

令和8年度第1回横手市地域公共交通活性化協議会
報告③ 「交通空白」解消緊急対策事業の実施状況について

令和8年5月29日（金）
総務企画部経営企画課

1. 補助事業概要について
2. 横手市地域公共交通計画における位置づけについて
3. 補助事業内で取り組みたいことについて
4. 交通空白地について
5. 各交通の乗降実績について
 - ①デマンド交通
 - ②循環バス
 - ③有償旅客運送
 - ④乗合タクシー

1. 補助事業概要について
2. 横手市地域公共交通計画における位置づけについて
3. 補助事業内で取り組みたいことについて
4. 交通空白地について
5. 各交通の乗降実績について
 - ①デマンド交通
 - ②循環バス
 - ③有償旅客運送
 - ④乗合タクシー

● 補助事業概要について

「交通空白」解消や地域の多様な関係者の「共創」による地域交通の維持・活性化の取組等を支援する取り組み

・「交通空白」解消緊急対策事業概要：

「交通空白」の課題があると自治体が判断した地域において、公共ライドシェア・日本版ライドシェアやAI デマンド、乗合タクシー等の「交通空白」の解消に向けたサービスを実施するための仕組みの構築を支援する事業を対象とします

・ 所轄：

国土交通省 総合政策局地域交通課
物流・自動車局旅客課

「交通空白」解消等 リ・デザイン全面展開 プロジェクト

「『交通空白』解消緊急対策事業」

共創モデル実証運行业業

モビリティ人材育成事業

日本版MaaS推進・支援事業
※3/6公募期間終了

【担当部署】
総合政策局（地域交通課）
物流・自動車局（旅客課）

「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（令和7年度）
「交通空白」解消緊急対策事業

何らかの対応が必要な「交通空白」を抱える地域において、「交通空白」の解消に向けたサービスを実施するための仕組みの構築を支援します！

補助対象事業者
公共ライドシェア・日本版ライドシェア等、新たに導入する交通サービスの運行主体（運行委託する場合を含む）となる
地方自治体、交通事業者、NPO法人、観光協会、商工会、社会福祉協議会等又はそれらを含んだ協議会 ※

補助対象経費
① 事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用
（意向ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料等）
② サービス提供のために必要となる車両の導入、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、運転者募集等に
要する費用（車両の購入・リースによる取得、仕切板、ドライブレコーダー等の設置、運転者を募集するための広告費用等）
③ 実証事業に要する費用（運行経費、実証事業後の利用データ分析、路線・区域・料金設定等の検討等）

【事業イメージ例】 以下のような検討段階から地域の合意形成までの取組みについて、ワンストップの支援を想定
○ 公共ライドシェア等の導入にあたり、実証運行する地域・時間帯の特定に向けた調査、利用予測シミュレーション等
○ 実証運行の実施体制構築・合意形成に向けた地域調整
○ 実証運行に係る車両・配車アプリ等の導入、車両改裝・ランニング、運転者募集 等
○ 実証運行経費・実証運行後の利用データの分析・検証 等
○ 本格運行に向けた住民説明会

補助④
500万円まで定額、500万円を超える部分は2/3（上限1億円）
※ 車両購入に係る費用については定額補助の対象外（車両購入は、対象事業者自身が有する車両がサービス提供のために活用することができている場合に限る）
※ 都道府県が主導するなど複数市町村が共同してサービスを提供することを予定している場合、補助対象経費のうち①については定額の引き上げ（上限2,000万円）
※ 一度本補助を受けた同一自治体内において同一類型の別の事業（別地域での実施）への補助を受ける場合、2件目以降の補助については1/2

問合せ先 令和7年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト事務局
メールアドレス：contact@kotsu-kuhaku.jp
コールセンター：0570-000984

公募期間 令和7年3月10日（月）～4月7日（月）
【採択時期目安：令和7年4月中（予定）（先着順）】
※ 既存路線の廃止・減便等を行う代替交通の導入で、かつ緊急時の対応の必要性が認められ、先んじて採択を行う場合があります。

※応募にあたっては、自治体が「交通空白」と認める地域で実施することが要件となります。
※自治体については、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに加入していることが要件となります。



▲公共ライドシェアの立ち上げ（イメージ）

1. 補助事業概要について
2. 横手市地域公共交通計画における位置づけについて
3. 補助事業内で取り組みたいことについて
4. 交通空白地について
5. 各交通の乗降実績について
 - ①デマンド交通
 - ②循環バス
 - ③有償旅客運送
 - ④乗合タクシー

●横手市地域公共交通計画における位置づけについて

横手市地域公共交通計画

-プロジェクトに紐づく施策・事業-

プロジェクト	実施事業	具体的な取り組み事項	実施スケジュール(年度)					実施主体
			R6	R7	R8	R9	R10	
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	○国や県の補助を活用した支援の継続 ○利用状況に合わせたダイヤの調整 ○公共施設等の整備状況を踏まえた運行ルートの見直し ○交通結節点の利便性向上	既存事業の継続実施 新規事業の検討					交通事業者・横手市
	施策①-2 域内交通の整理・見直し	○横手市循環バスの運行形態の見直し ○横手デマンド交通の維持と運行内容の協議継続 ○廃止代替交通の整理・見直し	協議・検討・調整					交通事業者・横手市
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	○バスロケーションシステムが利用できる路線の拡大	協議・検討・調整					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	○「MINEBA(ミネバ)」や「よこてれび」などの既存システムを活用した公共交通に関する情報発信の環境整備	協議・検討・調整					横手市・交通事業者
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	○自主運営組織など、地域で暮らしの足・おでかけの足の確保に向けた取り組みに対する支援	実施					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	○地域ごとの実情に応じた取り組みやすい環境の支援 ○ライドシェアの導入可能性の検討	実施					地域住民・横手市・交通事業者
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	○観光施設や飲食店等のサービスを組み合わせた企画乗車券の販売 ○スーパーと連携した利用促進の実施	協議・検討・調整					交通事業者・横手市
	施策④-2 JR北上線の利用促進	○JR北上線の利用促進に向けた取り組みの継続実施・支援	実施					JR北上線利用促進協議会
	施策④-3 運転免許証自主返納者や高齢者への支援	○運転免許証自主返納者に対する公共交通利用回数券交付の継続実施 ○交通助成券の交付(自家用車を持たない75歳以上)	実施					横手市・交通事業者・横手警察署

補助事業（「交通空白」解消緊急対策事業）を活用

関連施策

プロジェクト①交通網整理・見直し推進プロジェクト
L施策①-1：生活バス路線の維持

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
L施策③-2：地域が主体となった運行の検討支援

【R7実施内容】

- テーマ：生活の足維持・確保に向けた地域概況データの把握及び、公共ライドシェア導入等に向けた交通空白地の抽出
- 手順
 - ① 調査：細かに現況を可視化・把握
✓ 地域の実態に見合った人口属性別（年代・世帯等）、公共交通路線、走行圏域等を重畳→交通空白地抽出
 - ② 検討：具体策の検討
✓ 抽出した交通空白地と近隣公共施設位置を掛け合わせ、定量指標の算出、交通空白地に対する施策の検討

1. 補助事業概要について
2. 横手市地域公共交通計画における位置づけについて
3. 補助事業内で取り組みたいことについて
4. 交通空白地について
5. 各交通の乗降実績について
 - ①デマンド交通
 - ②循環バス
 - ③有償旅客運送
 - ④乗合タクシー

交通空白地等の地域近況データの収集・可視化（令和7年度「交通空白」解消緊急事業）

課題

- ①地域住民の移動の手段として課題がある地域、時間帯等を把握するため、現状定義している交通空白地（交通不便エリア）についてより精緻な検証が必要。
- ②民間交通・市が運営するデマンド交通等、複数の公共交通が存在している。輸送資源の利活用と適正化を進めるため、市職員でデータ収集や本協議会で現況把握と分析ができる体制整備が必要。

事業内容

- ①ゼンリンが保有する地図データ及びオープンデータを活用し、より実態に近い交通空白地の抽出。
- ②データを活用した地域概況や人口、交通モードの可視化や利用分析を行うため、必要なデータの種別等の仕様検討、QGISによる可視化と分析のプロセスを構築。

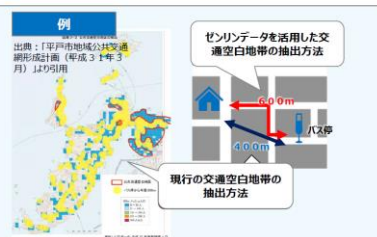
ゼンリンによる公共交通空白抽出例：道路ネットワークを利用することで、道路距離による精緻な空白地抽出が可能

オープンデータ×ゼンリン地図データを活用して地域現況を整理し、精緻化



バス停・鉄道駅、標高などオープンデータ・住民基本台帳を取り込んだデータ（ゼンリン建物ポイントデータ）および歩行者・道路NWのゼンリンが保有していない情報の掛け合わせが可能

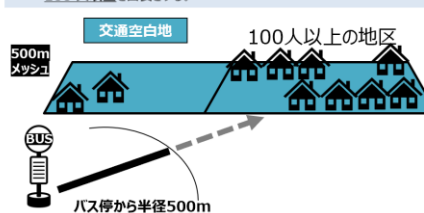
精緻な情報を交通分野へ活用
事例：交通空白地の抽出



交通空白地を抽出する際、バス停から半径500m以内（直線距離）でなく、バス停からの道路距離で500m以内を抽出することによって、より実態に近い把握・分析が可能

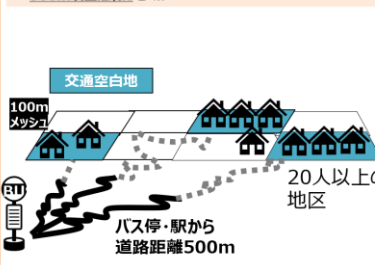
半径（直線距離）から空白地を特定した場合

- ①②をともに満たす地区を「公共交通空白地区」という。
- ① 定時定路線のバス停（乗合タクシー含む）から500m以上離れた地区
- ② 集落人口が概ね100人以上の地区*
※500mメッシュ内の人口において連担するメッシュ人口の合計が100人以上を目安とする。



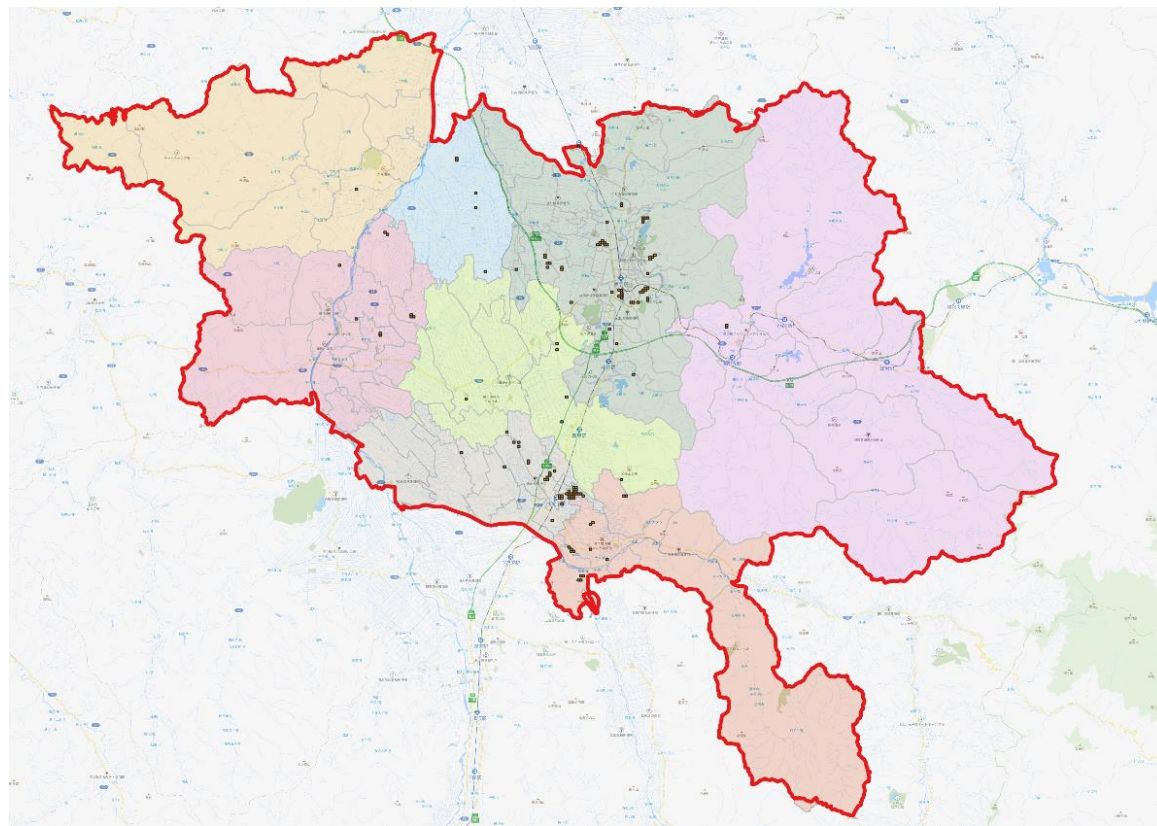
道路距離から空白地を特定した場合

- 以下該当する地域を「公共交通空白地区」という。
- ・ 100mメッシュ内に20人以上居住しており、バス停・鉄道駅から500m以上離れた地域。



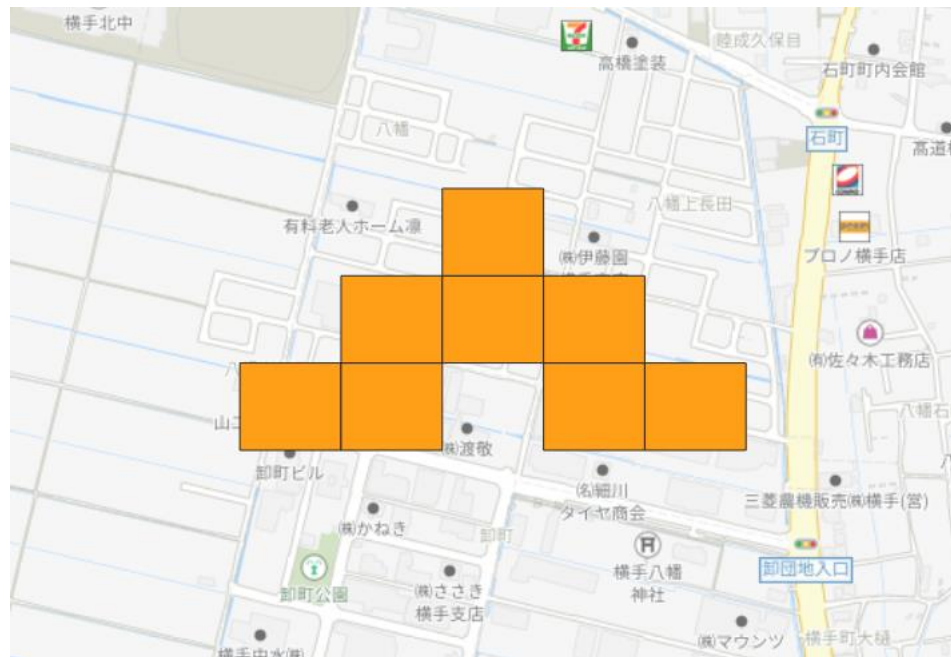
1. 補助事業概要について
2. 横手市地域公共交通計画における位置づけについて
3. 補助事業内で取り組みたいことについて
4. 交通空白地について
5. 各交通の乗降実績について
 - ①デマンド交通
 - ②循環バス
 - ③有償旅客運送
 - ④乗合タクシー

「100m四方メッシュに20人以上居住、かつ
道路距離でバス停・鉄道駅から500m以上離れたメッシュ」と定義



- 大雄
- 増田
- 雄物川
- 大森
- 平鹿
- 十字
- 山内
- 横手

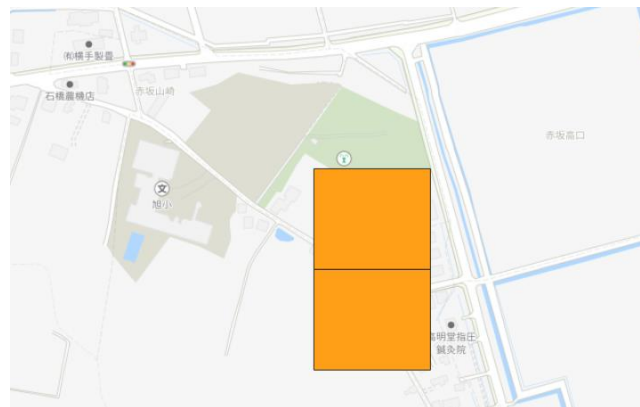
八幡長者町周辺



清水町新田薬師前、新田堤下周辺

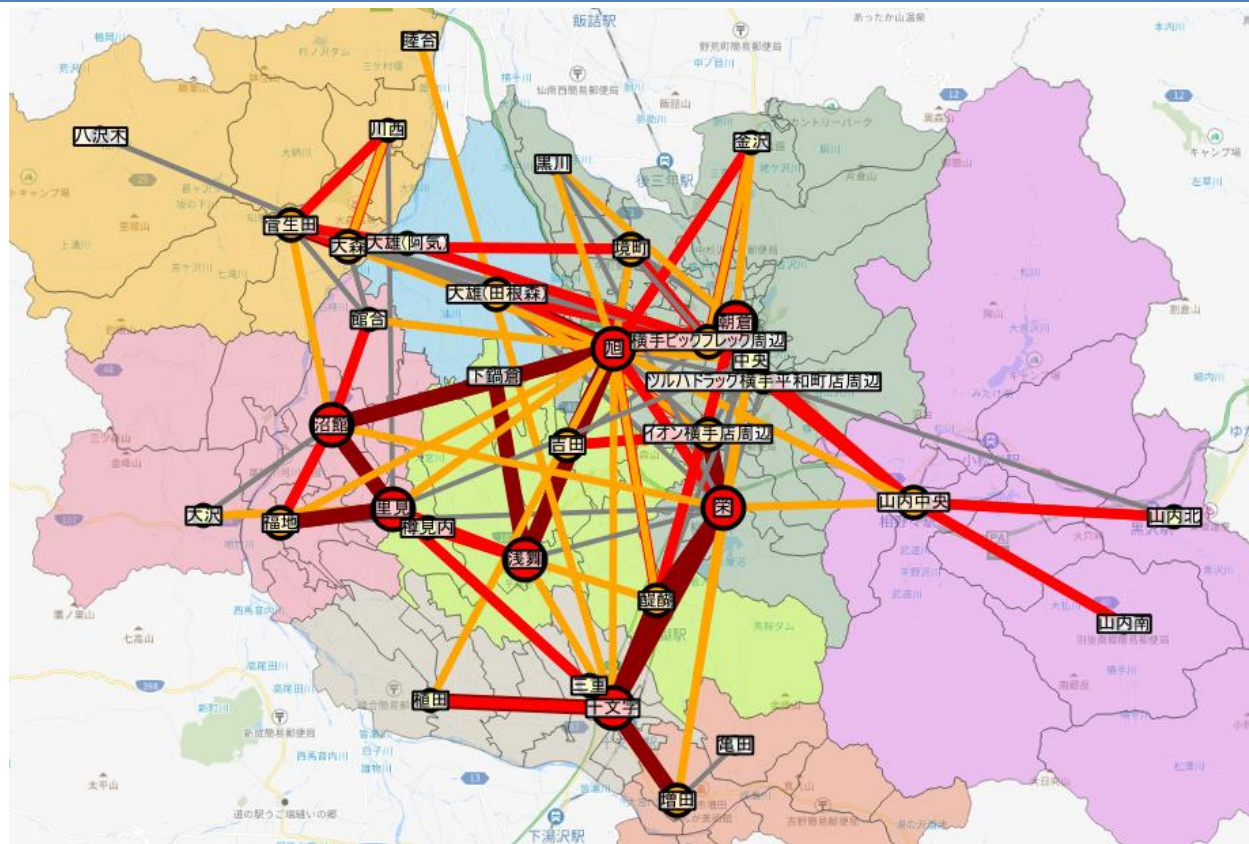


赤坂城野岡道下周辺



1. 補助事業概要について
2. 横手市地域公共交通計画における位置づけについて
3. 補助事業内で取り組みたいことについて
4. 交通空白地について
5. 各交通の乗降実績について
 - ①デマンド交通
 - ②循環バス
 - ③有償旅客運送
 - ④乗合タクシー

デマンド交通の発着地点(大字)38カ所のODをスパイダーマップ形式で地図へ可視化
平成30年度／令和6年度の実績をもとに作成(下図は令和6年度実績)



【同一大字内での乗降回数】



【該当大字間の乗降回数】



1. 補助事業概要について
2. 横手市地域公共交通計画における位置づけについて
3. 補助事業内で取り組みたいことについて
4. 交通空白地について
5. 各交通の乗降実績について
 - ①デマンド交通
 - ②循環バス
 - ③有償旅客運送
 - ④乗合タクシー

乗降実績データより、各バス停毎に平成30年度／令和6年度の乗降実績レイヤを地図へ重畳円の大きさに乗降者数の多寡を表現

イオンスーパーセンター行き



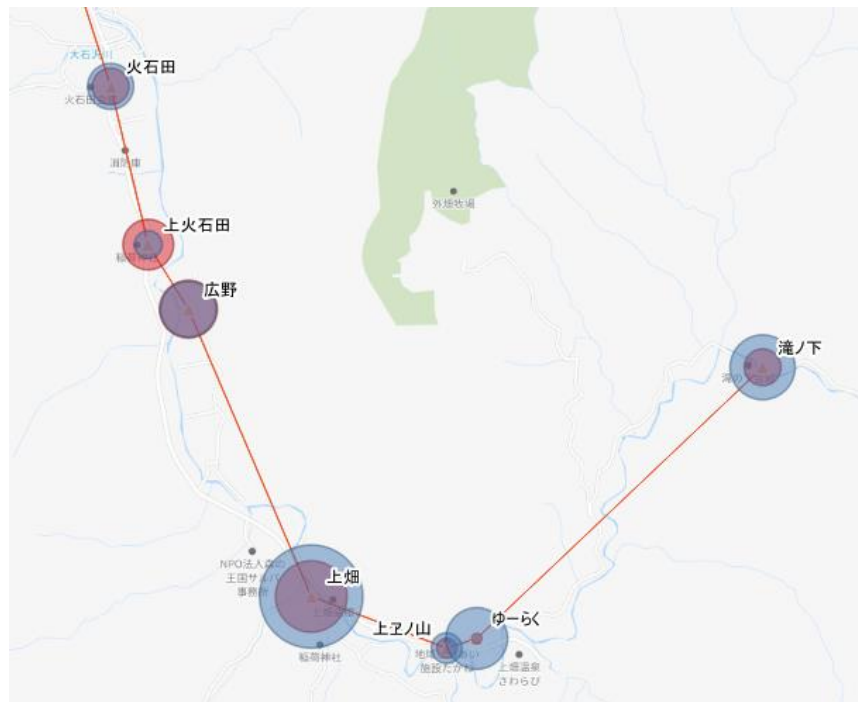
横手バスターミナル行き



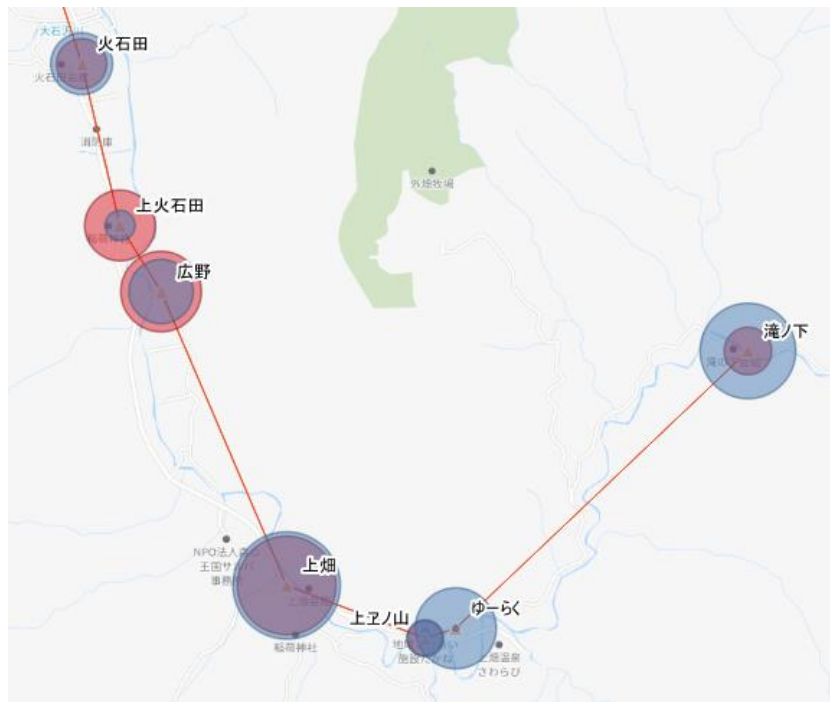
●：令和6年度実績
●：平成30年度実績

1. 補助事業概要について
2. 横手市地域公共交通計画における位置づけについて
3. 補助事業内で取り組みたいことについて
4. 交通空白地について
5. 各交通の乗降実績について
 - ①デマンド交通
 - ②循環バス
 - ③有償旅客運送
 - ④乗合タクシー

狙半内行き



● : 令和6年度実績
● : 令和元年度実績



各交通の乗降実績（有償旅客運送：柏木・大森病院線）※一部抜粋

乗降実績データより、各バス停毎に令和2年度／令和6年度の乗降実績レイヤを地図へ重畳円の大きさで乗降者数の多寡を表現

大森病院行き



福地コミュニティセンター行き



●：令和6年度実績
●：令和2年度実績

1. 補助事業概要について
2. 横手市地域公共交通計画における位置づけについて
3. 補助事業内で取り組みたいことについて
4. 交通空白地について
5. 各交通の乗降実績について
 - ①デマンド交通
 - ②循環バス
 - ③有償旅客運送
 - ④乗合タクシー

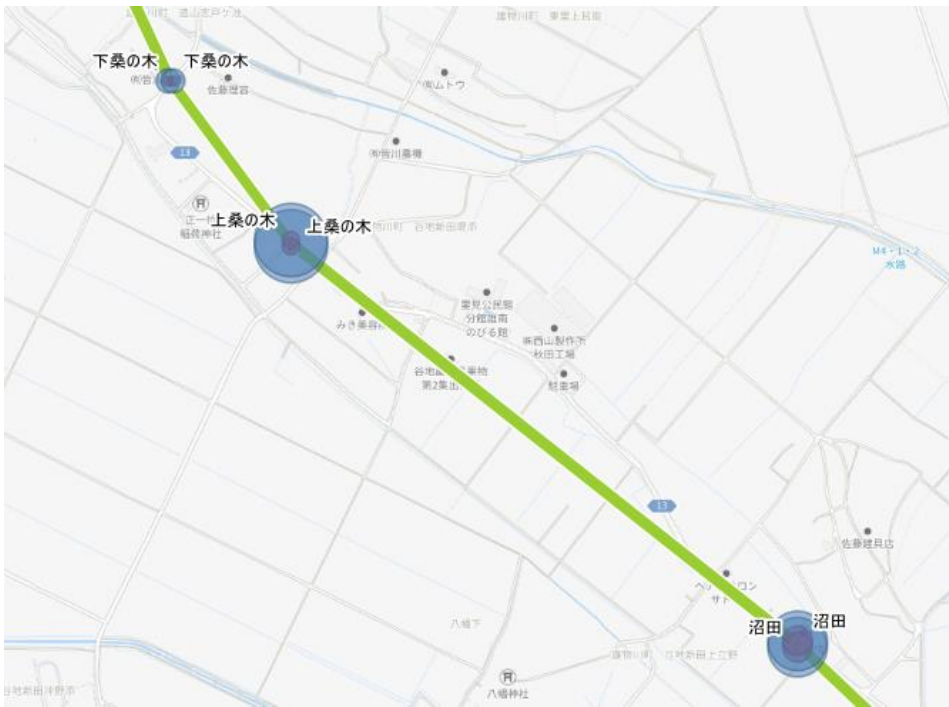
各交通の乗降実績（乗合タクシー：湯沢沼館線）※一部抜粋

乗降実績データより、各バス停毎に平成30年度／令和6年度の乗降実績レイヤを地図へ
重畳円の大きさで乗降者数の多寡を表現

沼館行き



湯沢営業所行き



●：令和6年度実績
●：平成30年度実績

乗降実績データより、各バス停毎に平成30年度／令和6年度の乗降実績レイヤを地図へ重畳円の大きさと乗降者数の多寡を表現

羽後交通十文字案内所行き



沼館行き



●：令和6年度実績
●：平成30年度実績

横手市循環バス実証実験（南・北ルート）

報告書

横手市地域公共交通活性化協議会

令和8年5月

目 次

I. 実証実験の概要

1. 実証実験の目的	1
2. 実証実験前の仮説	1
3. 事業主体及び運行主体	2
4. 運行期間及び運行日数	2
5. 運行経路及び運行回数、運行時間	2
6. 運行車両	5
7. 利用者の負担金	5
8. 周知方法	5

II. 実証実験の実績（令和7年10月～令和8年3月）

1. 月別乗車人数	6
2. 月別乗車人数（方面別）	6
3. 時間帯別乗車人数	7
4. 平均乗車人数（1便あたり）	7
5. 平均乗車密度	8
6. 停留所毎の乗車実績（乗車・降車）	9

III. 実証実験の実績を基にした分析と考察

1. 月別乗車人数の分析	19
2. 方面別実績からみた往復利用の特性	21
3. 時間帯別乗車人数の分析	23
4. 平均乗車人数（1便あたり）の分析	25
5. 平均乗車密度の分析	28
6. 停留所毎の乗車実績からみた利用集中箇所	31
7. 総合的分析	33

IV. 利用者アンケート結果

1. 調査目的	34
2. 調査方法	34
3. 調査項目	34
4. 設問毎の回答結果	35

I. 実証実験の概要

1. 実証実験の目的

横手市循環バス実証実験は、近年の市中心部における人口構造の変化を踏まえ、移動需要との適合性を検証することを目的として実施したものである。特に、高齢者人口の分布から推計される需要が見込まれる地域を対象に、主要な医療機関や商業施設を結ぶルートを設定し、日常生活に必要な移動手段としての利便性向上を図る。また、公共交通利用が減少傾向にあるなかで、潜在的な利用需要の掘り起こしを図り、地域公共交通の維持・活性化につなげることも重要な目的である。実証実験中に得られた利用実績、アンケート及び各種統計データを分析し、路線バスや既存循環バス等の運行ルートの見直しを検討する。

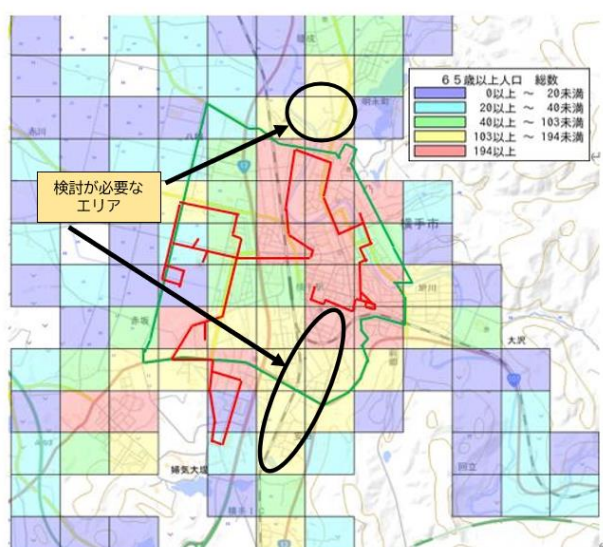
2. 実証実験前の仮説

人口メッシュを用いて地域別の人口構成を分析した結果、実証実験の対象エリアでは2020年時点ですでに高齢化率が高く、2030年にかけてさらに高齢化が進行することが見込まれた。このため、将来的な移動手段の確保が重要となる地域として、当該エリアを実証実験の対象に設定した。

その上で、南ルートについては、通院、買い物、公共施設利用等の多様な生活目的を支える分散型の生活交通になるとの仮説を立てた。一方、北ルートについては、主として追廻への移動を担う交通手段として、特定目的地へのアクセス需要を支える目的特化型ルートになるとの仮説を立てた。

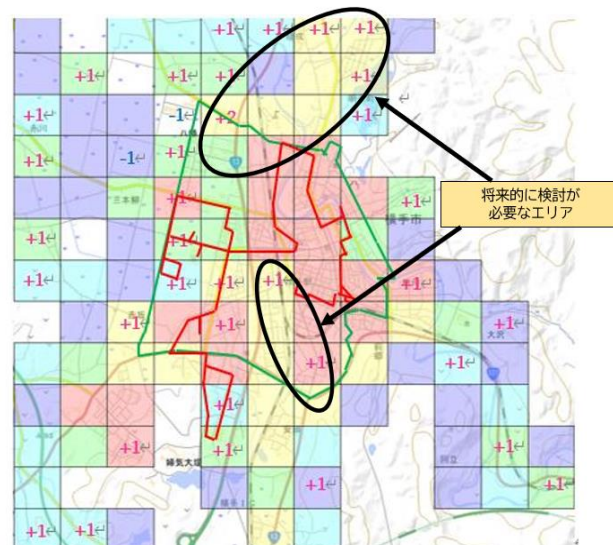
【65歳以上人口】

▼2020年国勢調査4次メッシュ(500mメッシュ)人口



【65歳以上人口】

▼2030年将来推計4次メッシュ(500mメッシュ)人口



3. 事業主体及び運行主体

	南ルート	北ルート
事業主体	横手市地域公共交通活性化協議会	
運行主体	羽後交通株式会社	有限会社末広自動車

4. 運行期間及び運行日数

- ・ 運行期間：令和7年10月1日から令和8年3月31日まで
- ・ 運行日数：118日（運休日は土曜日、日曜日、国民の祝日に関する法律《昭和23年法律第178号》に定める休日及び12月29日から翌年1月3日まで）

5. 運行経路及び運行回数、運行時間

	南ルート	北ルート
運行経路	横手駅西口～駅西三丁目～駅南一丁目～安田原～八王寺～上八王寺～赤谷地～中野団地～イオンスーパーセンター西口～ヤマダ電機前～ケーズデンキ前～下久保～北都銀行横手西支店前～横手市役所条里南庁舎～体育館前～平鹿総合病院前～体育館前～横手市条里南庁舎前～北都銀行横手西支店前～婦気橋前～三枚橋交差点前～横手駅西口～逆方向で横手駅西口	横手駅東口～末広町～横手市役所本庁舎前～蛇の崎橋～幸町～新坂～追廻入口～追廻一丁目～追廻三丁目～追廻二丁目～新坂～横手病院前～南小学校前～上内町～セントラル前～清川町入口～よねや南店前～平和町角～横手駅東口～逆方向で横手駅東口
運行回数	4往復（1日4便）	4往復（1日4便）
運行時間	午前8時30分から午後3時53分	午前8時47分から午後4時09分

【図1：南ルート・時刻表】



南ルート 時刻表

循環バス乗り換えポイント

往路: No.1→22
復路: No.22→1

運行事業者: 羽後交通株式会社
TEL: 0182-32-2265

No.	停留所	1便	2便	3便	4便
1	横手駅西口	8:30	10:30	12:30	14:30
2	駅西三丁目	8:32	10:32	12:32	14:32
3	駅南一丁目	8:33	10:33	12:33	14:33
4	安田原	8:36	10:36	12:36	14:36
5	八王寺	8:37	10:37	12:37	14:37
6	上八王寺	8:38	10:38	12:38	14:38
7	赤谷地	8:39	10:39	12:39	14:39
8	中野団地	8:41	10:41	12:41	14:41
9	イオンスーパーセンター西口	8:47	10:47	12:47	14:47
10	ヤマダ電機前	8:50	10:50	12:50	14:50
11	ケーズデンキ前	8:51	10:51	12:51	14:51
12	下久保	8:52	10:52	12:52	14:52
13	北都銀行横手西支店前	8:53	10:53	12:53	14:53
14	横手市役所桑里南庁舎前	8:54	10:54	12:54	14:54
15	体育館前	8:55	10:55	12:55	14:55
16	平鹿総合病院前	8:59	10:59	12:59	14:59
17	体育館前	9:03	11:03	13:03	15:03
18	横手市役所桑里南庁舎前	9:04	11:04	13:04	15:04
19	北都銀行横手西支店前	9:05	11:05	13:05	15:05
20	婦気橋前	9:06	11:06	13:06	15:06
21	三枚橋交差点前	9:07	11:07	13:07	15:07
22	横手駅西口	9:09	11:09	13:09	15:09

No.	停留所	1便	2便	3便	4便
22	横手駅西口	9:15	11:15	13:15	15:15
21	三枚橋交差点前	9:17	11:17	13:17	15:17
20	婦気橋前	9:18	11:18	13:18	15:18
19	北都銀行横手西支店前	9:19	11:19	13:19	15:19
18	横手市役所桑里南庁舎前	9:20	11:20	13:20	15:20
17	体育館前	9:21	11:21	13:21	15:21
16	平鹿総合病院前	9:25	11:25	13:25	15:25
15	体育館前	9:29	11:29	13:29	15:29
14	横手市役所桑里南庁舎前	9:30	11:30	13:30	15:30
13	北都銀行横手西支店前	9:31	11:31	13:31	15:31
12	下久保	9:32	11:32	13:32	15:32
11	ケーズデンキ前	9:33	11:33	13:33	15:33
10	ヤマダ電機前	9:34	11:34	13:34	15:34
9	イオンスーパーセンター西口	9:37	11:37	13:37	15:37
8	中野団地	9:43	11:43	13:43	15:43
7	赤谷地	9:45	11:45	13:45	15:45
6	上八王寺	9:46	11:46	13:46	15:46
5	八王寺	9:47	11:47	13:47	15:47
4	安田原	9:48	11:48	13:48	15:48
3	駅南一丁目	9:50	11:50	13:50	15:50
2	駅西三丁目	9:51	11:51	13:51	15:51
1	横手駅西口	9:53	11:53	13:53	15:53

【図2：北ルート・時刻表】



北ルート 時刻表

換 循環バス乗り換えポイント

往路:No.1→20
復路:No.20→1

運行事業者：有限会社末広自動車
TEL:0182-32-0305

No.	停 留 所	1便	2便	3便	4便	No.	停 留 所	1便	2便	3便	4便
1	横 手 駅 東 口	8:47	10:47	12:47	14:47	20	横 手 駅 東 口	9:35	11:35	13:35	15:35
2	末 広 町	8:50	10:50	12:50	14:50	19	平 和 町 角	9:38	11:38	13:38	15:38
3	横手市役所本庁舎前	8:52	10:52	12:52	14:52	18	よ ね や 南 店 前	換 9:40	換 11:40	換 13:40	換 15:40
4	蛇 の 崎 橋	8:54	10:54	12:54	14:54	17	清 川 町 入 口	9:41	11:41	13:41	15:41
5	幸 町	8:56	10:56	12:56	14:56	16	セ ン ト ラ ル 前	9:42	11:42	13:42	15:42
6	新 坂	8:57	10:57	12:57	14:57	15	上 内 町	9:44	11:44	13:44	15:44
7	追 廻 入 口	8:58	10:58	12:58	14:58	14	南 小 学 校 前	9:45	11:45	13:45	15:45
8	追 廻 一 丁 目	9:00	11:00	13:00	15:00	13	横 手 病 院 前	9:47	11:47	13:47	15:47
9	追 廻 三 丁 目	9:01	11:01	13:01	15:01	12	幸 町	9:50	11:50	13:50	15:50
10	追 廻 二 丁 目	9:02	11:02	13:02	15:02	11	新 坂	9:51	11:51	13:51	15:51
11	新 坂	9:04	11:04	13:04	15:04	10	追 廻 二 丁 目	9:53	11:53	13:53	15:53
12	幸 町	9:05	11:05	13:05	15:05	9	追 廻 三 丁 目	9:54	11:54	13:54	15:54
13	横 手 病 院 前	換 9:08	換 11:08	換 13:08	換 15:08	8	追 廻 一 丁 目	9:55	11:55	13:55	15:55
14	南 小 学 校 前	9:10	11:10	13:10	15:10	7	追 廻 入 口	9:56	11:56	13:56	15:56
15	上 内 町	9:11	11:11	13:11	15:11	6	新 坂	9:59	11:59	13:59	15:59
16	セ ン ト ラ ル 前	9:13	11:13	13:13	15:13	5	幸 町	10:00	12:00	14:00	16:00
17	清 川 町 入 口	9:14	11:14	13:14	15:14	4	蛇 の 崎 橋	10:02	12:02	14:02	16:02
18	よ ね や 南 店 前	9:15	11:15	13:15	15:15	3	横手市役所本庁舎前	10:04	12:04	14:04	16:04
19	平 和 町 角	9:17	11:17	13:17	15:17	2	末 広 町	10:06	12:06	14:06	16:06
20	横 手 駅 東 口	9:20	11:20	13:20	15:20	1	横 手 駅 東 口	10:09	12:09	14:09	16:09

6. 運行車両

	南ルート	北ルート
車種	キャラバン	ハイエース

【図3：南ルート車両】



【図4：北ルート車両】



7. 利用者の負担金

(1) 大人運賃と小児運賃に区別

ア 大人運賃：1乗車 200円

イ 小児運賃：小学生の者で、大人運賃の半額

ウ 小学生未満は無料

(2) 次の場合は、運賃を割引

障がい者等（身体障がい者、療育（知的障がい）若しくは精神障がい者保健福祉手帳を持っている者又は第1種身体障がい者手帳若しくは療育手帳Aを所持している者の介護者）の運賃は5割引

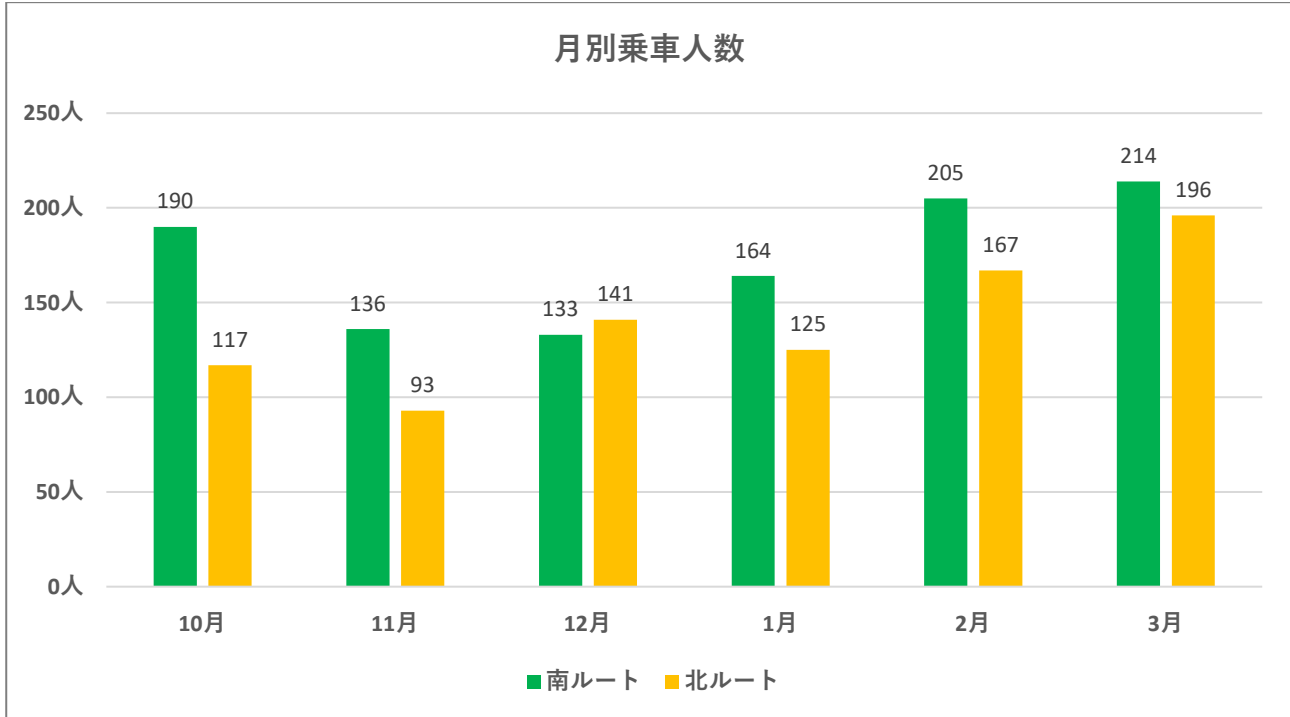
(3) 毎月、10、20、30日の運行にあつては、上記（1）及び（2）の運賃からさらに半額

8. 周知方法

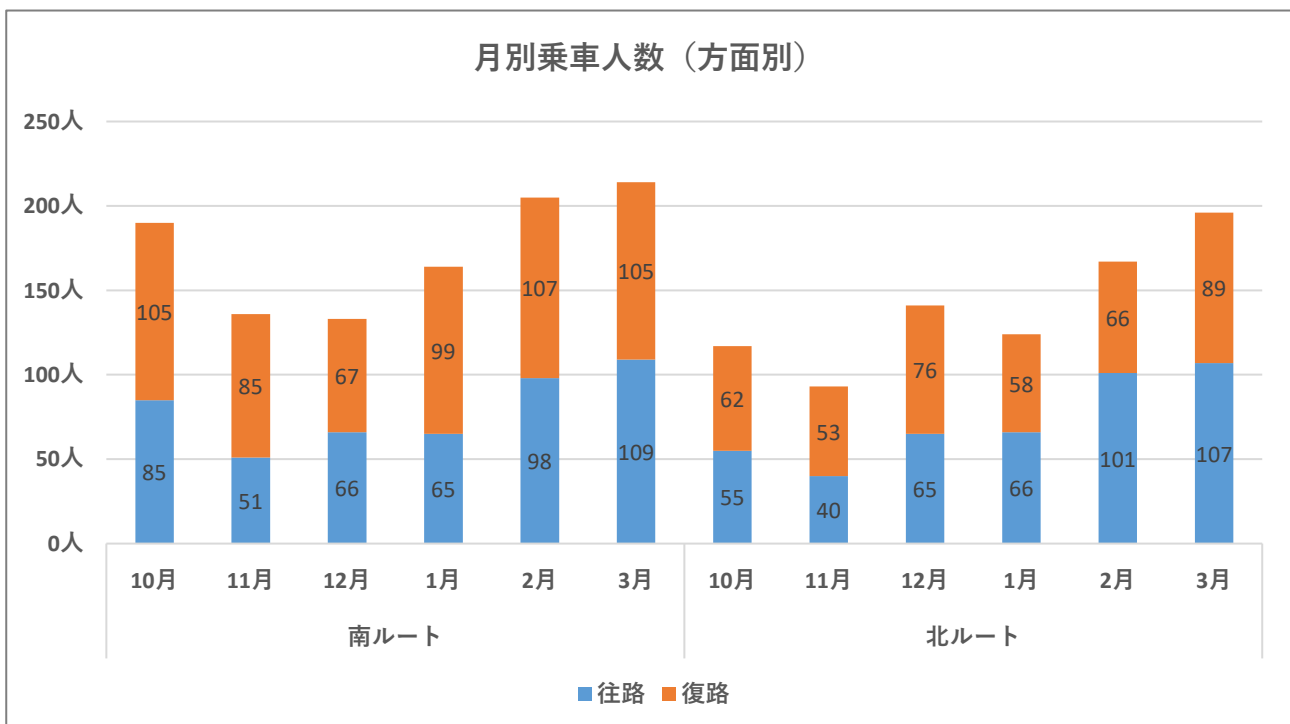
- ・ 市ホームページ
- ・ 報道各社へのニュースリリース
- ・ チラシ配布（全戸配布、市内公共施設、市内主要施設等）
- ・ SNS（LINE、X、Facebook）
- ・ 八王寺地区住民説明会（令和7年9月24日 午前10時～、午後1時半～）
- ・ 新坂町・明永町地区住民説明会（令和7年9月26日 午前10時～）
- ・ 追廻地区住民説明会（令和7年9月26日 午後2時～）

Ⅱ. 実証実験の実績（令和7年10月～令和8年3月）

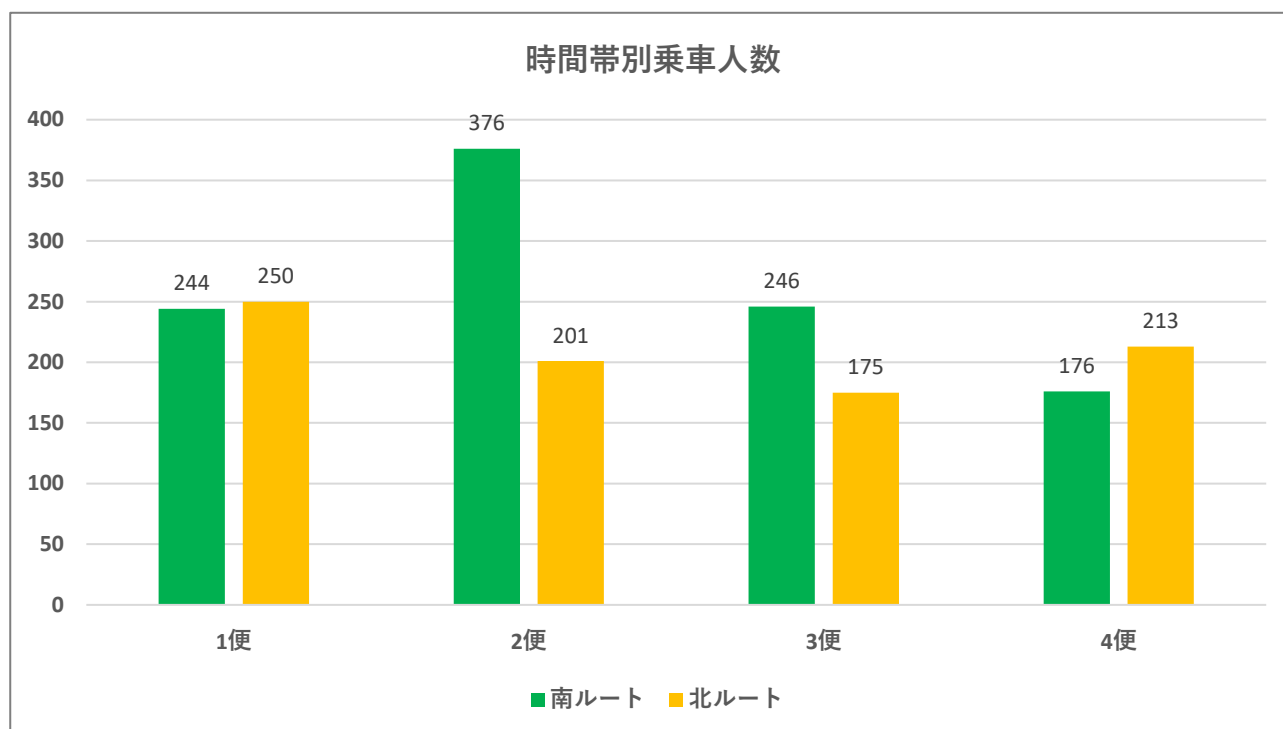
1. 月別乗車人数



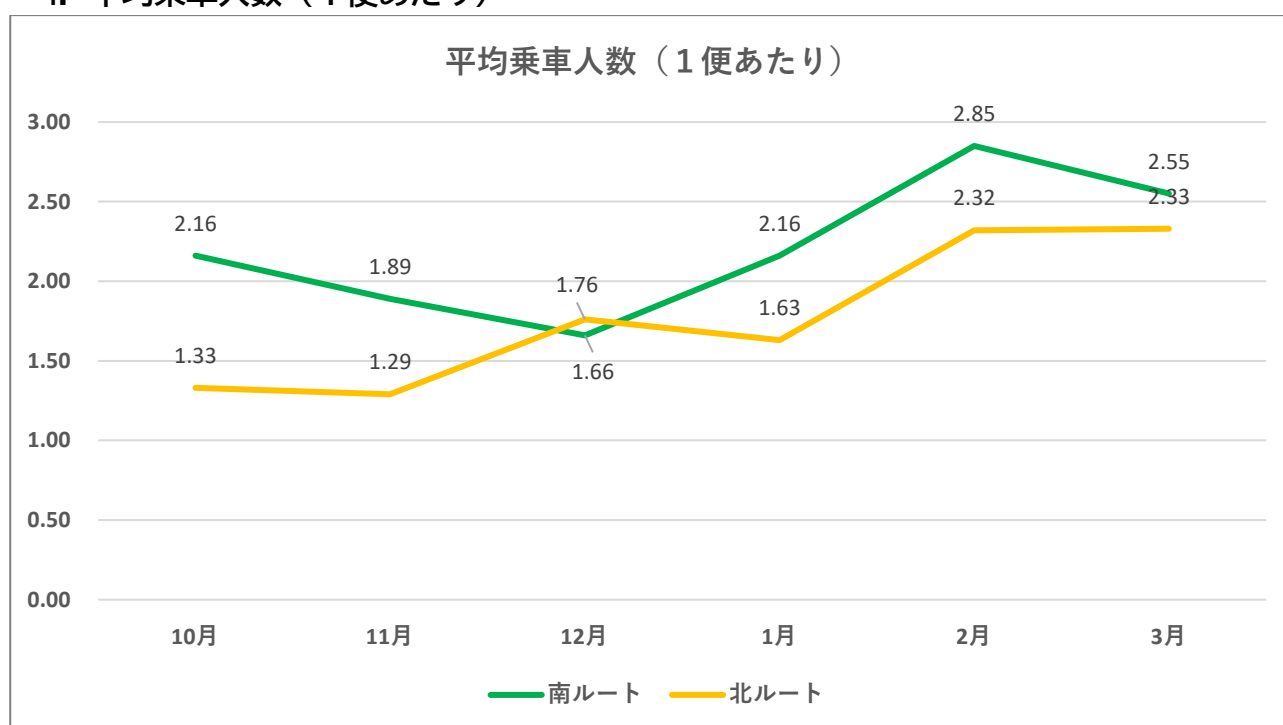
2. 月別乗車人数（方面別）



3. 時間帯別乗車人数



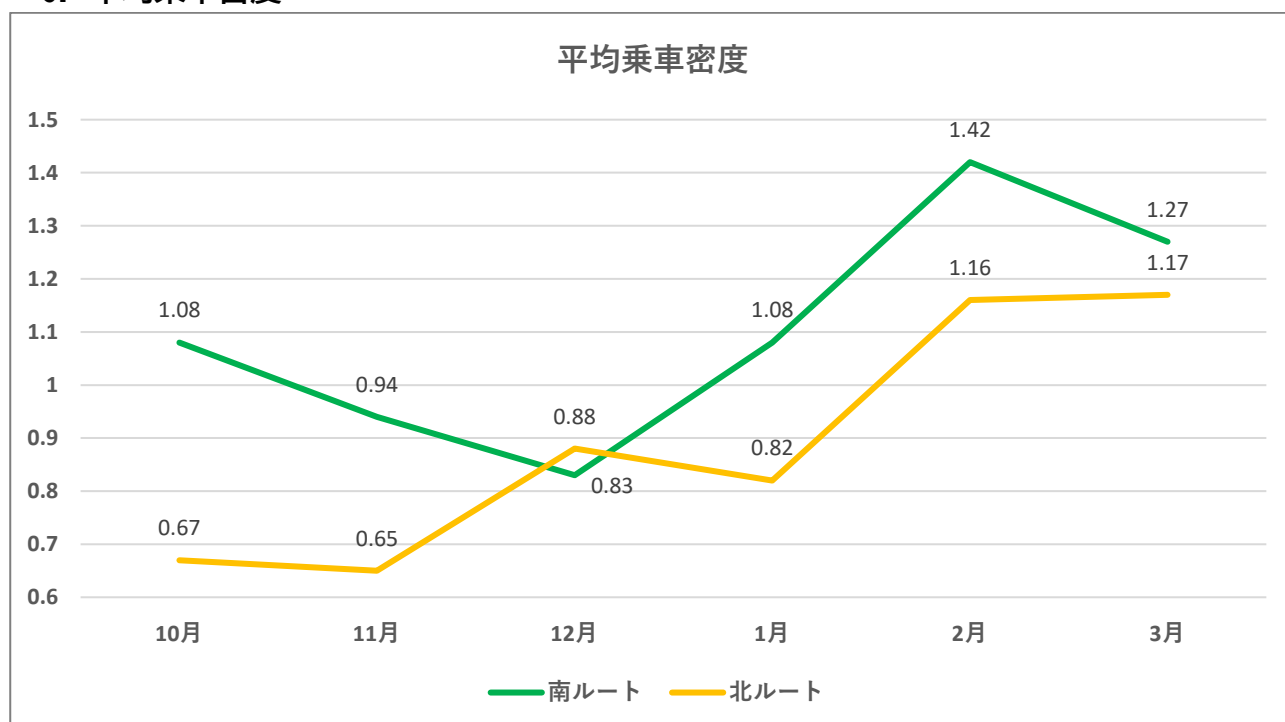
4. 平均乗車人数（1便あたり）



※平均乗車人数（1便あたり）：乗車人数／運行便数

※運行便数：10月88便、11月72便、12月80便、1月76便、2月72便、3月84便

5. 平均乗車密度



※平均乗車密度：1回の運行あたり、起点から終点まで平均して何人が乗車しているかを示す指標

※平均乗車密度算出方法：運賃収入(A)÷実車走行キロ(B)÷平均賃率(C)

(A) 運賃収入：乗車人員×200円

(B) 実車走行キロ：運行日数×キロ程×2(往路・復路)×4便

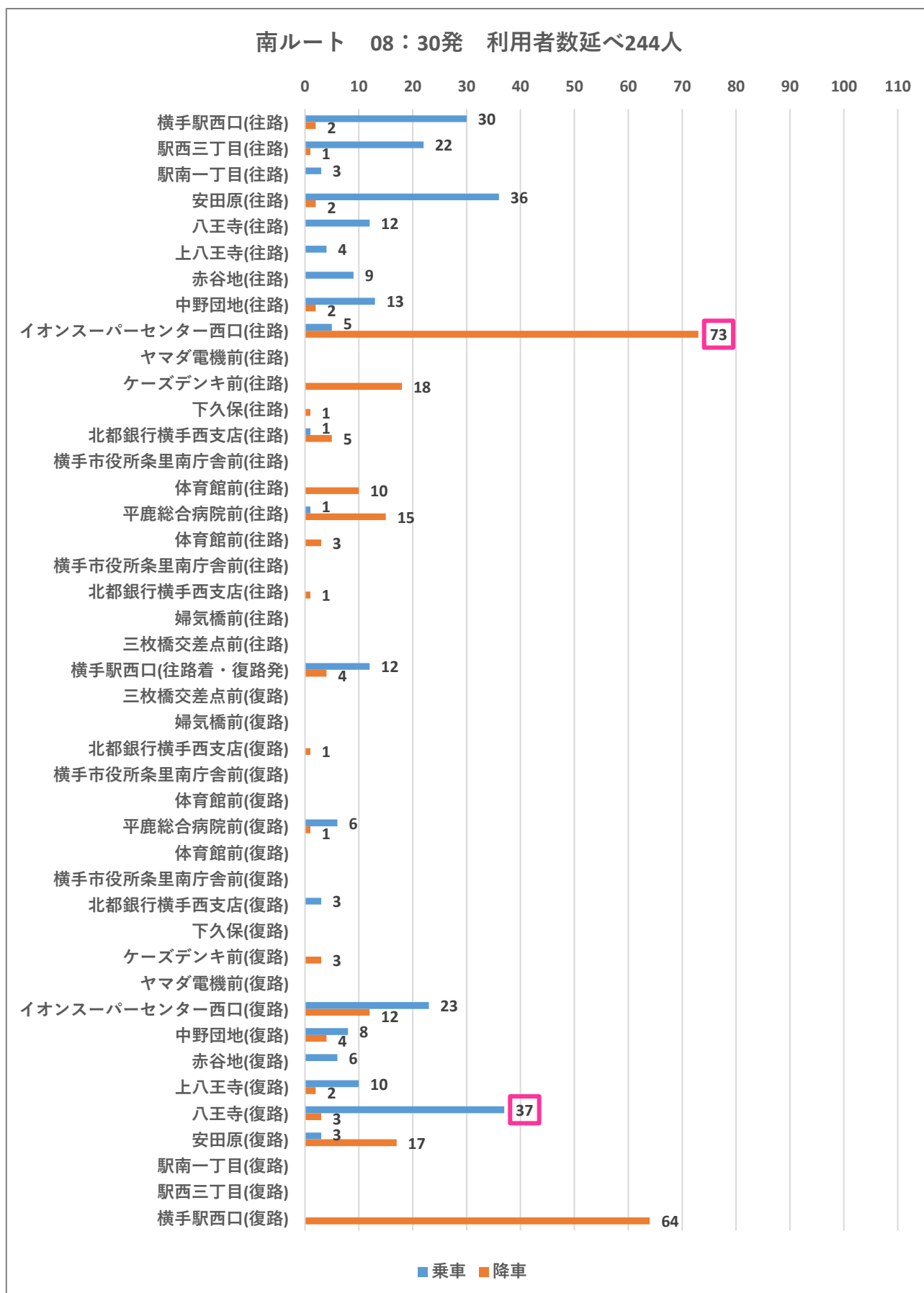
(C) 平均賃率：1kmあたり平均で何円の運賃を受け取っているか。

北ルート平均賃率：200円÷8.7km=22.98円/km

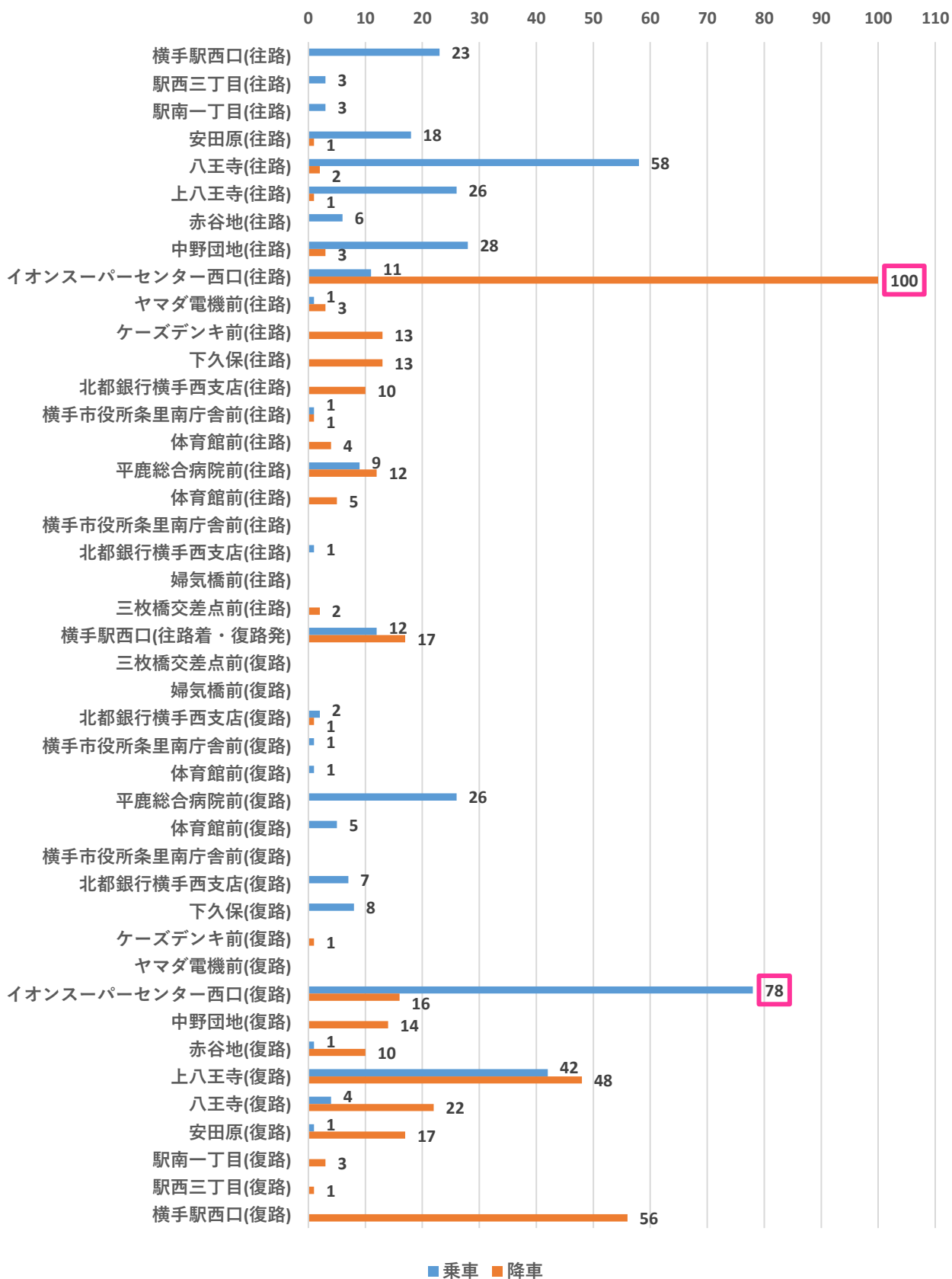
南ルート平均賃率：200円÷10.6km=18.86円/km

6. 停留所毎の乗車実績（乗車・降車）

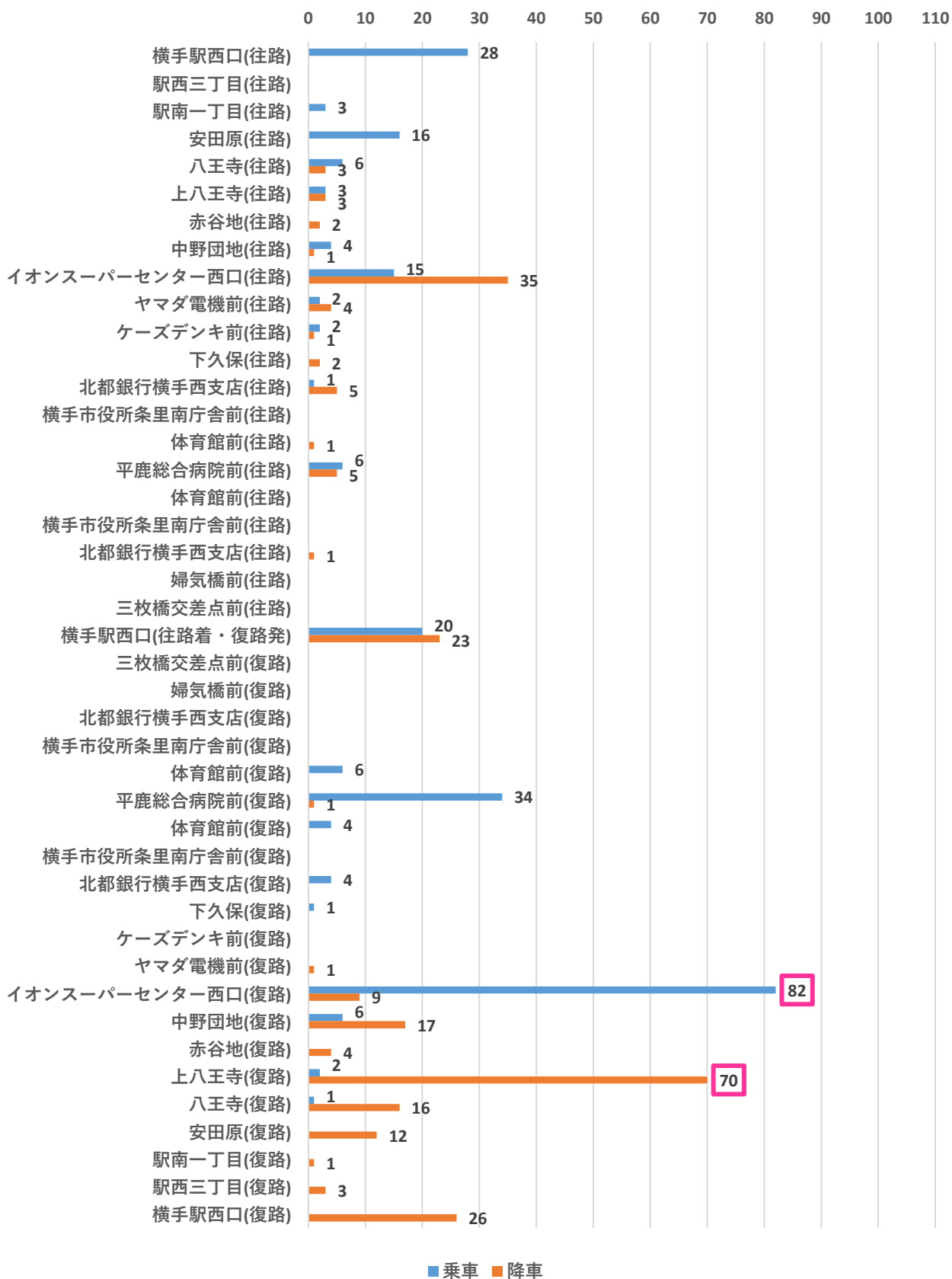
最大利用者数：□



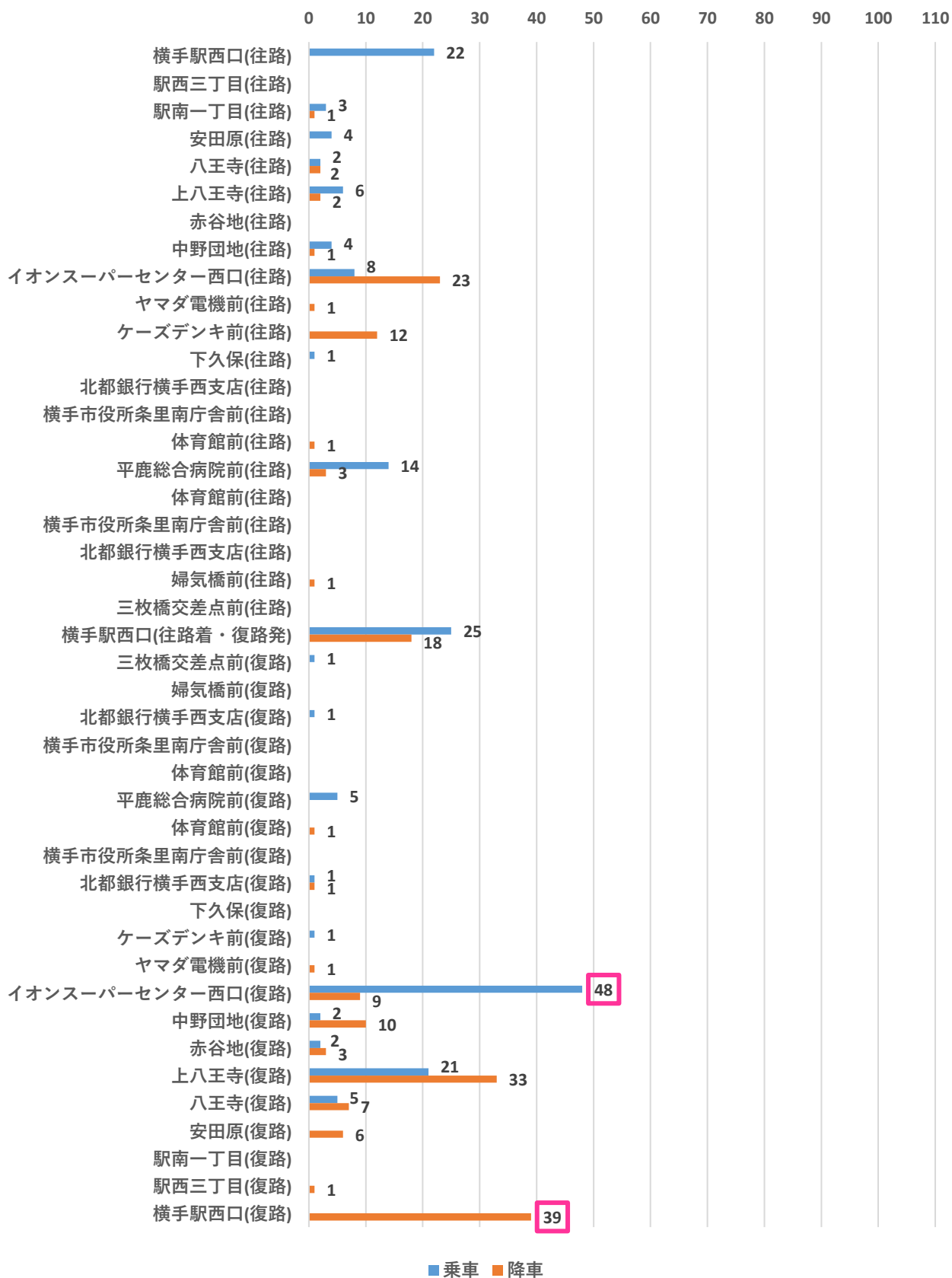
南ルート 10:30発 利用者数延べ376人



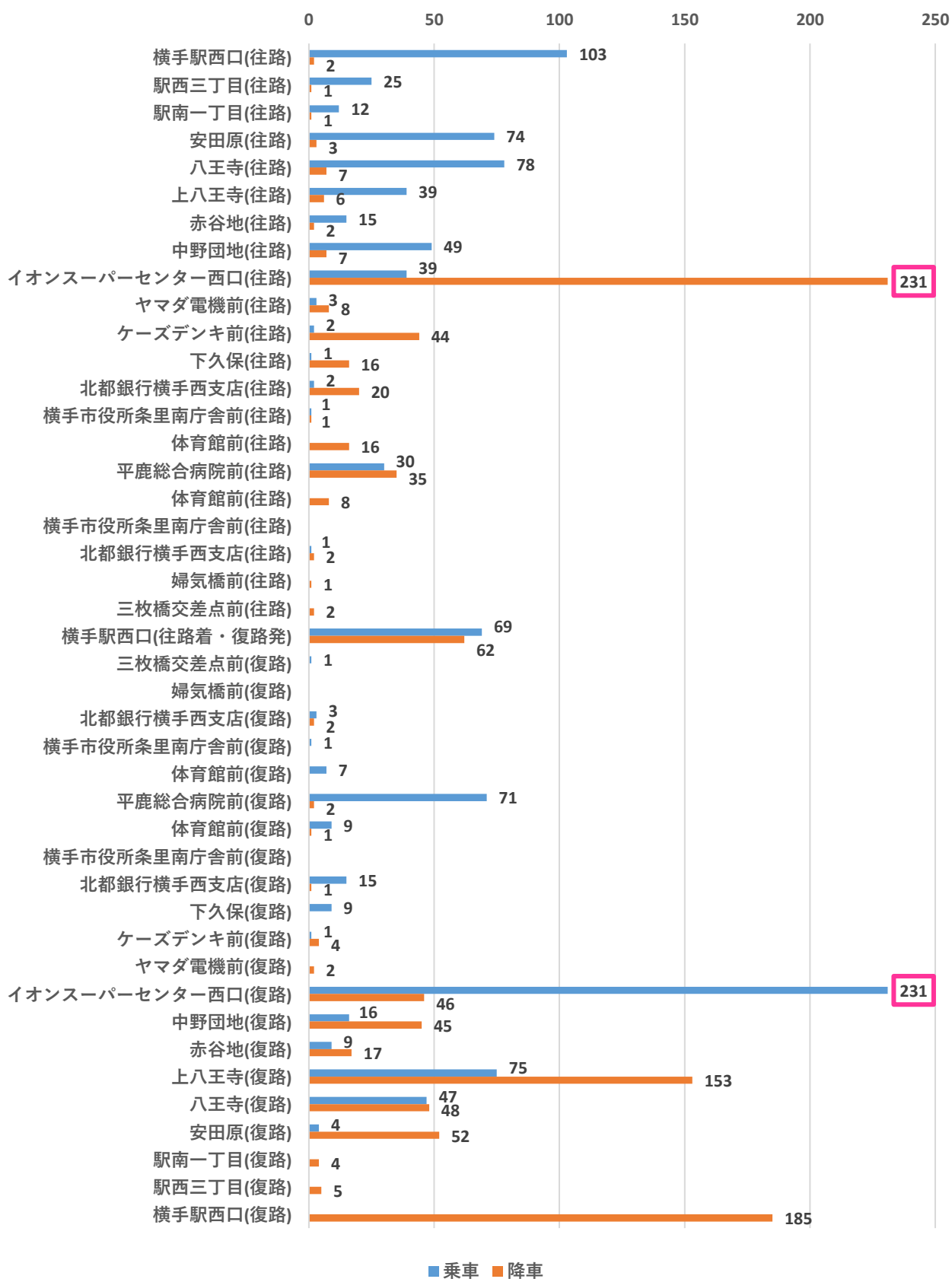
南ルート 12:30発 利用者数延べ246人



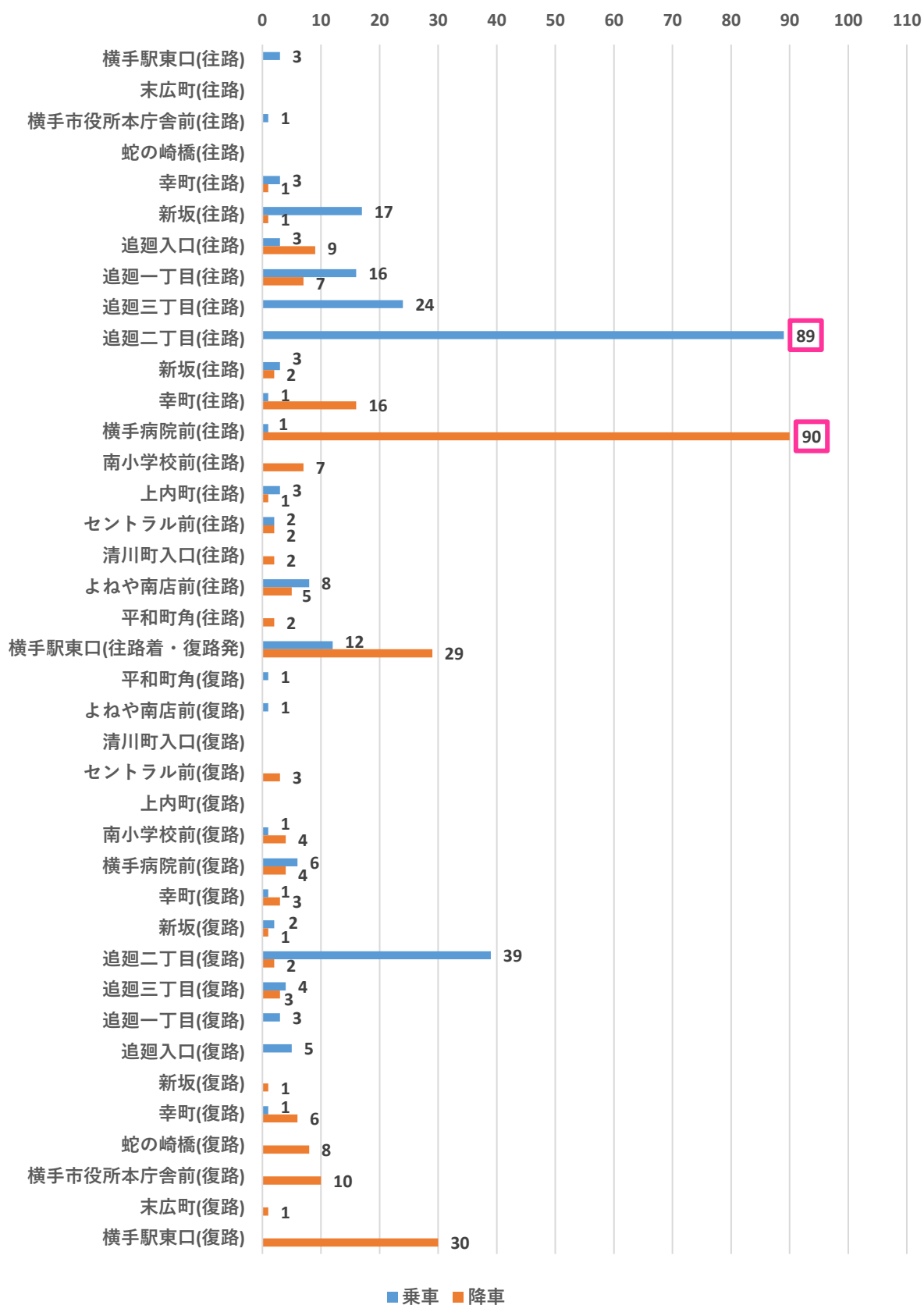
南ルート 14:30発 利用者数延べ176人



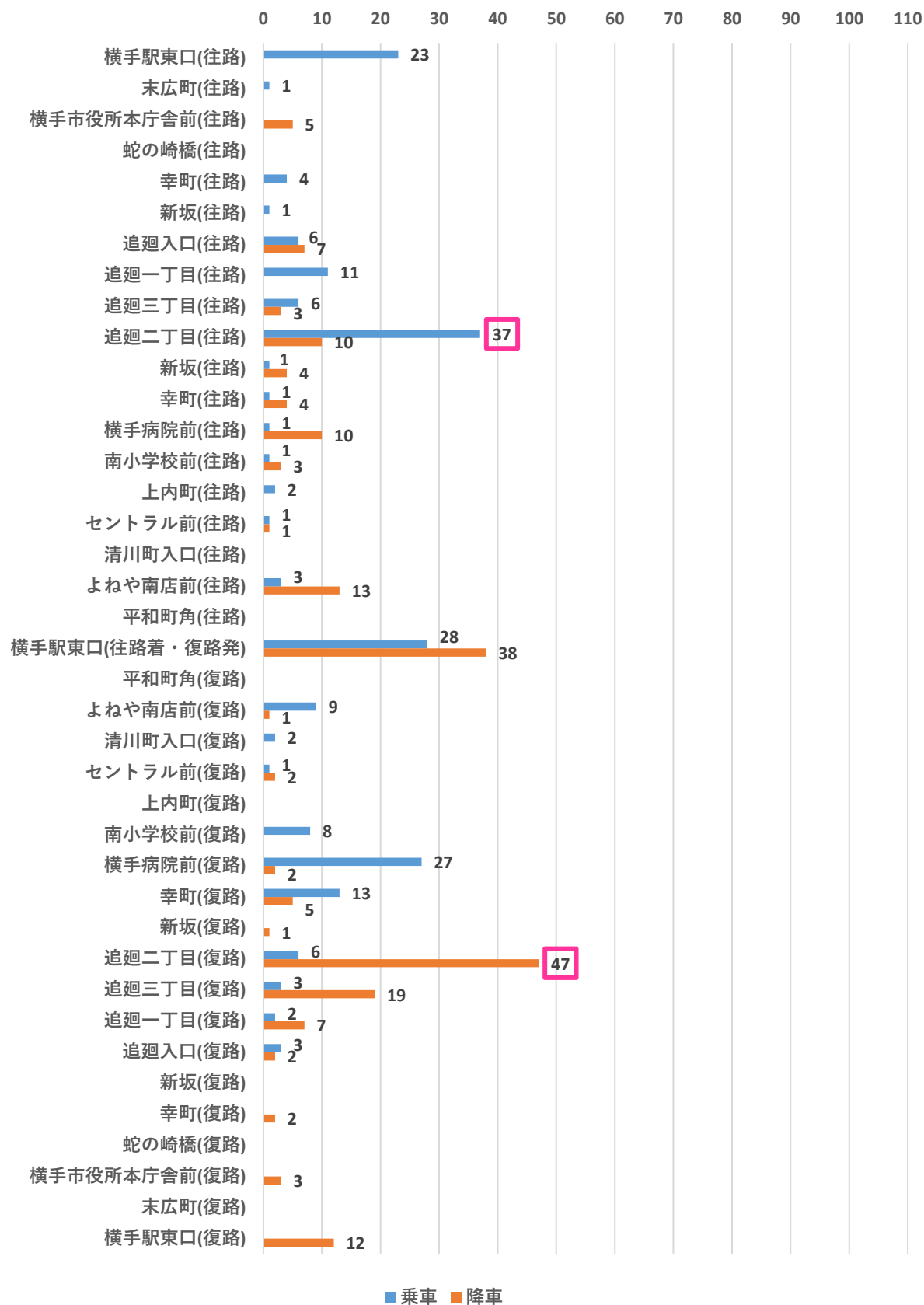
南ルート 合計 利用者数延べ1,042人



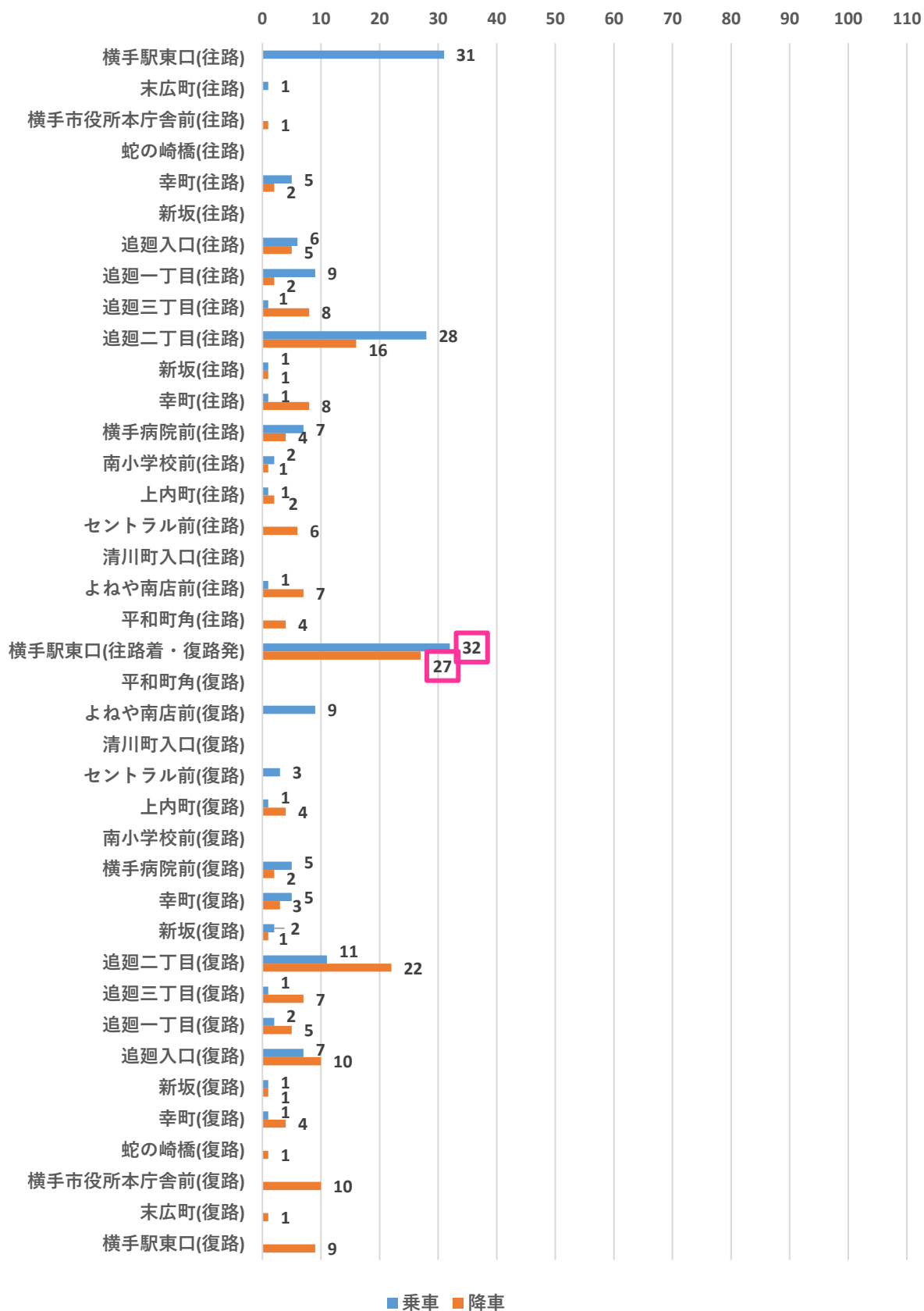
北ルート 08:47発 利用者数延べ250人



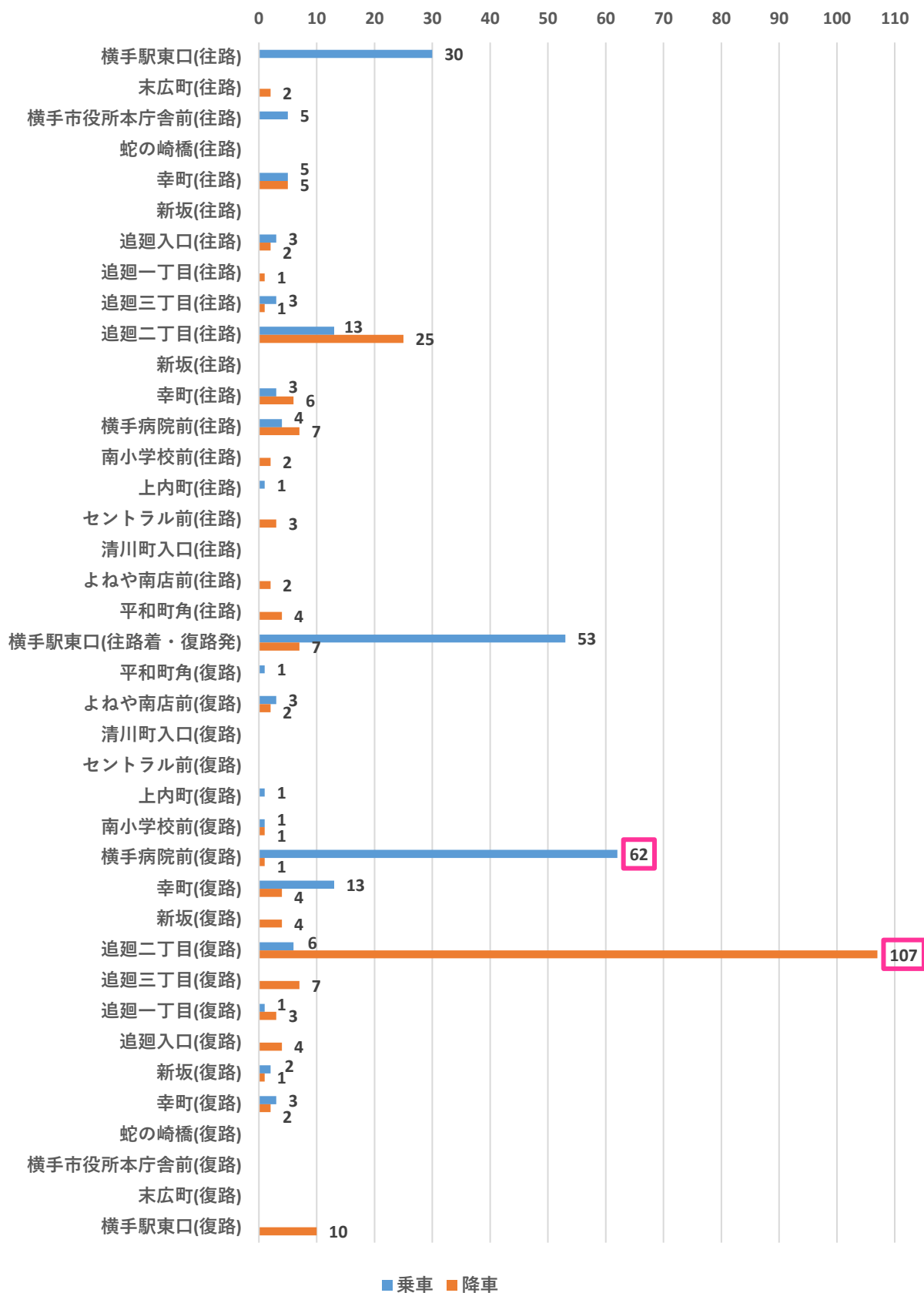
北ルート 10:47発 利用者数延べ201人



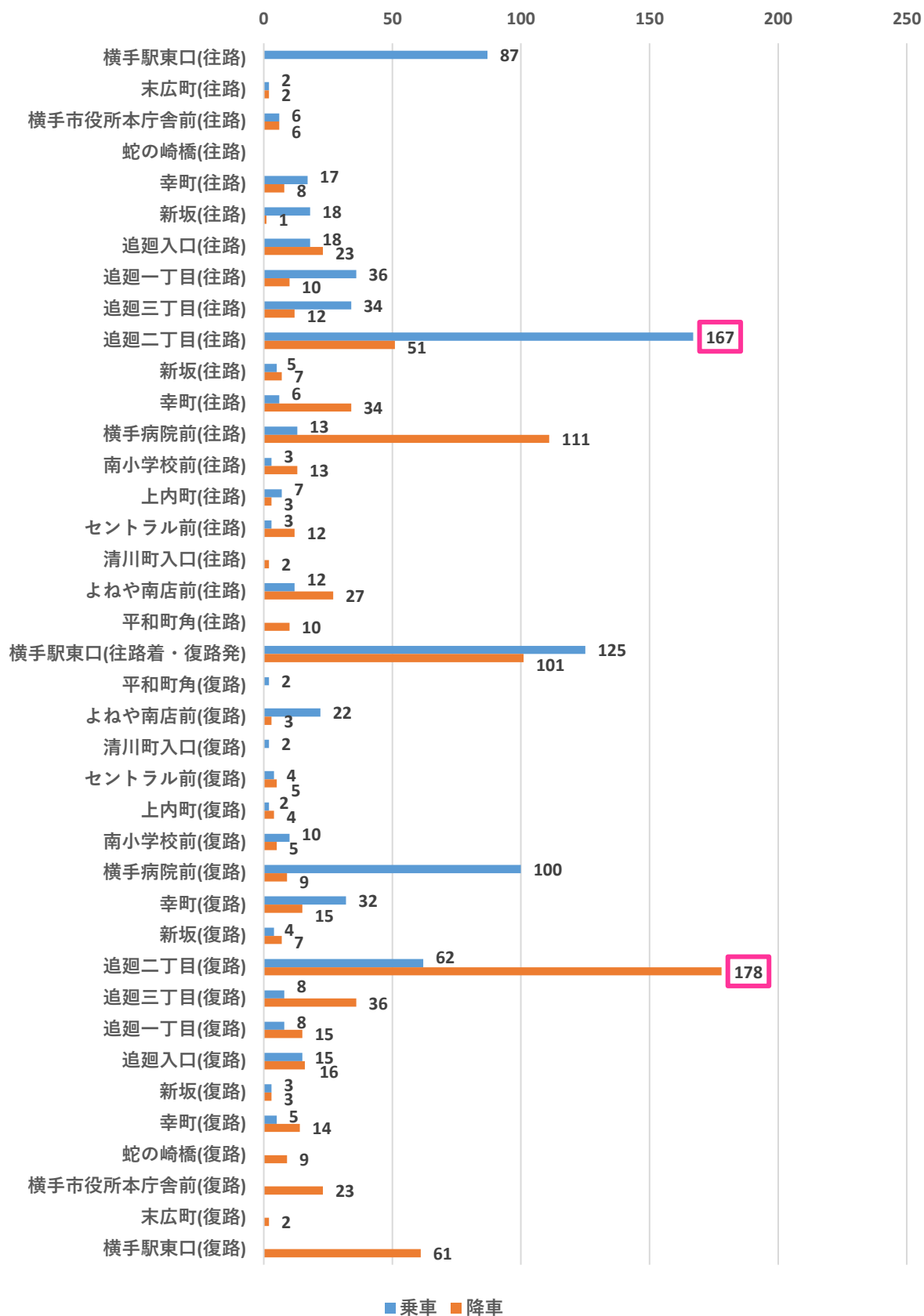
北ルート 12:47発 利用者数延べ175名



北ルート 14:47発 利用者数延べ213人



北ルート 合計 利用者数延べ839人



Ⅲ. 実証実験の実績を基にした分析と考察

1. 月別乗車人数の分析

実証実験期間における月別乗車人数の実績は、次のとおりである。

月	運行日数	南ルート	北ルート	合計
10月	22日	190人	117人	307人
11月	18日	136人	93人	229人
12月	20日	133人	141人	274人
1月	19日	164人	125人	289人
2月	18日	205人	167人	372人
3月	21日	214人	196人	410人
合計	118日	1,042人	839人	1,881人

●南ルート

- ・ 実証実験開始直後の10月は190人の利用があり、初期段階から一定の利用があった。この水準は、実証実験の存在が地域内で認識され、一定の需要が潜在していたことを示唆している。
- ・ その後、11月は136人と減少したが、これは秋季の祝日の影響による運行日数の減少に起因するものと考えられる。祝日の日数が増加することで、実際の運行日数が減少し、月間乗車人数が低下したものと推定される。
- ・ 12月から1月にかけては、130人台～160人台の利用が継続している。この時期は冬期の季節要因（降雪、気温低下等）の影響を受けた可能性があるが、一定の利用が維持されていることから、冬期においても継続的な移動需要が存在することが示唆される。特に年末年始の運行休止（12月29日～1月3日）の影響を受けた1月においても、164人の利用が確認されており、冬期における需要の安定性が示されている。
- ・ 実証実験後半の2月、3月には利用が大きく増加し、2月205人、3月214人と、実証実験中の最高水準に達している。この増加は、実証実験を通じて利用者の認知が進み、利便性が周知されることで、利用の定着が進んだことを示唆している。特に3月の214人は、新年度開始に伴う移動需要の増加を反映しているものと考えられ、季節的な需要変動の存在も示唆される。

●北ルート

- ・ 実証実験開始直後の10月は117人の利用があり、初期段階から一定の利用者を獲得した。南ルートの190人と比較して低い水準であるが、北ルートの利用者層や目的地の特性を反映しているものと考えられる。
- ・ 11月は93人と減少したが、南ルートと同様に運行日数の減少に起因するものと考えられる。この時期の減少率は、南ルートの減少率（ $136人 / 190人 = 71.6\%$ ）と北ルートの減少率（ $93人 / 117人 = 79.5\%$ ）を比較すると、北ルートの方がやや小さい傾向がみられる。
- ・ 12月から1月にかけては、125人～141人の利用が継続しており、南ルートと異なり、12月は141人と10月を上回る利用が確認されている。
- ・ 実証実験後半の2月、3月には利用が大きく増加し、2月167人、3月196人と、実証実験中の最高水準に達している。3月の196人は、新年度開始に伴う移動需要の増加を反映しているものと考えられ、南ルートと同様の季節的な需要変動がみられる。

●比較

- ・ 両ルートとも実証実験後半に利用が増加する傾向を示しており、利用の定着及び拡大が進んだことが確認できる。月別の推移をみると、南ルートは10月から1月にかけてやや緩やかな減少傾向を示すのに対し、北ルートは12月に一時的に増加する特性がみられる。
- ・ 南ルートは全体を通じて北ルートを上回る利用実績となっており、実証実験全体の乗車人数は南ルート1,042人、北ルート839人である。
- ・ 令和8年3月末時点で、南ルートのメインターゲットである八王寺地区及びその周辺から、延べ1,042人が利用している。月平均では約174人（地域人口規模614人相当に対し約28.3%）が利用している。
- ・ 令和8年3月末時点で、北ルートのメインターゲットである追廻地区及びその周辺から、延べ839人が利用している。月平均では約140人（地域人口規模665人相当に対し約21.1%）が利用している。
- ・ 両ルートの月別利用の増減パターンを分析すると、実証実験後半（2月、3月）の増加率は、南ルートが2月205人→3月214人（増加率4.4%）であるのに対し、北ルートは2月167人→3月196人（増加率17.4%）と、北ルートの方が増加率が高い。これは、北ルートの利用者が実証実験を通じて段階的に増加し、実証実験後半に利用の定着が進んだことを示唆している。

2. 方面別実績からみた往復利用の特性

月別乗車人数の方面別実績は、次のとおりである。

●南ルート

月	往路	復路	合計	復路比率
10月	85人	105人	190人	55.2%
11月	51人	85人	136人	62.5%
12月	66人	67人	133人	50.3%
1月	65人	99人	164人	60.3%
2月	98人	107人	205人	52.1%
3月	109人	105人	214人	49.0%

- ・ 南ルートは、往路と復路がほぼ均衡していることが特徴である。実証実験全体の往路利用は474人、復路利用は568人であり、復路が全体の54.5%を占めている。
- ・ 往路利用は10月の85人から3月の109人へと増加傾向を示しており、復路利用は105人から105人とほぼ横ばい（一部減少）で推移している。この傾向から、南ルートの利用者は、実証実験を通じて往路需要が段階的に増加し、往復のバランスが取れた利用パターンへと変化していることが示唆される。
- ・ 特に3月では、往路109人、復路105人とほぼ同等の水準となり、南ルートの利用が双方向性を強めていることが確認できる。この傾向は、南ルートが朝間帯の出発需要と帰宅需要の両方に対応する交通手段として利用されていることを示唆している。

●北ルート

月	往路	復路	合計	復路比率
10月	55人	62人	117人	52.9%
11月	40人	53人	93人	56.9%
12月	65人	76人	141人	53.9%
1月	66人	58人	124人	46.4%
2月	101人	66人	167人	39.5%
3月	107人	89人	196人	45.4%

-
- ・ 北ルートは、往路、復路の構成が月によって変動することが特徴である。 実証実験全体の往路利用は434人、復路利用は404人であり、往路が全体の51.7%を占めている。
 - ・ 10月～12月にかけては、往路と復路がほぼ均衡した利用パターンを示しており、復路比率は52.9～56.9%で推移している。この時期は、南ルートと同様に双方向性の利用パターンが強い。
 - ・ 一方、1月以降は往路が復路を上回る傾向が顕著となり、特に2月は往路101人に対して復路66人と、往路が全体の60.5%を占めている。3月も往路107人、復路89人と、往路が復路を上回っている。
 - ・ 月別の復路比率の推移をみると、10月52.9% → 1月46.4% → 2月39.5% → 3月45.4%と、1月以降復路比率が低下した後、3月で若干回復する傾向を示している。しかし、1月以降は往路が復路を上回る傾向となっており、北ルートの利用者が、実証実験期間を通じて朝間帯の出発需要を強化していることを示唆している。

●比較

- ・ 南ルートは復路が安定的に高い水準を保つのに対し、北ルートは往路・復路の構成が月によって変動する。この違いから、南ルートは商業施設・医療機関への滞在型利用、北ルートは多様な目的地への利用が想定される。
- ・ 南ルートは帰宅時の需要が強く、朝間帯の出発需要が限定的であることから、日中の滞在型利用が中心であると考えられる。一方、北ルートは往路、復路の構成が変動することから、朝間帯の出発需要と帰宅需要の両方に対応していることが推定される。

3. 時間帯別乗車人数の分析

時間帯別乗車人数（便別）の実績は、次のとおりである。

●南ルート

便	乗車人数	構成比	月別平均
1便（朝）	244人	23.4%	40.7人
2便（午前遅～昼）	376人	36.1%	62.7人
3便（午後早）	246人	23.6%	41.0人
4便（午後）	176人	16.9%	29.3人
合計	1,042人	100.0%	173.7人

- ・ 南ルートは、2便（午前遅～昼間帯）が376人と最も多く、全体の36.1%を占めている。この便は、商業施設や医療機関への往路利用が集中する時間帯であり、買い物や通院目的の利用者が最も多い時間帯であることが示唆される。
- ・ 1便と3便はほぼ同程度（244人、246人）で推移しており、朝間帯と午後早の利用も一定の水準を保っている。1便の244人は全体の23.4%を占めており、朝間帯の出発需要が一定程度存在することが確認できる。3便の246人も同程度であり、午後早の利用も安定していることが示唆される。
- ・ 4便は176人と最も少なく、午後後半の利用は相対的に低い。ただし、全体の16.9%を占めており、帰宅目的の利用が存在することが確認できる。
- ・ 月別の便別利用をみると、2便の利用が最も安定しており、月別の標準偏差が小さいことが推定される
- ・ この傾向から、南ルートでは日中の中盤時間帯（2便）に需要が集中する傾向がみられ、通院や買い物等の日常生活に必要な移動需要への対応が、南ルートの主な役割であることが実績から示されている。

●北ルート

便	乗車人数	構成比	月別平均
1便（朝）	250人	29.8%	41.7人
2便（午前遅～昼）	201人	23.9%	33.5人
3便（午後早）	175人	20.8%	29.2人
4便（午後）	213人	25.4%	35.5人
合計	839人	100.0%	139.9人

- ・ 北ルートは、1便（朝間帯）が250人と最も多く、全体の29.8%を占めている。この便は、朝間帯の出発需要が強いことを示唆しており、医療機関への朝間帯の移動需要が存在することが推定される。
- ・ 2便、3便、4便は、それぞれ201人、175人、213人と、南ルートほど大きな偏りがなく、各時間帯に比較的分散した利用がみられる。特に4便が213人と比較的多いことから、午後の帰宅需要も一定の水準を保っている。
- ・ 1便と4便の利用がほぼ同程度（250人、213人）であることから、北ルートは朝間帯の出発需要と午後の帰宅需要の両方に対応していることが示唆される。
- ・ この傾向から、北ルートでは、南ルートほど特定の時間帯に需要が集中するのではなく、朝間帯から午後にかけて利用が分散している傾向がみられ、医療や商業等の多様な用務に対応していることが示唆される。

●比較

- ・ 南ルートは2便に需要が集中する傾向がみられるのに対し、北ルートは朝間帯から午後にかけて利用が分散している。この違いから、南ルートは商業や通院目的の日中集中型、北ルートは多様な目的への分散型の利用パターンが想定される。
- ・ 南ルートの2便の構成比36.1%は、北ルートの最高便（1便29.8%）を上回っており、南ルートの需要集中の程度が大きいことが示されている。一方、北ルートは各便の構成比が20～30%の範囲内に収まっており、より均等な利用分散がみられる。
- ・ 便別の月別平均をみると、南ルートは月別平均173.7人に対して北ルートは139.9人であり、南ルートの方が全体的な利用が多いことが確認できる。しかし、北ルートの各便の月別平均は南ルートと同程度の水準を保っており、利用者数の差は全体的な利用規模の違いを反映しているものと考えられる。

4. 平均乗車人数（1便あたり）の分析

平均乗車人数（1便あたり）の実績は、次のとおりである。

●南ルート

月	平均乗車人数	前月比	増減
10月	2.16人	—	—
11月	1.89人	87.5%	-0.27人
12月	1.66人	87.8%	-0.23人
1月	2.16人	130.1%	+0.50人
2月	2.85人	131.9%	+0.69人
3月	2.55人	89.5%	-0.30人

- ・ 南ルートは、10月の2.16人から12月の1.66人へと段階的に減少する傾向がみられ、実証実験の前半は利用が緩やかに減少していることが示唆される。
- ・ 1月は前月比130.1%と大きく増加し、2.16人へ回復している。この回復は、利用者の認知が進み、利用が再び増加したことを示唆している。
- ・ 実証実験後半の2月、3月には平均乗車人数が高い水準を維持し、2月2.85人、3月2.55人と、前半の1.5倍以上に達している。特に2月の2.85人は実証実験全体の最高水準であり、この時期に利用の定着が大きく進んだことを示唆している。
- ・ 2月の前月比131.9%という大幅な増加は、1月から2月にかけて利用者の認知が急速に進み、利用が大きく増加したことを示唆している。この増加は、実証実験の広報効果や口コミによる利用者の拡大を反映しているものと考えられる。
- ・ 3月は2月比89.5%と若干の減少がみられるが、2.55人という水準は依然として高く、実証実験を通じて利用の定着が進んだことが確認できる。
- ・ 平均乗車人数の推移から、実証実験前半は利用の認知段階、実証実験後半は利用の定着段階にあることが示唆される。

●北ルート

月	平均乗車人数	前月比	増減
10月	1.33人	-	-
11月	1.29人	97.0%	-0.04人
12月	1.76人	136.4%	+0.47人
1月	1.63人	92.6%	-0.13人
2月	2.32人	142.3%	+0.69人
3月	2.33人	100.4%	+0.01人

- ・ 北ルートは、10月から11月にかけては若干の減少（97.0%）がみられるが、12月は増加（136.4%）に転じ、1.76人に達している。その後1月は再び減少（92.6%）し、1.63人となっている。この変動パターンは、北ルートの利用が季節的な要因に影響を受けやすいことを示唆している。
- ・ 実証実験後半の2月、3月には平均乗車人数が大きく増加し、2月2.32人、3月2.33人と、前半の1.7倍以上に達している。特に2月の前月比142.3%という大幅な増加は、南ルートと同様に、2月に利用の定着が大きく進んだことを示唆している。
- ・ 3月は2月比100.4%とほぼ同水準を維持しており、北ルートの利用が安定した段階に達したことが示唆される。南ルートの3月減少（89.5%）と比較して、北ルートの3月安定（100.4%）は、北ルートの利用者が実証実験後半に定着したことを示唆している。
- ