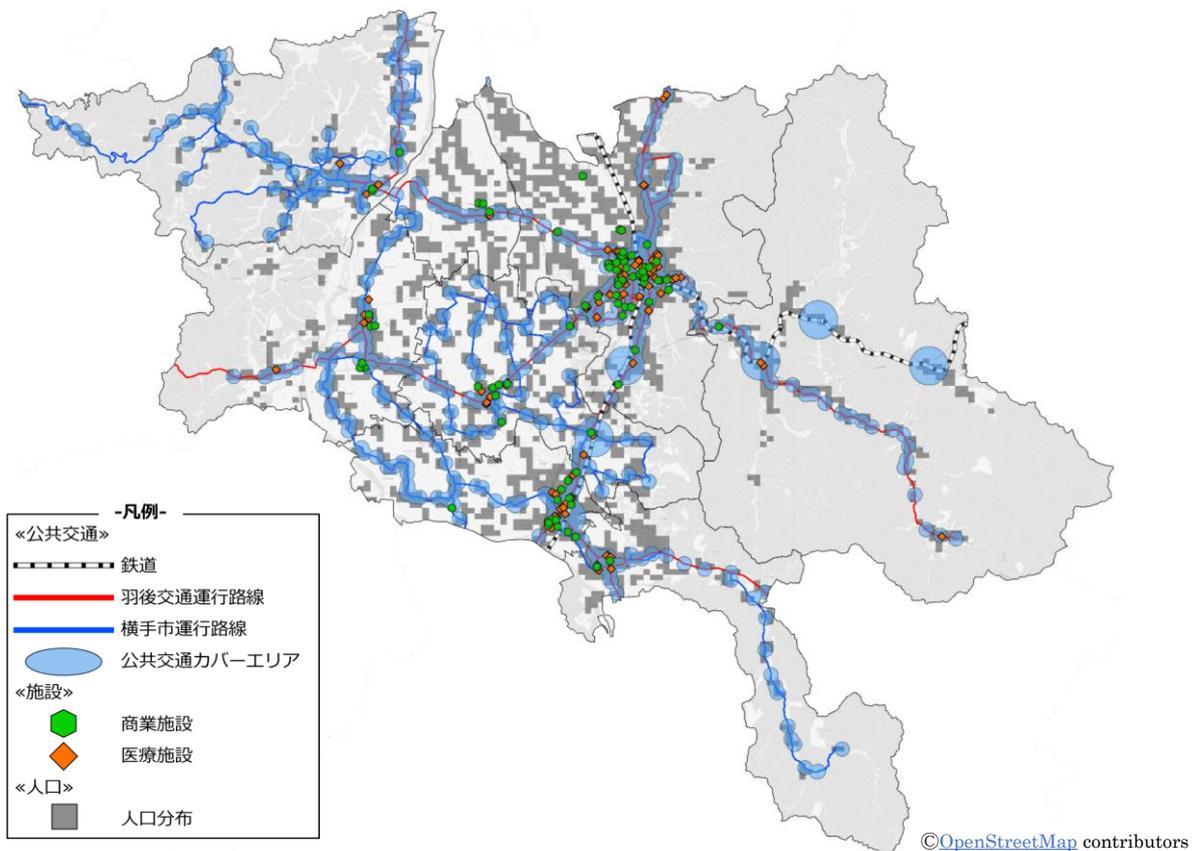


資料：横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和5（2023）年8月実施）

■ 広範囲に立地する商業・医療施設へのアクセス

- 商業施設^{※1}及び医療施設^{※2}は、横手地域から十文字地域沿いに多く位置しているほか、各地域の中心エリアに立地しており、ほとんどの施設が公共交通カバーエリア^{※3}に含まれている
- 主な通院先では、横手地域の「平鹿総合病院」や「市立横手病院」が多くなっている一方で、居住している地域に依らず、通院先が広範囲かつ個別化している状況にある
- バス停までの距離が遠いエリアについては、乗り継ぎせず直接目的地まで行くことができる横手デマンド交通を利用しているケースが多い
- 広範囲に立地する商業・医療施設への移動ニーズに対応するため、各公共交通モード間の連携により利便性を向上させ、スムーズにアクセスできるよう検討が必要になると考えられる

《商業・医療施設の立地状況と公共交通カバーエリア^{※3}》



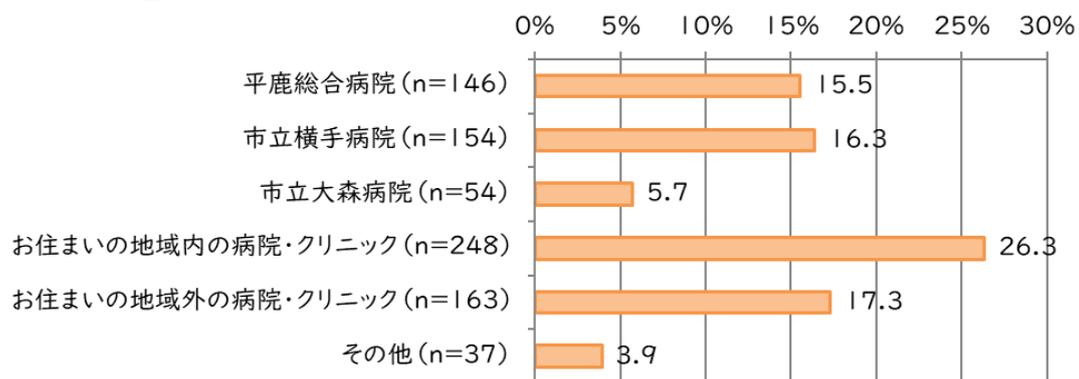
資料：秋田県バス協会+NAVITIME 施設一覧より作成(令和5年(2023)年9月30日時点)

※1 商業施設には、スーパー・コンビニ・ドラッグストア(日用品・食料品の取り扱い有)を含んでいる

※2 医療施設には、歯科医院も含まれている

※3 公共交通カバーエリアは、立地適正化計画に準じて、鉄道駅から800m、バス停から300mの範囲

《市民の主な通院先》



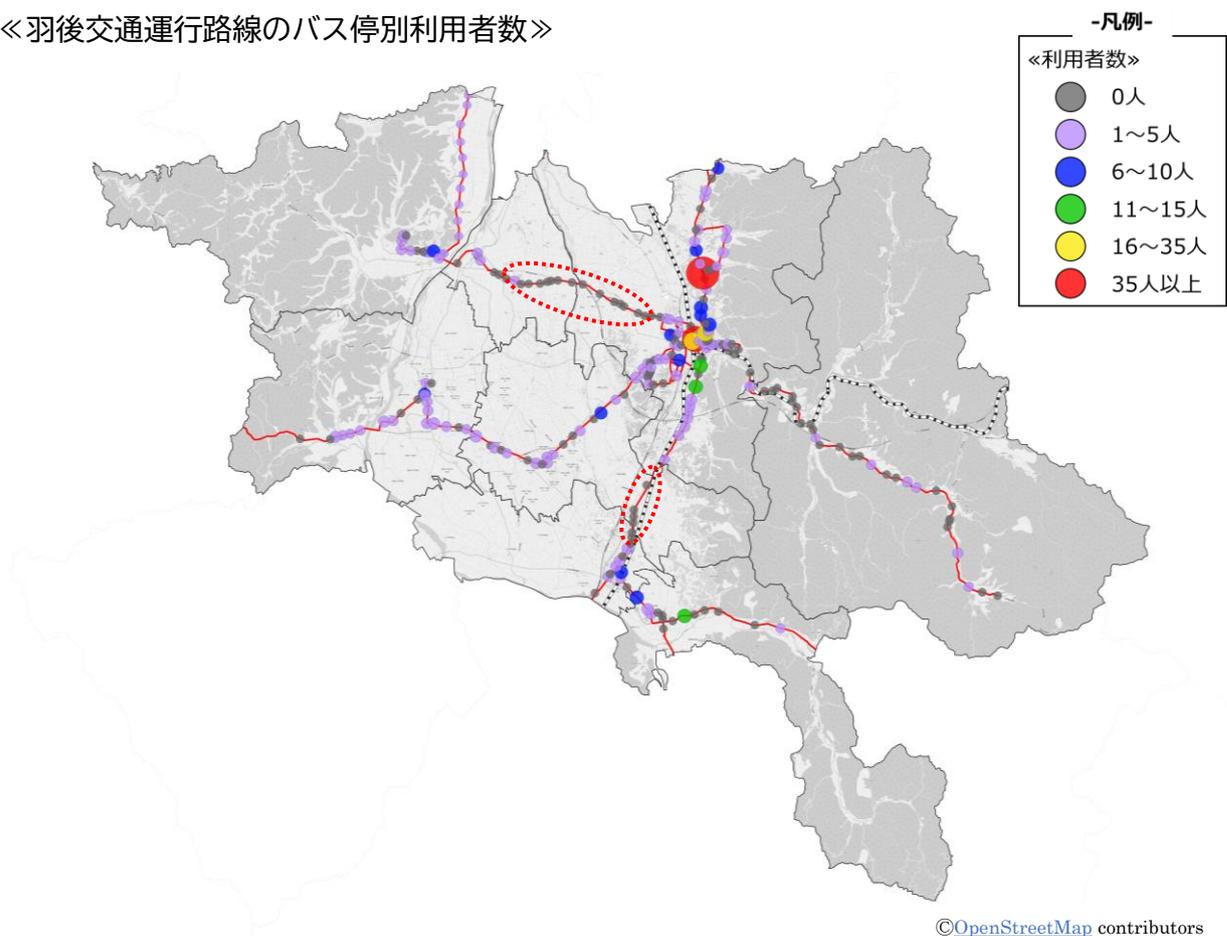
資料：横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和5（2023）年8月実施）

課題③ 地域の実情に応じた持続可能な交通体系の再構築

■ 利用の少ない路線・区間の見直し

- 羽後交通が運行するバス路線の市内 526 停留所のうち、約 73%の 385 停留所※で利用者がいない状況
- 令和 4（2022）年の路線別収支では、15 路線のうち 13 路線で赤字の状態
- 横手デマンド交通の利用状況をみると、ほとんどの地域において同一地域内での利用が多くなっているが、増田地域から十文字地域、他地域から横手地域への移動などにおいては、路線バスが運行している区間での利用も多くみられる
- 持続可能な地域公共交通体系を構築するため、利用実態や地域事情を考慮しながら路線等の見直しを行うなど、効率的な運行に向けた検討を行う必要があると考えられる

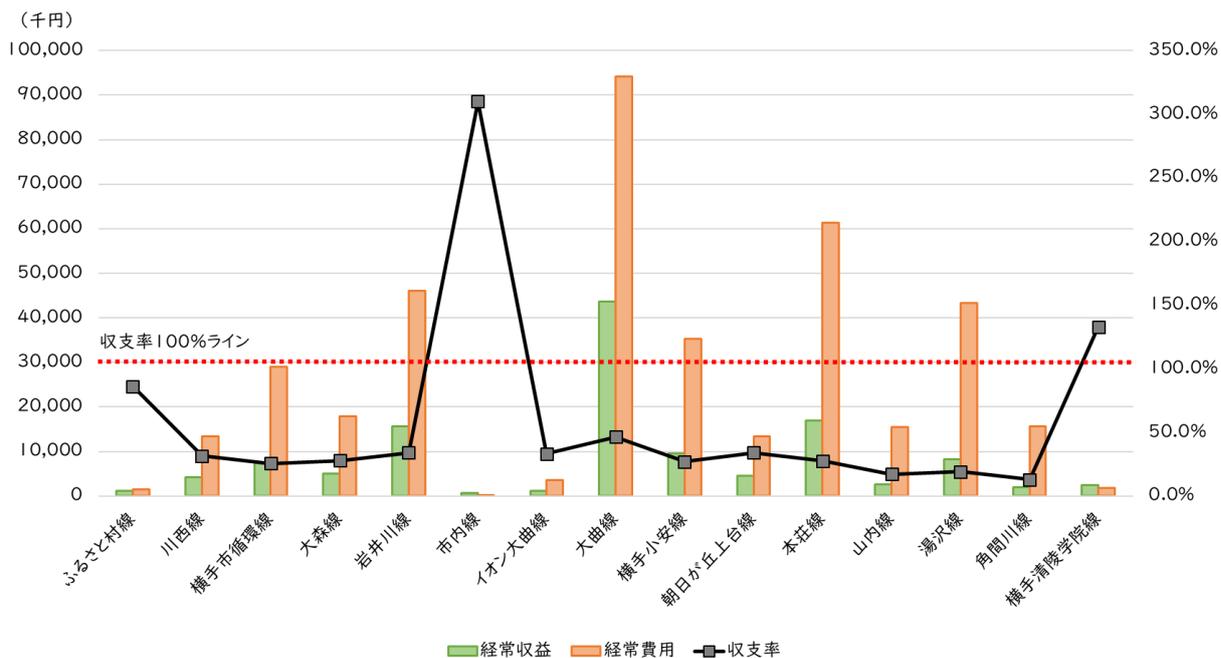
《羽後交通運行路線のバス停別利用者数》



資料：横手市地域公共交通計画に係るバス乗降調査（令和5（2023）年7月13日、15日、16日実施）

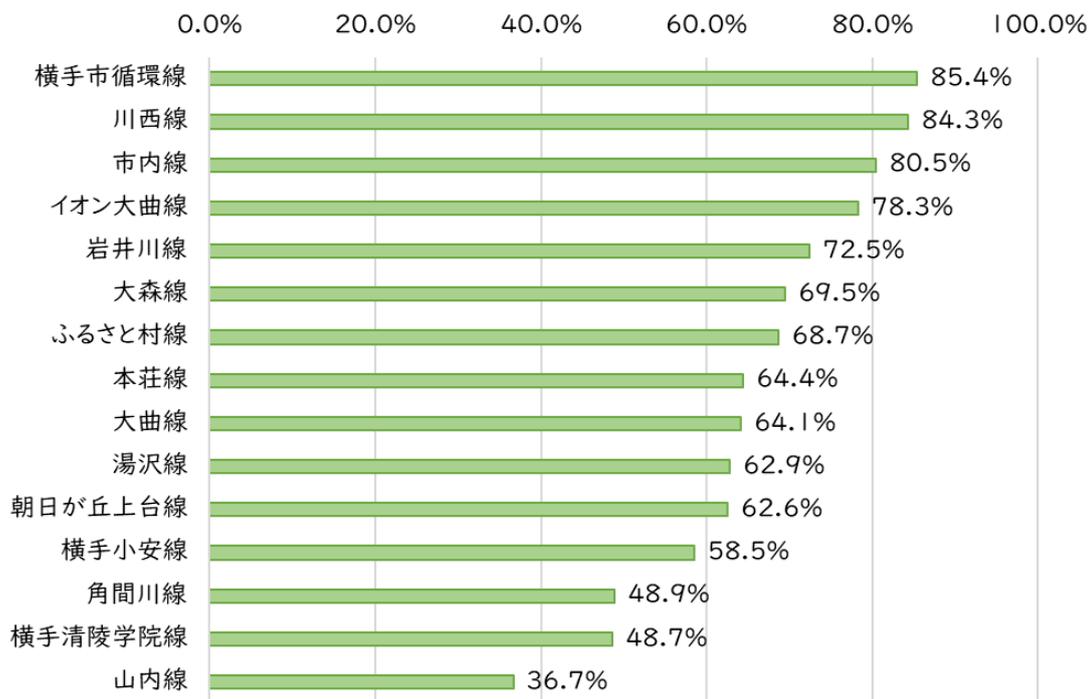
※利用者がいないバス停は、バス乗降調査を実施した日の結果である点に留意

《令和4（2022）年の路線別収支状況》



資料：横手市資料より作成

《平成30（2018）年と比較した令和4（2022）年のバス路線別乗車人員》



資料：横手市資料より作成

《令和4（2022）年度の横手デマンド交通地域別利用者数》

単位：人

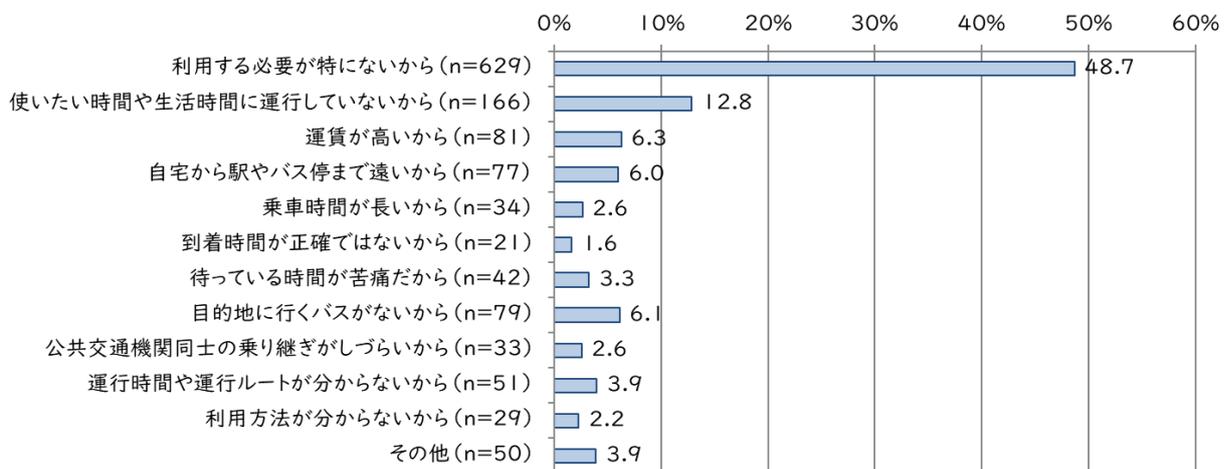
乗降地域		降車地域							
		横手地域	増田地域	平鹿地域	雄物川地域	大森地域	十文字地域	山内地域	大雄地域
乗車地域	横手地域	8,083	219	1,439	897	194	369	829	625
	増田地域	325	200	28	1	0	316	0	1
	平鹿地域	1,376	227	1,436	247	8	354	0	2
	雄物川地域	931	4	552	5,231	331	105	0	41
	大森地域	283	0	8	337	1,849	24	0	152
	十文字地域	806	229	307	82	25	3,196	0	4
	山内地域	914	0	0	0	0	0	1,261	4
	大雄地域	579	1	2	27	215	1	5	192

資料：横手市資料より作成

■ 都市計画・商業・福祉など多様な分野と連携した公共交通の展開

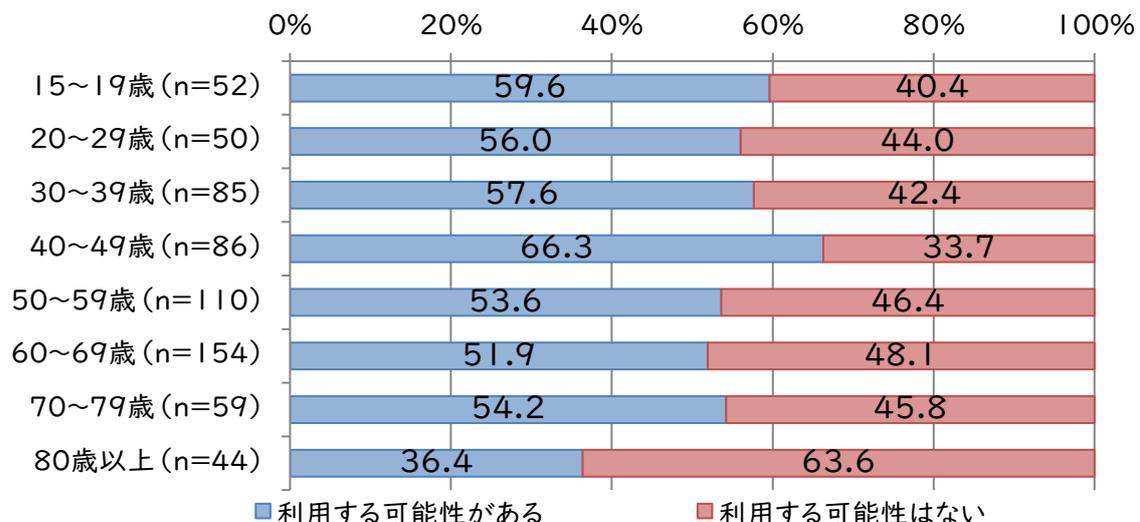
- 本市の都市計画マスタープランにおける将来の都市構造「多核型のコンパクトシティ+ネットワーク」を実現するためには、ネットワークの軸として公共交通が機能し続けていくことが重要な視点と捉えられる
- 地域公共交通を利用していない理由としては、「利用する必要が特にならないから」がもっとも多くなっており、自家用車や運転免許の保有、家族の送迎等の状況から必要性を感じていないことがうかがえる
- 一方、15～79歳の全ての年齢層で半数以上が利用転換の可能性があると回答しており、運転免許証の返納などの状況の変化により、どの年齢層でも日常生活における公共交通の必要性は高まる
- 様々な場面で地域公共交通が移動手段として選ばれるよう、総合計画をはじめとする都市計画・商業・福祉分野など、地域公共交通が密接に関係する分野との連携強化を目指す

《公共交通を利用していない理由》



資料:横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査(令和5(2023)年8月実施)

《利用転換の可能性》



資料:横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査(令和5(2023)年8月実施)

■ 地域との協働による取り組み

- 地域別意見交換会において意見として出された、地域での取り組み内容を3つの段階に分けて整理した
- 社会教育法を根拠とする「公民館」の活動に制約があることから、本市では「横手市地区交流センター設置条例」を制定し、施設の名称を「地区交流センター」に変更することで、社会教育法の適用を受けない施設とした。それにより、地域の拠点として生涯学習をはじめとする各種活動や施設利用の幅が広がっている
- 増田地域の狙半内地区において、共助組織が運行主体となって自家用有償旅客運送「上畑線」を運行している
- 横手デマンド交通などにより市全域をカバーできているが、地域によって実情が異なることから、持続可能な地域公共交通の構築に向け、地域を熟知している自主運営組織などが中心となって地域特性に応じた取り組みを検討する

≪地域別意見交換会における主な意見≫

段階① -地域で地域の公共交通を考える-

- ・地域で公共交通について検討する機会を作る
- ・地域ごとに差があるため、地域ごとに考えていく
- ・各地域で何に困っているか議論していく(町内会単位で)

段階② -各地域(コミュニティ組織レベル)内で公共交通の情報発信を行う-

- ・地域に公共交通等のパンフレットによるアピールをする
- ・子どもを対象とした循環バスの乗車体験のような事業を考える
- ・地域側がまず声を上げる
- ・各地区の交流センター同士が交流し情報共有することで、お互いに連携することができる

段階③ -地域で運行する公共交通の取り組み-

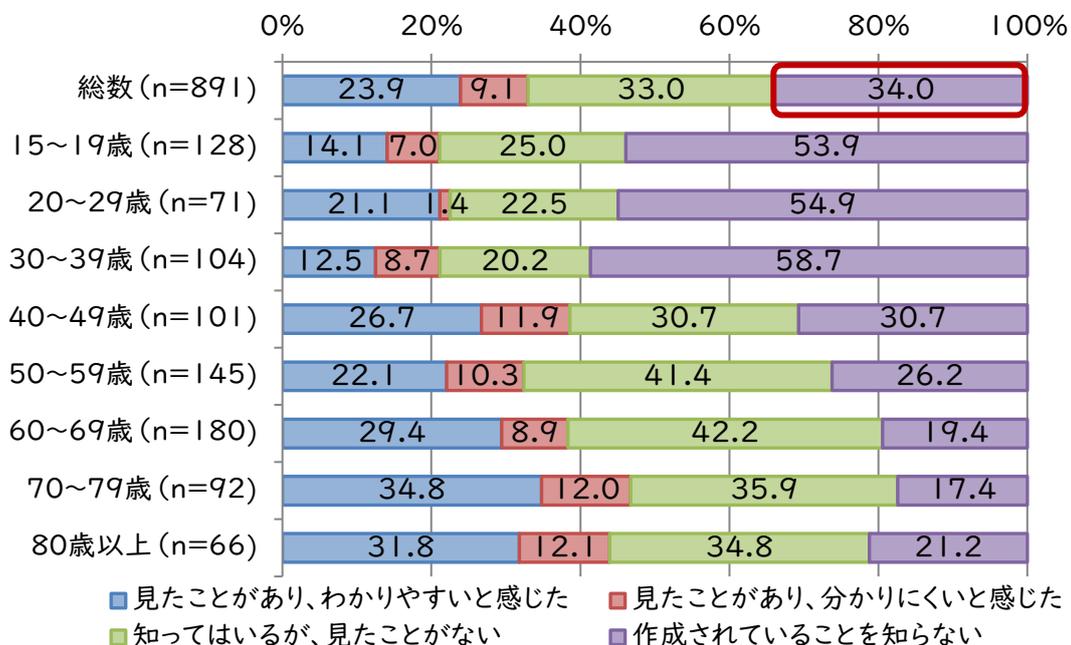
- ・共助による運行ができるようにしてほしい
- ・地域で移動を支える仕組み
- ・地域住民が運転する自家用有償運送
- ・自家用有償運送を共助の仕組みでやる
- ・ライドシェアの取り組み

課題④ 適切な情報提供環境の形成

■ 誰にとっても分かりやすい情報提供環境の形成

- 横手市循環バス・横手デマンド交通のパンフレットについて、34%の市民は「作成されていることを知らない」と回答しており、年齢別にみると、15～39歳の若年層で認知度が低い状況にある
- 本市を運行する地域公共交通の時刻表や路線図、運賃等の情報入手の方法は統一されておらず、一部を除き遅延や運休等のリアルタイムの情報は入手できない状況にある
- 各公共交通機関における「運行情報の案内」の満足度については、鉄道で24.7%、路線バスで30.3%、横手デマンド交通で13.5%の方が不満と答えている
- より使いやすい地域公共交通とするため、多様な媒体やICTなどを活用しながら、誰にとっても分かりやすく、いつでも必要な情報を入手できる環境を目指す

《横手市循環バス・横手デマンド交通パンフレットの認知度》

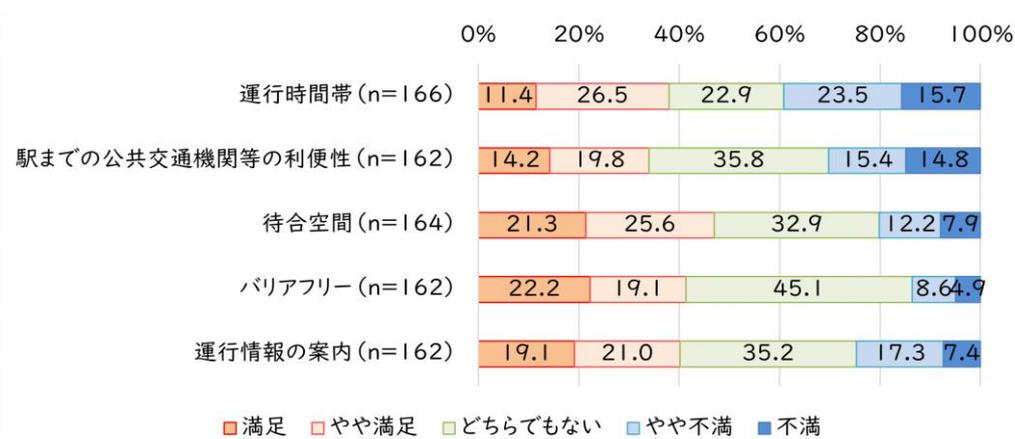


資料:横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査(令和5(2023)年8月実施)

《地域公共交通ごとの情報の入手方法》

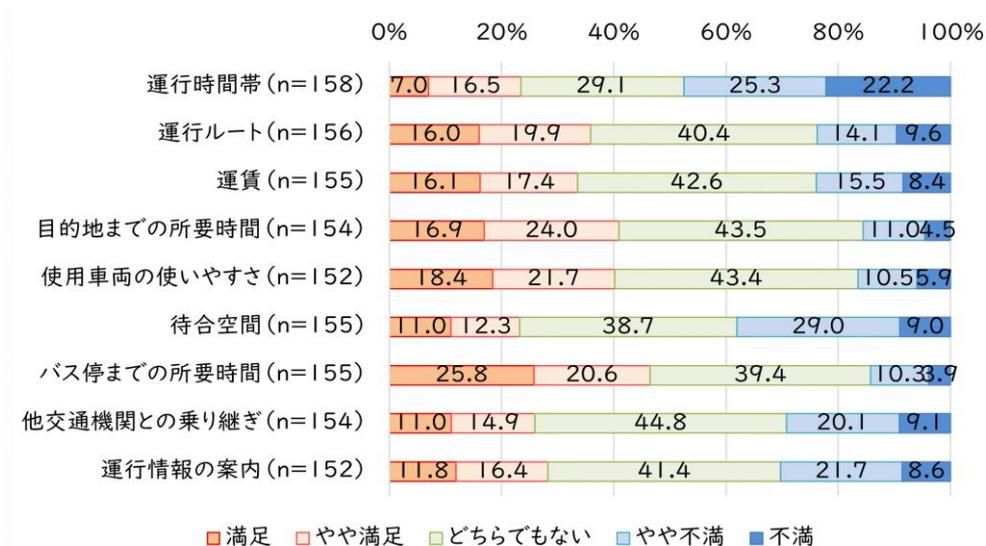
分類	主たる情報入手方法
鉄道	JR 東日本 HP、どこトレ(JR 運行情報専用サイト)、時刻表(紙)
高速バス	時刻表(紙)、羽後交通 HP、乗換検索サイト、バスロケーションアプリ
路線バス	時刻表(紙)、羽後交通 HP(リアルタイム情報発信無し)、乗換検索サイト
横手市循環バス	時刻表(紙)、横手市 HP(リアルタイム情報発信無し)、バスロケーションアプリ
横手デマンド交通	横手市 HP(リアルタイム情報発信無し)
乗合タクシー	時刻表(紙)、横手市 HP(リアルタイム情報発信無し)、乗換検索サイト
コミュニティバス	時刻表(紙)、横手市 HP(リアルタイム情報発信無し)
自家用有償旅客運送	時刻表(紙)、横手市 HP(リアルタイム情報発信無し)

《鉄道における各項目の満足度》



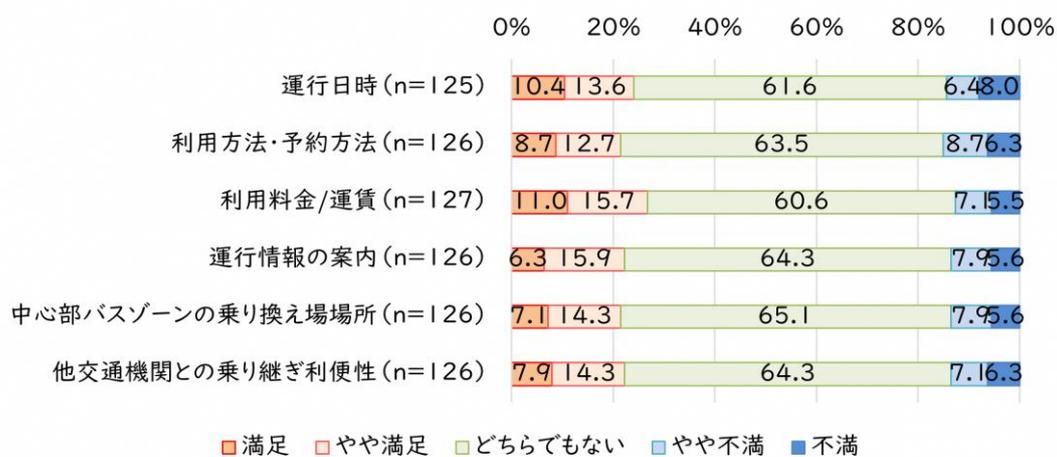
資料:横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査(令和5(2023)年8月実施)

《路線バスの各項目の満足度》



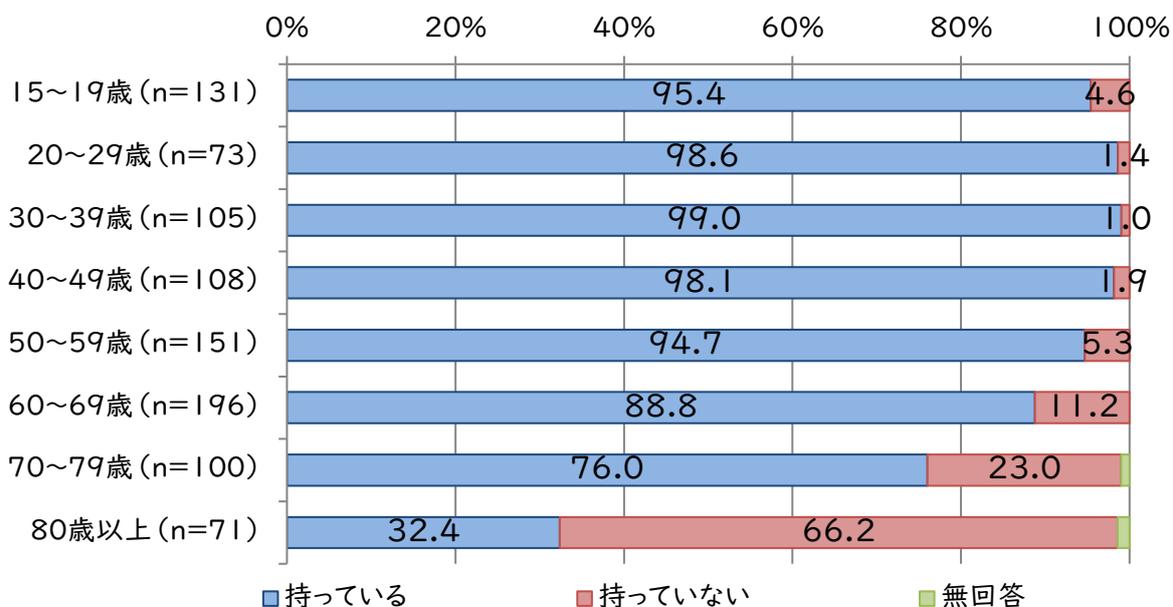
資料:横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査(令和5(2023)年8月実施)

《横手デマンド交通における各項目の満足度》



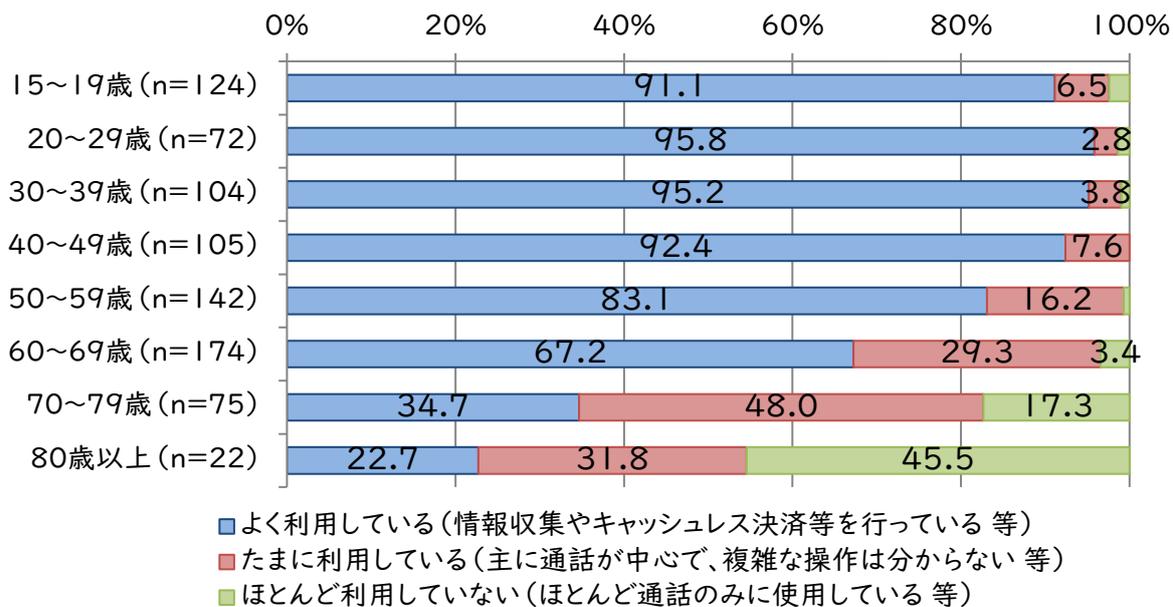
資料:横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査(令和5(2023)年8月実施)

「スマートフォンの保有状況」



資料：横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和5（2023）年8月実施）

「スマートフォンの利用状況」



資料：横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和5（2023）年8月実施）

4. 横手市の地域公共交通における方針と目標

4-1 横手市地域公共交通が目指すべき将来像（基本的な方針）

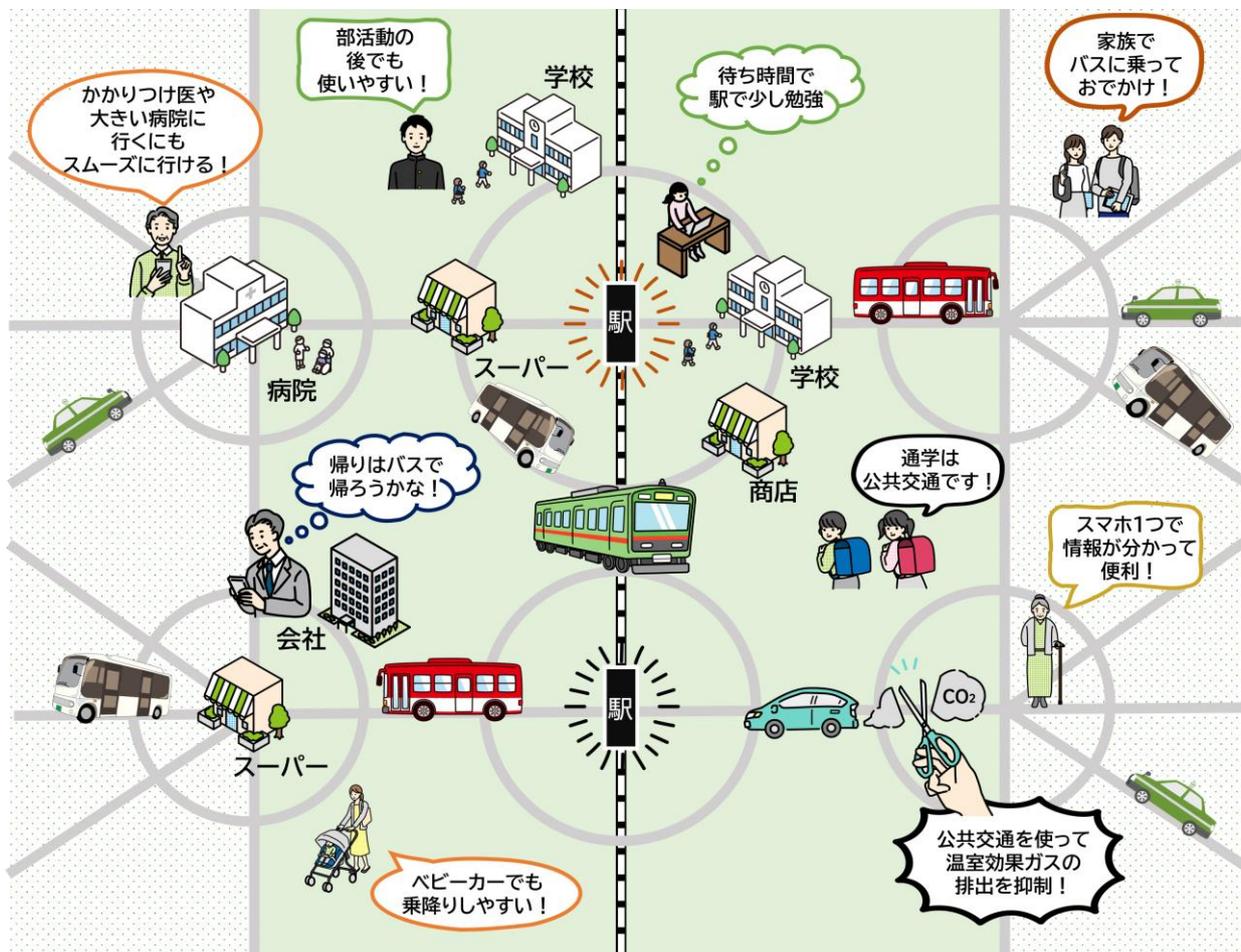
本市のまちづくりの方向性や地域公共交通の課題を整理してきましたが、横手市地域公共交通の目指すべき将来像については、第2次横手市総合計画後期基本計画における公共交通施策の「目指す将来の姿」を引用し、「市民が日常生活を営む上で支障なく移動手段が確保されています。」と定めます。

《地域公共交通が目指すべき将来像》

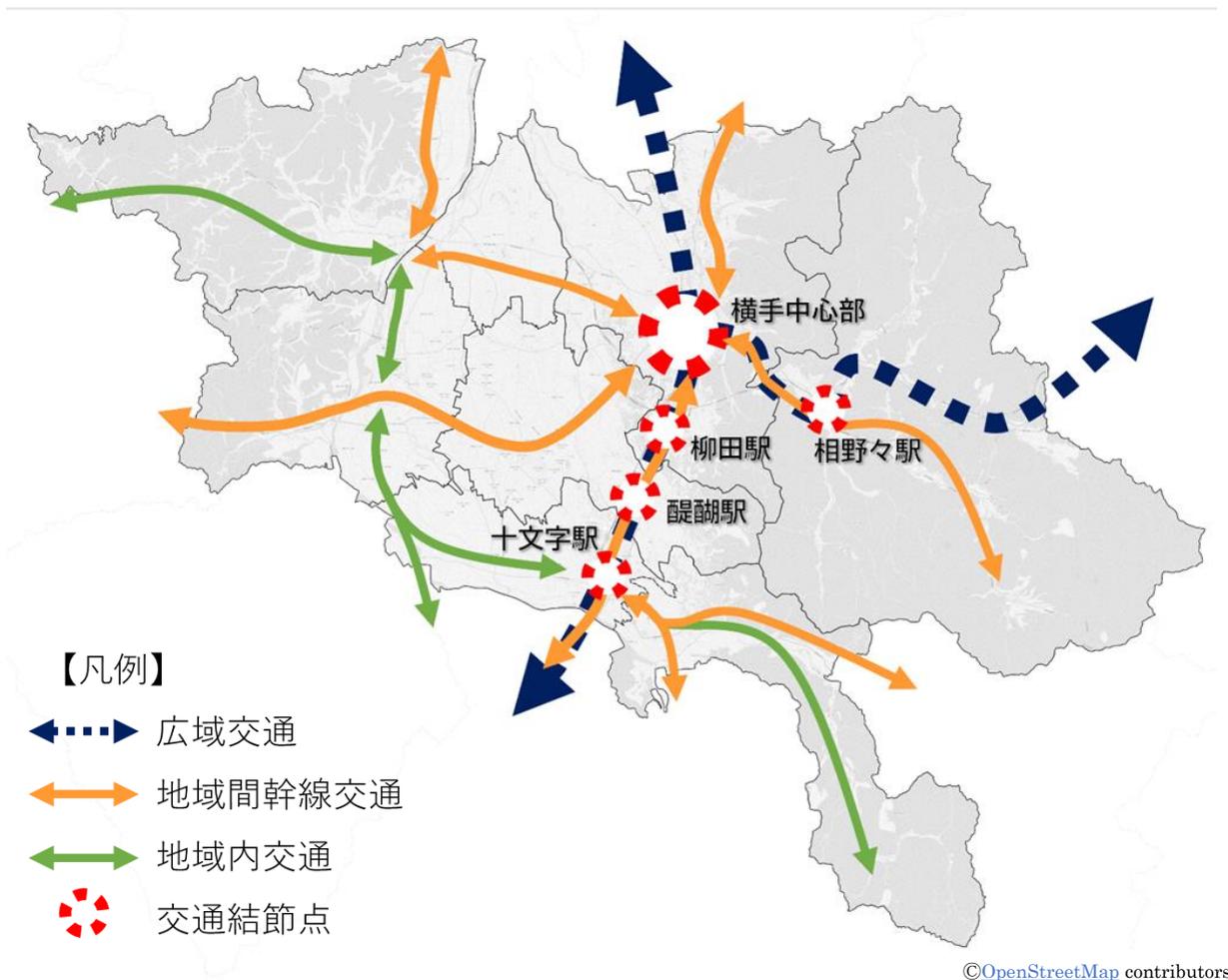
市民が日常生活を営む上で支障なく移動手段が確保されています。

鉄道や路線バス、横手デマンド交通などのあらゆる交通モードにおいて、利用者の動向やまちづくりの方針と密に連携しながら利用促進に取り組むとともに、行政と交通事業者や他分野における関係者も含めた相互間の連携を通じ、利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの構築のための見直し等に取り組みます。「日常生活を営む上で支障なく移動手段が確保されている」という地域公共交通の将来像を目指し、市民一人ひとりが移動に困ることなく、「使いたい時に使える」「行きたい場所に行ける」快適な暮らしの足の確保を図っていきます。

《本市が目指す公共交通を利用したライフスタイルのイメージ》



《目指すべき将来ネットワーク像》



©OpenStreetMap contributors

《対応する地域公共交通イメージ》

＜広域交通＞		<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 奥羽本線、北上線 ・ 高速バス（湯沢秋田線、仙台・東京方面）
＜地域間幹線交通＞	広域路線	路線バスの内、市町村を跨いで運行する路線 ・ 横手湯沢線、横手大曲線、横手本荘線、横手小安線、川西線、岩井川線、イオン大曲線
	市内路線	路線バスの内、市内で運行が完結する路線
＜地域内交通＞		横手市循環バス、横手デマンド交通、路線廃止代替乗合タクシー、コミュニティバス、自家用有償旅客運送
＜補完交通＞		タクシー
＜交通結節点＞		横手バスターミナル、鉄道駅など

4-2 将来像を実現するための各交通モードの役割

都市計画マスタープランでは、各地域の生活機能を支える8つのエリアを地域拠点（横手地域は中心拠点、十文字地域は副拠点）と位置付けており、その拠点間を結ぶ公共交通の役割を、下表のとおり定めます。

■公共交通の役割分担と位置づけ

区分	役割分担	対応する主な路線
広域交通	<ul style="list-style-type: none"> ○市内外の広域的な移動を支え、市域を超えた交流を促進する ○通勤・通学、買い物、観光など多様な目的に対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 奥羽本線 ・JR 北上線 ・高速バス (湯沢秋田線、仙台・東京方面)
地域間幹線交通	【市町村を跨いで運行する路線バス】 <ul style="list-style-type: none"> ○市内外の交通網の軸となる路線 ○市内外の広域的な移動を支える ○通勤・通学、買い物、観光など多様な目的に対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・横手大曲線^{※1} ・横手湯沢線^{※1} ・横手本荘線^{※2} ・横手小安線 ・川西線 ・岩井川線 ・イオン大曲線
	【本市内で完結する路線バス】 <ul style="list-style-type: none"> ○市内の交通網の軸となる路線 ○地域拠点間を結び、日常の移動を支える ○通勤・通学、買い物、観光など多様な目的に対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内線 ・朝日が丘上台線^{※2} ・大森線^{※2} ・山内線^{※2} ・ふるさと村線 ・横手清陵学院線
地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> ○広域交通や地域間幹線交通に接続し、市内中心部の移動を支える ○路線バスが運行していない地域の交通空白を解消する ○地域の実情に合わせた様々な目的に対応 ○観光における二次交通としての機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・横手市循環バス^{※2} ・横手デマンド交通^{※2} ・路線廃止代替乗合タクシー ・コミュニティバス ・自家用有償旅客運送
補完交通	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道や路線バス網を補完し、少量個別輸送を担う移動手段 	<ul style="list-style-type: none"> タクシー
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ○上記の公共交通をつなぐ結節機能が期待できる拠点 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅、横手バスターミナル等

※1 地域間幹線系統補助金を活用している路線を指し、秋田県地域公共交通計画で位置づけられた地域間幹線軸

※2 地域内フィーダー系統補助金を活用している路線を指す

4-3 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

地域間幹線系統は、広域路線として市町村間の移動を支えており、交通事業者及び沿線市町村と連携して利用促進等を図りながら維持・確保に努める路線として、秋田県地域公共交通計画で位置づけられています。地域間幹線系統に接続し、地域内および地域間の移動に対応する重要な路線がフィーダー系統であり、日常生活（通勤・通学、買い物、通院等）の移動手段として利用され、市民の暮らしの足を支える役割を担っています。また、本市においてはバス路線のほか、市内全域を運行する横手デマンド交通もフィーダー系統として位置づけています。

各フィーダー系統は、本市にとって欠くことのできない重要な路線として市民生活を支えているものの、そのほとんどが赤字路線となっていることから、国の支援制度である地域公共交通確保維持改善事業を活用し、維持・確保していく必要があります。

■補助系統の概要

系統名	起点	経由地	終点	許可区分	運行形態	実施主体	補助事業種別
横手湯沢 2	平鹿総合病院	羽後交通案内所	湯沢営業所	4条	路線定期運行	交通事業者	地域間幹線系統補助
横手大曲	横手 BT	六郷米町	大曲 BT				
横手大曲 2	平鹿総合病院	横手駅前／六郷米町	大曲 BT				
朝日が丘・上台 2	朝日が丘四丁目南口	横手 BT	上台				地域内フィーダー系統補助
朝日が丘・上台 3	横手 BT	横手病院前	上台				
朝日が丘・上台 7	朝日が丘四丁目南口	横手 BT	横手高校				
朝日が丘・上台 8	吉沢団地前	上台／横手高校	碓				
朝日が丘・上台 9	横手駅東口	安田原／ふるさと村／朝日ヶ丘／平鹿総合病院	横手 BT				
朝日が丘・上台 10	横手駅東口	平鹿総合病院／朝日ヶ丘／ふるさと／安田原	横手 BT				
大森 10	横手 BT	田根森	大森病院前				
山内 4	横手駅東口	横手清陵学院／相野々駅	三ツ又温泉				
山内 9	横手 BT	横手駅東口／横手清陵学院／相野々駅	三ツ又温泉				
横手本荘 2	横手 BT	新道角	坂の下				
横手本荘 5	横手 BT	平鹿総合病院／浅舞栄町	沼館				
横手本荘 10	横手 BT	浅舞栄町	沼館				
横手本荘 11	横手 BT	玉米／老方	本荘営業所				
横手本荘 12	横手高校前	横手 BT	坂の下				
横手本荘 13	横手 BT	平鹿総合病院	坂の下				

系統名	起点	経由地	終点	許可区分	運行形態	実施主体	補助事業種別
横手市内	赤谷地	—	横手南小学校	4条	路線定期運行	交通事業者	地域内フィーダー系統補助
ふるさと村	横手駅東口	安田原	ふるさと村				
横手清陵学院	横手駅東口	旭川三丁目	横手清陵学院				
横手清陵学院	横手駅東口	本郷	横手清陵学院				
横手小安1	横手BT	羽後交通案内所	稲庭桮				
横手小安7	平鹿総合病院	羽後交通案内所	稲庭桮				
横手小安12	横手駅東口	横手BT ／羽後交通案内所	稲庭桮				
横手小安11	横手高校前	横手BT	皆瀬庁舎前				
イオン大曲	横手駅西口	せんなん	イオンモール大曲				
岩井川	湯沢営業所	羽後交通案内所	草の台				
岩井川1	湯沢営業所	羽後交通案内所	入道				
岩井川2	湯沢営業所	羽後交通案内所	椿川				
岩井川8	雄勝中央病院	湯沢営業所	草の台				
岩井川9	湯沢高校前	羽後交通案内所	入道				
岩井川	平鹿総合病院	羽後交通案内所	草の台				
川西1	大曲BT	JA内小友支所	大森病院前				
横手市循環	横手BT	イオンスーパーセンター西口	横手BT		区域運行	横手市地域公共交通活性化協議会 ※運行は交通事業者	
横手デマンド交通	横手市内全域						

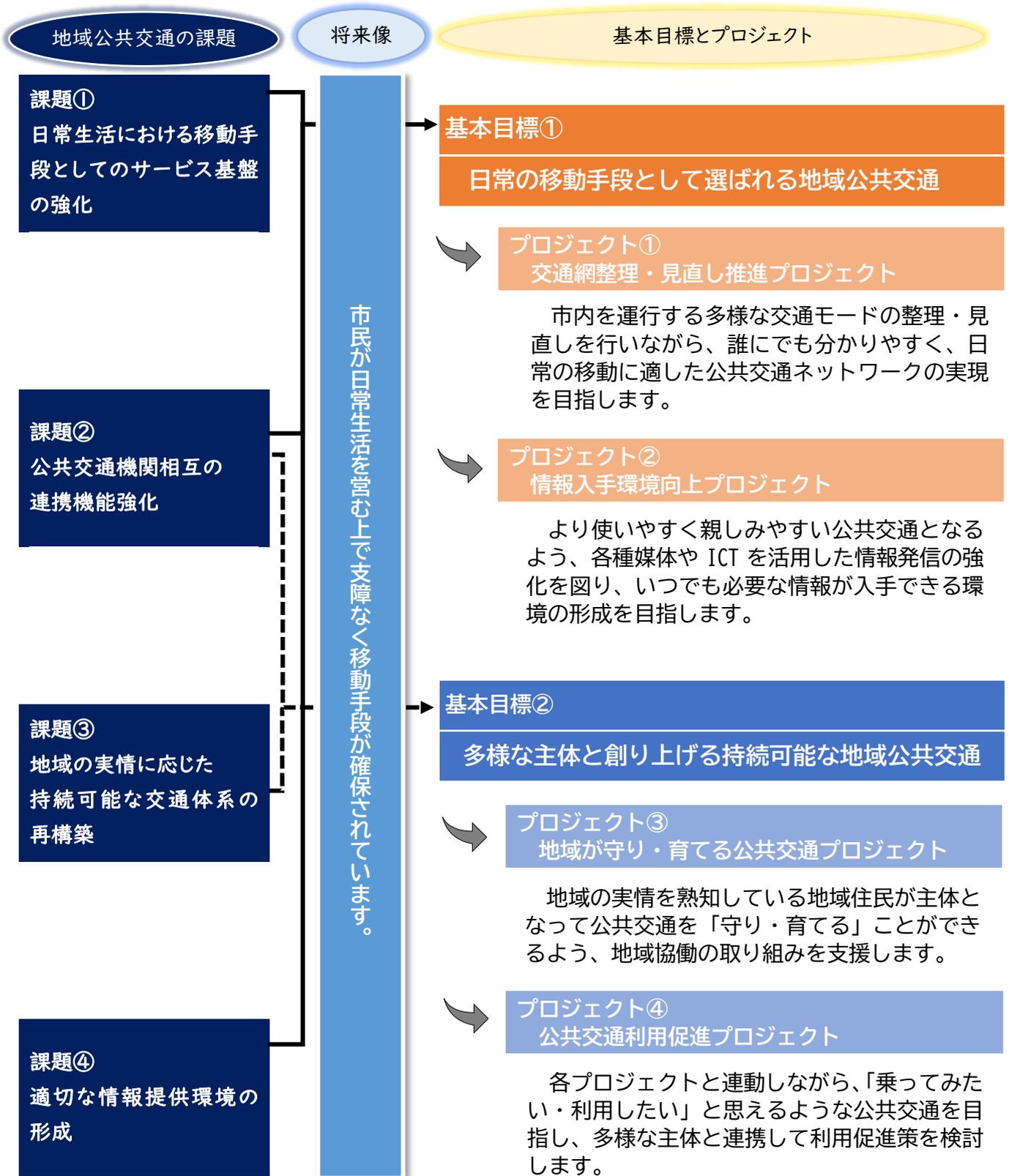
※横手BT：横手バスターミナル

※大曲BT：大曲バスターミナル

※現在、国の補助事業を活用していないものも含め、本計画期間の運行ルート等の見直しにより、将来的に地域内フィーダー系統補助金を活用して維持・確保していく可能性がある全ての系統を記載している

4-4 横手市地域公共交通の基本目標とプロジェクト

地域公共交通の目指すべき将来像を実現し、本市の公共交通における課題を解消するために、2つの目標と4つのプロジェクトを設定し、プロジェクトに基づく施策を推進していきます。



5. 目標達成に向けて実施するプロジェクト

5-1 プロジェクト①「交通網整理・見直し推進プロジェクト」

施策①-1：生活バス路線の維持

市内を運行する生活バス路線は、自家用車による移動が主になっていることや新型コロナウイルス感染症の拡大により、多くの路線で利用者の減少が著しく、バス事業者の経営状況は厳しいものとなっています。これまで地域間幹線系統確保維持補助金や生活バス路線維持費等補助金などによるバス事業者への補助を行ってきましたが、今後も国や県の補助制度を活用しながら支援を継続し、生活バス路線の維持を図ります。

路線バスの運行にあたっては、これまでも利用状況などに合わせたダイヤの調整を行っており、今後も実態に即した効率的な運行に努めます。また、公共施設整備状況等を踏まえた運行ルートの見直しや、交通結節点の利便性向上などについて検討するため、バス事業者や関係団体との協議を行います。

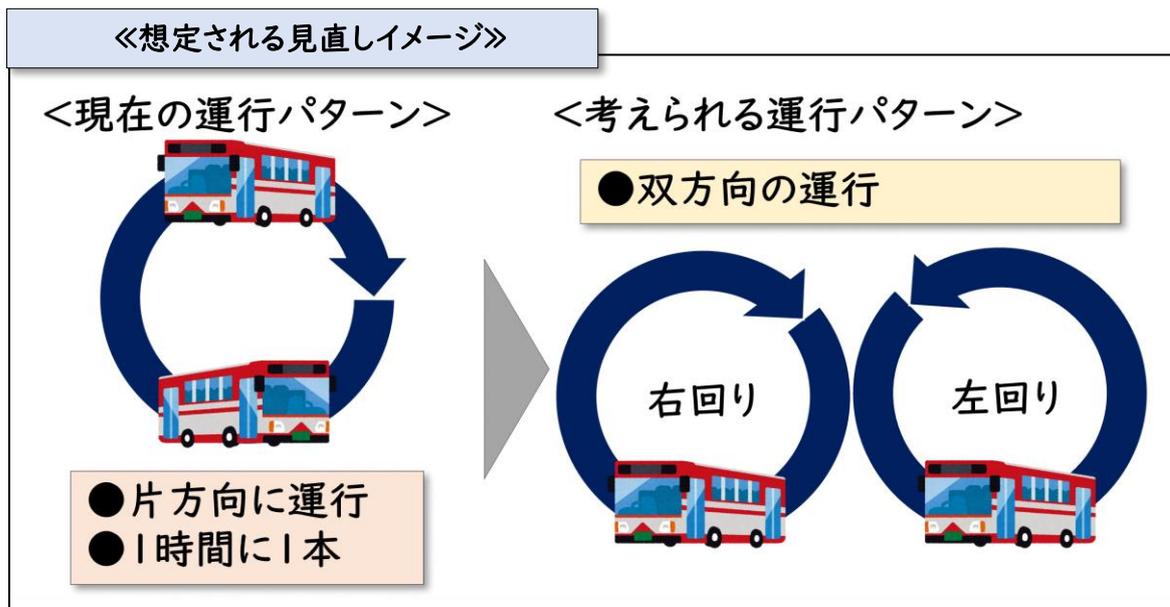
《現在の路線バス網イメージ図》



施策①-2：地域内交通の整理・見直し

生活バス路線の維持・確保と同時に、より地域に密着した交通手段である地域内交通を確保していくことも重要であることから、以下のとおり取り組みます。

- (1) 市内中心部を運行する横手市循環バスは、横手バスターミナルを起終点として病院やスーパーなどの主要な施設に行くことが可能ですが、1周するのに1時間40分を要するため乗りたい時間に乗ることができないなど、改善を望む声が多い路線です。循環バスが市民の移動ニーズに合ったより利便性の高い交通手段となるよう、周回方向など運行パターンの見直しを検討します。



- (2) 市内全域（中心部バスゾーンを除く）を運行する横手デマンド交通は、多くの方に身近な交通手段として利用いただいております。今後も継続してほしいという声を多くいただいております。制度としては、循環バスが運行している中心部バスゾーンはデマンドでの乗り入れができないことや、乗り換えポイントが限られていることなど、バス路線との役割分担を明確にしています。今後も運行を維持するとともに、さらに利用しやすい運行内容を模索するため、事業者との協議を継続します。
- (3) バス路線が廃止された地域の代替交通として乗合タクシーやコミュニティバスを運行していますが、地域の高齢化や他の交通手段での移動などにより、代替交通の利用者は減少しています。地域内の移動手段として実態に即したものとなるよう、利用状況に応じて運行内容の整理・見直しを検討します。

事業の実施スケジュール及び実施主体

	R6(2024) 年度	R7(2025) 年度	R8(2026) 年度	R9(2027) 年度	R10(2028) 年度
施策①-1：生活バス路線の維持					
実施 スケジュール	(既存事業)	実施			
	(新たな取り組み)	協議・検討・調整		実施	
実施主体	交通事業者、横手市				
施策①-2：地域内交通の整理・見直し					
実施 スケジュール	協議・検討・調整		実施		
実施主体	横手市、交通事業者				

5-2 プロジェクト②「情報入手環境向上プロジェクト」

施策②-1：ICTを活用した利便性向上の検討

公共交通の運行ルートやダイヤ、運賃などのサービスに関する情報は、バス事業者や自治体がオープンデータとして公表している「GTFS-JP」により、Google マップや NAVITIME 等のコンテンツプロバイダーが提供する経路検索サービスで入手することが可能です。

一方で、路線バスは道路状況などにより時刻表どおりの運行ができない場合があり、特に冬期間は積雪により遅れが生じることがあります。現在一部の路線では「バスがどこにいるのか」をスマートフォン上で確認することができるバスロケーションシステムが導入されています。利用者の不安を解消するため、バスロケーションシステムの他路線への拡大の可能性を検討します。

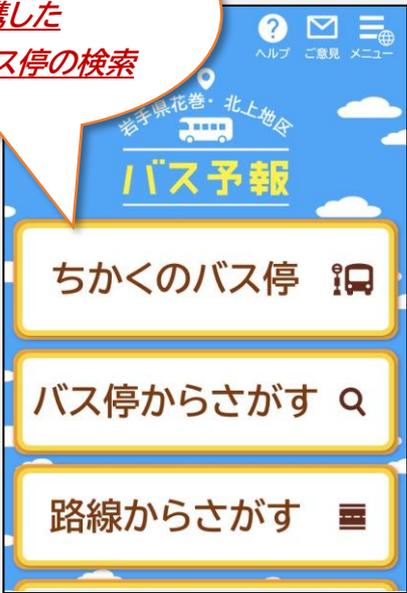
<参考>

●オープンデータによる経路検索サービスの例 (NAVITIME)



バス停の位置や時刻表の確認

●バス予報 (岩手県交通、岩手県北上市)



スマホの位置情報と連携した最寄りバス停の検索

ちかくのバス停

バス停からさがす

路線からさがす

●知らせてビューア (羽後交通)




バスの現在地と運行経路の確認

羽後交通 >
(高速バス) 湯沢・秋田線が
スマホアプリで見える!



アプリの活用方法
 お持ちのスマホにアプリをダウンロードしてください

Androidの方は Google Play ストアから
 iPhoneの方は App Store から

無料でダウンロードしてください

アプリをダウンロードしたらバスIDを登録するだけ!

検索: 知らせてビューア

URL: http://www.shirosete.biz/

施策②-2：スマートフォンアプリ等と連携した公共交通情報の入手環境整備

本市では多様な公共交通が運行されており、一度に複数の公共交通の情報を入手することが難しい状況にあります。

横手市を中心とした県南地域のローカルメディア「MINEBA（ミネバ）」では、アプリ等を通じてイベントや行政からのお知らせなどの最新情報が提供されています。また、本市では公共施設や病院等に情報発信システム「よこてれび」を設置し行政情報を発信しています。これらの既存のシステムを活用しながら、公共交通の情報をいつでも簡単に入手できる環境整備に向け、有効な情報発信の方法を検討します。

<参考>横手市推奨アプリ「MINEBA（ミネバ）」



新たに「公共交通」
タブを導入



リアルタイムな情報や
新着情報の発信

事業の実施スケジュール及び実施主体

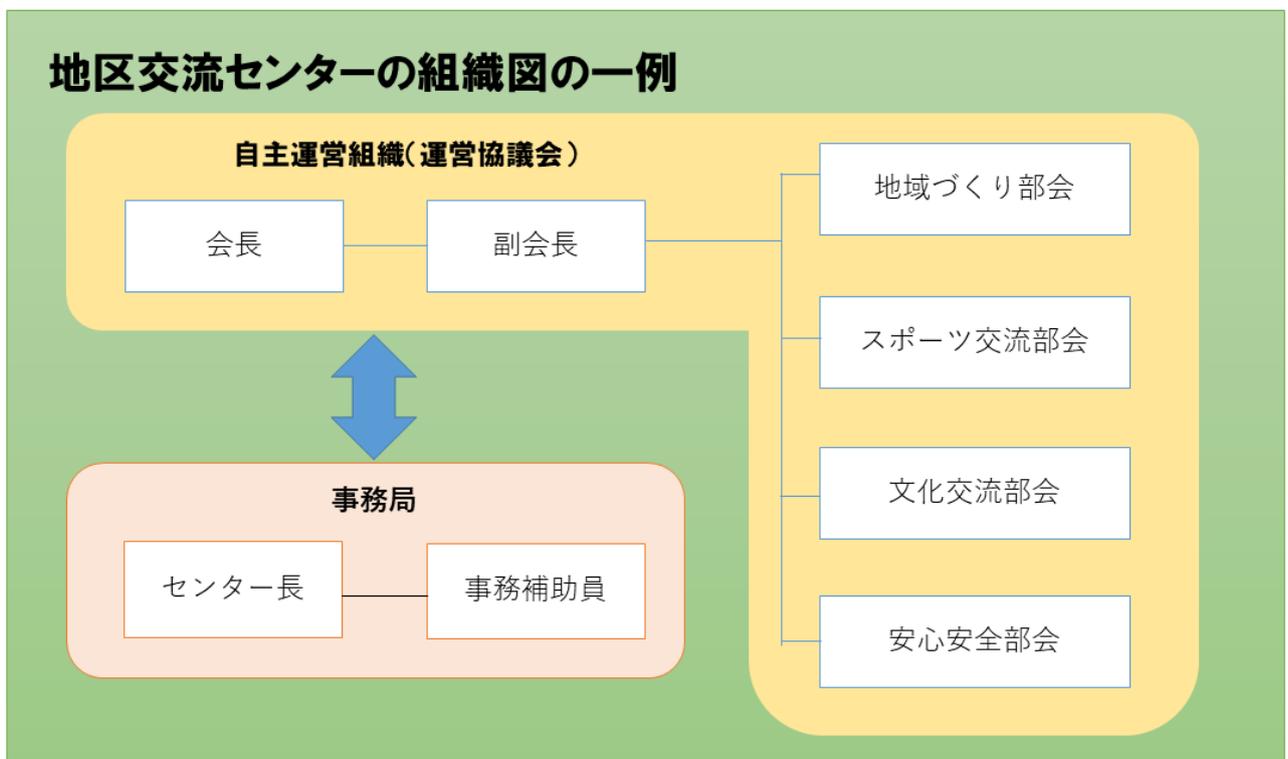
	R6(2024) 年度	R7(2025) 年度	R8(2026) 年度	R9(2027) 年度	R10(2028) 年度
施策②-1：ICTを活用した利便性向上の検討					
実施 スケジュール	協議・検討・調整				
		実施			
実施主体	交通事業者、横手市				
施策②-2：スマートフォンアプリ等と連携した公共交通情報の入手環境整備					
実施 スケジュール	協議・検討・ 調整	実施			
実施主体	横手市、交通事業者				

5-3 プロジェクト③「地域が守り・育てる公共交通プロジェクト」

施策③-1：地区交流センター事業との連携による多様な取り組みのサポート

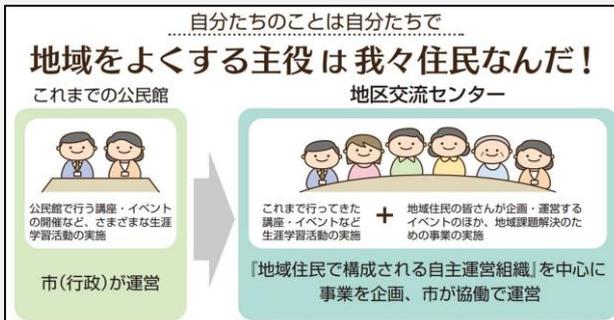
本市は、28の地区交流センターを設置しており、そのうち22のセンターは自主運営組織により運営されています。自主運営組織は、地域づくり等に関心がある地域の方々に構成されており、その活動を地区交流センター長や事務職員がサポートしています。地域のことを地域で考え、課題解決に取り組む持続可能な地域づくりが求められており、暮らしの足・おでかけの足も地域課題の一例です。

地域が主体となり、「守り・育てる」取り組みとして、地域住民への周知やPR、その地域を運行する路線について行政・事業者とともに考えること、地域が主体となって運行する公共交通の実施など様々なかたちがありますが、地域の積極的な取り組みに対し適切な支援を実施し、地域が守り・育てる公共交通の取り組みをサポートしていきます。



<参考>

●横手市地区交流センターの事業



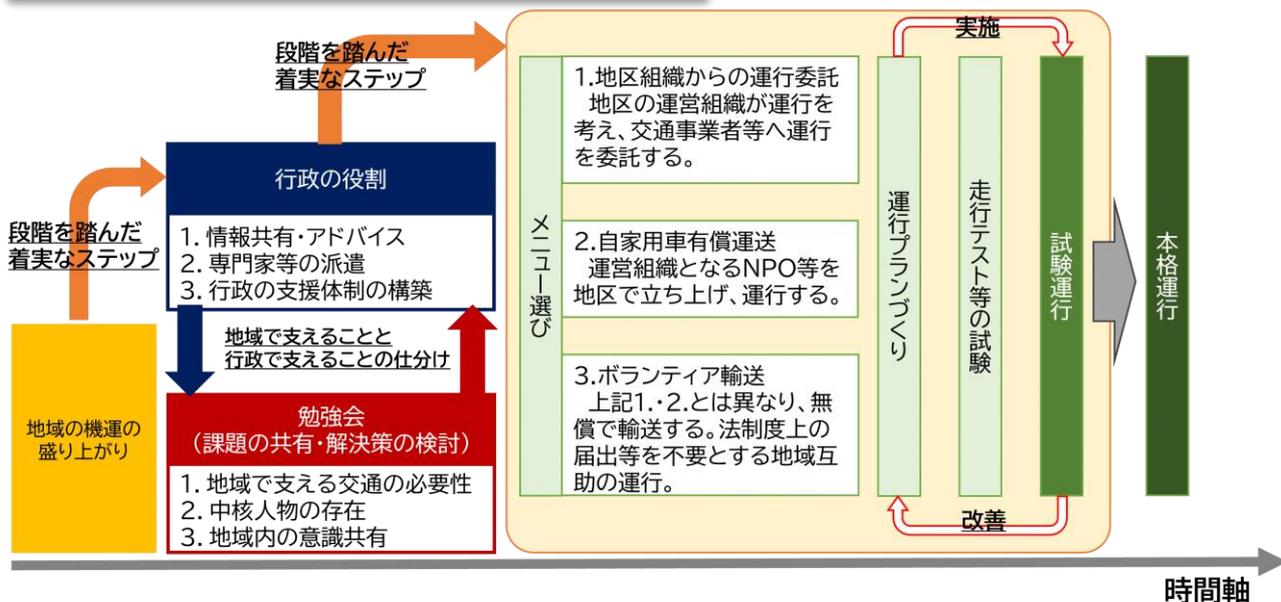
施策③-2：地域が主体となった運行の検討支援

地域が主体となった取り組みの一例として、増田地域の狙半内地区において「狙半内共助運営体」による自家用有償旅客運送「上畑線」が運行されています。

それぞれの地域の公共交通に対する関心の度合いや機運の高まりなど、地域ごとの実情に応じて、専門的知識を踏まえたアドバイスなどにより、地域が取り組みやすい環境となるよう検討段階から支援を行います。

また、国が導入を進めているライドシェアについても、地域での取り組みの一例として、国や他自治体の動きを注視しながら、導入の可能性について調査・研究を行います。

《地域主体で運行する公共交通の流れ(例)》



<参考>

●横手市における地域主体の運行の例（上畑線）



事業の実施スケジュール及び実施主体

	R6(2024) 年度	R7(2025) 年度	R8(2026) 年度	R9(2027) 年度	R10(2028) 年度
施策③-1：地区交流センター事業との連携による多様な取り組みのサポート					
実施 スケジュール	実施				
実施主体	地域住民、横手市、交通事業者				
施策③-2：地域が主体となった運行の検討支援					
実施 スケジュール			実施		
実施主体	地域住民、横手市、交通事業者				

5-4 プロジェクト④「公共交通利用促進プロジェクト」

施策④-1：地域公共交通を利用してもらうきっかけづくり

本市を運行する公共交通と、観光施設や飲食店などのサービスを組み合わせた企画乗車券の販売など、日常使い以外でも公共交通を利用するきっかけとなるような取り組みを検討します。

また、バス事業者と市内の一部スーパーが連携した取り組みとして、循環バスを利用して店舗を訪れた買い物客に対し、買上金額に応じて循環バスの乗車券を配布している事例があります。商業施設等との連携によるこのような取り組みの拡大について検討し、公共交通の利用につなげます。

<参考>

●企画乗車券の事例

(会津バス、会津若松市)





(天然温泉日帰り乗車券・バスパック乗車券、羽後交通)




利用路線	往路	乗車券	お食事	温泉	合計
横手本荘線	往路	1,200円	1,200円	1,200円	3,600円
湯楽里線	往路	1,200円	1,200円	1,200円	3,600円
東由利線	往路	1,200円	1,200円	1,200円	3,600円



施策④-3：運転免許証自主返納者や高齢者への支援

本市では、運転免許証を自主返納した方を対象に、路線バスや循環バス、タクシー等で利用できる公共交通利用回数券を申請により交付しています。また、65歳以上の方が運転経歴証明書を取得すると、タクシー運賃の割引などの支援を受けることができます。このほか、自家用車を持たない高齢者への支援として、75歳以上の方に市内公共交通で利用できる交通助成券を申請により交付しています。

今後も、福祉分野などと連携し、自家用車や運転免許の保有状況の変化などによる移動の不安を解消するため、これらの支援を継続して実施していくとともに、警察と協力しながら支援制度の周知に努めます。

<参考>

●運転免許証自主返納サポート事業（横手市地域公共交通活性化協議会）

支援内容	横手市公共交通回数券12,000円分(100円券×120枚)
ご利用できる公共交通	●路線バス、循環バス、羽後交通 ●タクシー、デマンド交通 ●末広自動車、つばめ自動車、よこてタクシー、浅舞タクシー ●沼館タクシー、さとみタクシー、大森タクシー、秋南タクシー ●代替交通：大森線、沼沢沼館線、聯合線、上畑線、柏木・大森病院線 ●介護タクシー：末広自動車、オレンジケアサービス、大森産業(介護車ごすもす) スター介護タクシー、ケアプランナー横手
対象者	平成30年4月1日以降に運転免許証を自主的に返納された市民の皆様
申請方法	[交付申請書]に[申請による運転免許の取消通知書]のコピーを添えて市の窓口へ提出してください。 ※「運転経歴証明書」では申請できません。
備考	●回数券は1回のご利用枚数に制限はございません。 ●回数券はお受け取りいただいた方以外の方もご利用できます。 ●回数券の換金はできません。また、お釣りを受け取ることもできません。
提出窓口	横手市総務企画部経営企画課(本庁舎3階) 各地域局地域課(横手・増田・平鹿・鎌物川・大森・十文字・山内・大雄)

さらに!65歳以上の方が**運転経歴証明書**を取得すると…

お得なサービスがたくさん!!

運転経歴証明書
運転免許証を返納した際に、警察署または運転免許センターで申請すれば交付されます。

この1
お得なサービス
タクシー利用時に乗車運賃が**10パーセント**割引になります。県内全てのタクシーで利用できます。

この2
お得なサービス
県内のバス会社3社(中央交通、羽後交通、秋北バス)では回数券の割引を実施しています。1,200円分の回数券を**1,000円**で購入できます。

この3
お得なサービス
「運転免許返納高齢者サービス店」(県内373店舗・R5.1.1現在)ではお店ごとに料金割引等のサービスがあります。
※サービス店の一覧は秋田県のホームページで見ることができます。ホームページを見ることができない方は下記までお問い合わせください。

羽後交通(株) **お得なサービス**
グローバル定期券
羽後交通(株)路線バス全線(駒ヶ岳線・八幡平線・高田バス路線を除く)が乗り降り自由の大変お得な定期券を購入できます。
<販売額>
1ヶ月 10,000円(1日あたり333円)
3ヶ月 21,000円(1日あたり233円)
6ヶ月 36,000円(1日あたり200円)

【お問い合わせ】 横手市総務企画部経営企画課
TEL:0182-35-2164

●運転経歴証明書の提示により受けられるサービス

- ・タクシー料金10%割引(県内タクシー会社)
- ・回数券の割引販売(秋田中央交通、羽後交通、秋北バス)
- ・羽後交通の路線バス全線(駒ヶ岳線・八幡平線・高速バスを除く)が乗り降り自由の定期券販売(羽後交通)
- ・「運転免許返納高齢者サービス店」での料金割引等のサービス(県内登録店舗)

事業の実施スケジュール及び実施主体

	R6(2024) 年度	R7(2025) 年度	R8(2026) 年度	R9(2027) 年度	R10(2028) 年度
施策④-1：地域公共交通を利用してもらうきっかけづくり					
実施 スケジュール	協議・検討・調整				
	実施				
実施主体	交通事業者、横手市				
施策④-2：JR北上線の利用促進					
実施 スケジュール	実施				
実施主体	JR北上線利用促進協議会（沿線自治体、JR東日本など関係機関）				
施策④-3：運転免許証自主返納者や高齢者への支援					
実施 スケジュール	実施				
実施主体	横手市、交通事業者、横手警察署				

6. 実施するプロジェクトの数値目標

6-1 プロジェクトの数値目標の設定

本計画の達成状況を評価するための評価指標と数値目標を次の通り設定します。

基本目標	プロジェクト	評価指標	現状値 (R4 (2022) 年度)	目標値 (R10 (2028) 年度)
日常の移動手段として選ばれる地域公共交通	プロジェクト① 交通網整理・見直し 推進プロジェクト	民間路線バスの 年間利用者数	347,443 人	211,997 人
		循環バスの 年間利用者数	41,505 人	30,288 人
		デマンド交通の 年間利用者数	34,874 人	30,647 人
	プロジェクト② 情報入手環境向上 プロジェクト	バスロケーション システムの導入路線数	2 路線	10 路線
		MINEBA に掲載する 交通モードの数	—	9 種類
	多様な主体と創り上げる 持続可能な地域公共交通	プロジェクト③ 地域が守り・育てる 公共交通プロジェクト	地区交流センター事業 における公共交通に 関する取り組み件数	—
地域が主体となった 公共交通の運行数			1 件	2 件
プロジェクト④ 公共交通利用促進 プロジェクト		企画乗車券の 取り組み件数	3 件	7 件 (計画期間中の 延べ件数)
		運転免許証返納者数に 占める公共交通利用回 数券の申請者数の割合	87.6%	100%
総合評価		「公共交通機関の 利便性の向上」に対す る市民満足度	3.56 ポイント	4.50 ポイント

6-2 プロジェクトの数値目標の設定理由

基本目標① 日常の移動手段として選ばれる地域公共交通

プロジェクト① 交通網整理・見直し推進プロジェクト

《評価指標》 民間路線バスの年間利用者数
循環バスの年間利用者数
デマンド交通の年間利用者数

これまでの利用状況を見ると利用者数は減少傾向が続いており、今後もこの傾向は続いていくことが予想されるため、減少幅を小さくしていくことを目標とします。

民間路線バスと横手デマンド交通は、前の年における過去5年間の前年度比平均値に1.0%を加算した数値で推計します。循環バスは、コロナ禍だけでなく大雪による運休の影響もあり過去5年間の変動が大きかったため、5年前のH30(2018)年度と比較した割合(91.4%)に1.0%ずつ加算した数値で推計します。

※減少幅を抑えていくという視点で設定した目標値であり、各種施策を推進し、目標とした利用者数を上回るよう取り組みます。

プロジェクト② 情報入手環境向上プロジェクト

《評価指標》 バスロケーションシステムの導入路線数

横手市循環バス、高速バス湯沢秋田線に導入されているバスロケーションシステムについて、路線の利用状況などを鑑みながら、計画期間中に10路線への導入を目指します。

《評価指標》 MINEBAに掲載する交通モードの数

本計画 P.5「1-5 計画の対象となる交通モード」に記載の9種類の交通モード(鉄道、高速バス、路線バス、横手市循環バス、横手デマンド交通、路線廃止代替乗合タクシー、コミュニティバス、自家用有償旅客運送、タクシー)すべての情報をMINEBAに掲載することを目標とします。

基本目標② 多様な主体と創り上げる持続可能な地域公共交通

プロジェクト③ 地域が守り・育てる公共交通プロジェクト

《評価指標》 地区交流センター事業における公共交通に関する取り組み件数

本市には、28の地区交流センター事業があります。地域別意見交換会では、各会場から地域での様々な取り組みの可能性が出てきていることから、1年間に2件ずつを目標とします。

※この指標でいう「取り組み」は、地域で公共交通に関する勉強会を開く、公共交通に実際に乗って体験してみる事業を行うなど、地域において公共交通について考える機会を創出する取り組み全般を指します。

《評価指標》 地域が主体となった公共交通の運行数

本市には、自主運営組織が運行する自家用有償運送「上畑線」が運行していますが、実験的な取り組みから実装するまでに約5年を要していることから、1件の取り組みを実装させることを目標とします。

※あくまで導入すること自体は目的ではなく、地域の実情や取り組みの中で実装させる可能性がある場合に実施することから、「評価指標：地区交流センター事業における公共交通に関する取り組み件数」と併せて支援していきます。

プロジェクト④ 公共交通利用促進プロジェクト

《評価指標》 企画乗車券の取り組み件数

バス事業者による企画乗車券の取り組みを継続しながら、新しいメニューや他交通モードへの拡大に向けた検討・調整を行い、計画期間中に7件の取り組みの実施を目標とします。

《評価指標》 運転免許証返納者数に占める公共交通利用回数券の申請者数の割合

運転免許証返納後の移動の一助として多くの方に回数券をご利用いただくため、制度周知を徹底し令和10（2028）年度までに申請者数の割合を100%とすることを目標とします。

総合評価

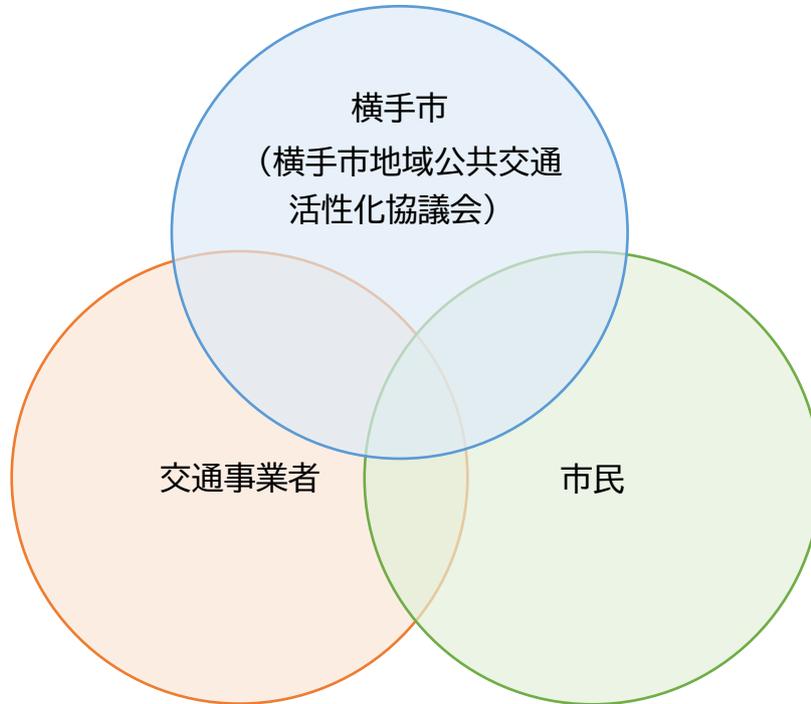
《評価指標》 「公共交通機関の利便性の向上」に対する市民満足度

本市が毎年実施している「横手市まちづくりアンケート」では、各項目の満足度を「6. 非常に満足」から「1. 非常に不満」の6段階で評価しており、その平均値が満足度の数値です。「公共交通機関の利便性の向上」については、調査年度によって変動がありますが、施策の推進による市民満足度の向上を目指し、満足度4.50ポイントを目標とします。

7. 計画の推進体制

7-1 計画の推進体制

計画の実行にあたっては、横手市地域公共交通活性化協議会を構成するすべての関係者（市民、交通事業者、行政など）が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいくことが重要であるため、以下のような役割分担を行いながら、プロジェクトを推進します。

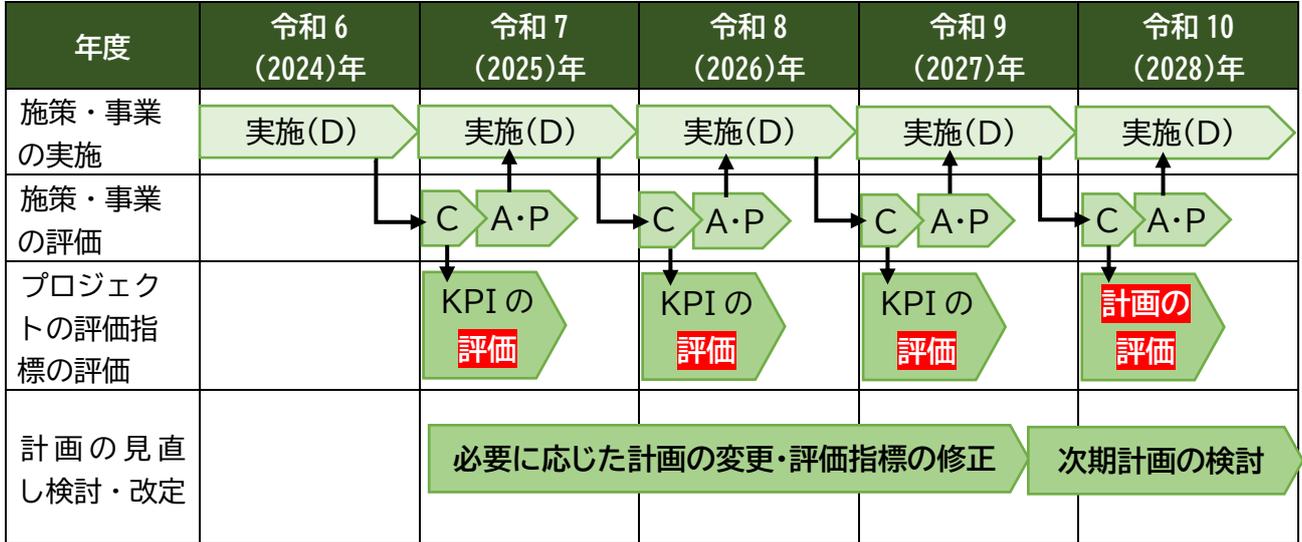


名称	役割
横手市 (横手市地域公共交通 活性化協議会)	<ul style="list-style-type: none"> ・PDCA サイクルによる進行管理 ・公共交通の運行内容に関する評価 ・地域や公共交通の現状、課題などの検証 ・公共交通の運営 ・市民ニーズの把握、検証 ・公共交通に関する情報の積極的発信・共有 ・財政支援(補助金など) ・利用促進 PR、意識啓発 など
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・交通サービスの提供 ・実施事業への協力 ・利用促進に向けた取り組み
市民	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を支える意識の醸成 ・公共交通の積極的利用 ・公共交通の利用に向けた地域による協力活動

7-2 PDCA サイクルによる評価

本計画は、計画策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、モニタリング・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進していきます。

毎年度の施策・事業の実施に係る短期の PDCA サイクルと、計画目標年度である令和 10(2028)年までを通して長期的な PDCA サイクルにより、計画の推進及び進行管理を行います。



頁	用語	内容
1	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律。
	デマンド交通	事前予約により運行する乗合型の公共交通。横手市では、市内タクシー事業者8社が運行を担っている。予約状況や目的地によって途中から他の方と乗り合いになったり、目的地まで遠回りのルートを通ったりする場合がある。
	地域公共交通活性化協議会	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき、地域公共交通計画の作成に関する協議及び地域公共交通計画の実施に係る連絡調整を行うと共に、道路運送法の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するための機関。
5	循環バス	バスターミナルなどを基点として一定の範囲内を循環するようなバス路線。横手市では羽後交通(株)が運行を担っている。市内中心部の医療機関や商業施設等を回る路線となっている。
	廃止代替乗合タクシー	バス路線が廃止された地域の代替交通として運行している乗合型のタクシー。横手市ではタクシー事業者が運行を担っている。
	コミュニティバス	地域住民の移動手段を確保するために市町村等が直営で運行するバス。
	自家用有償旅客運送	バス、タクシー事業が成り立たない過疎地域などにおいて、住民の日常生活における移動を確保するため、登録を受けた市町村、NPO 等が自家用車を用いて有償で運送するサービス。
6	中心部バスゾーン	横手市循環バス運行エリアを中心とする、路線バスの運行が集中しているエリア。横手デマンド交通において、中心部バスゾーン内はデマンド料金での乗降はできない。
7	IoT	Internet of Things の略で「モノのインターネット」を意味する。自動車など様々なモノをインターネットに接続することで、相互の情報伝達が可能になる情報技術。

頁	用語	内容
14	コンパクトシティ+ネットワーク	横手市都市計画マスタープランにおける市が目指すべき将来都市構造で、市内の各拠点の役割を明確にしながらそれぞれが連携し、地域が守り育ててきた自然や文化、地域コミュニティを大切にすまちづくり。
20	定時定路線型	決められた時間に決められた路線を運行する路線バス。路線バスの最も基本的な運行形態。
	フィーダー	地域間を結ぶ幹線等と接続し、地域内や幹線の末端部等を支線の役割をもって運行されるバス等の交通システムを指す。
25	メッシュ	一定の規則で分割した四角い区切りのこと。
27	バスロケーションシステム	GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板やスマートフォン、パソコンに情報を提供するシステム。これにより、バスの位置や遅れをリアルタイムで把握することができる。
	フリー乗降区間	停留所以外でも、路線上の任意の場所で乗降できる区間。
40	地域間幹線系統補助金	複数の市町村にまたがって走る広域的なバス路線の維持を目的とした国の補助制度による補助金。
	地域内フィーダー系統補助金	バス停、鉄道駅等で地域間幹線バス系統や鉄道路線等に接続する運行系統について、計画に記載し国の認定を受けたものを対象とした補助制度による補助金。
41	4条許可	道路運送法第4条の規定により、旅客運送事業を行う場合に必要となる許可。
45	乗り換えポイント	横手デマンド交通の中心部バスゾーン内において、デマンドのまま乗降可能な地点。
47	ICT	Information and Communication Technology(情報通信技術)の略で、通信技術を活用したコミュニケーションを指す。
	GTFS-JP	「標準的なバス情報フォーマット」における静的データフォーマットであり、国際的に広く利用されている公共交通用データフォーマット。主に、公共交通機関の時刻表や運行ルート、バス停留所などの地理的情報を可視化するためのデータであり、GTFS-JP形式で整備したデータを基に、Google マップや NAVITIME 等をはじめとした経路検索ツールを提供しているコンテンツプロバイダーへの情報提供を行うことが可能になっている。

頁	用語	内容
47	コンテンツプロバイダー	インターネットを介して、デジタルコンテンツを配信する事業者のこと。公共交通分野では、Google マップやNAVITIME、駅探などの経路検索や乗り換え検索サイト・アプリ等の事業者を指す。
51	ライドシェア	一般のドライバーが自家用車を使って有料で乗客を運ぶこと。二種免許を持たない個人が有料で客を運ぶことは、従来は「白タク」と呼ばれ、道路運送法により原則として禁止されていた。令和6年2月時点、国が制度導入を進めている。
55	運転経歴証明書	運転免許証を返納した日から過去5年間の運転に関する経歴を証明するもの。返納した日から5年以内に、警察署等への申請により取得可能。
60	PDCA サイクル	計画(Plan)を実施(Do)し、評価(Check)して改善(Action)に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセスのこと。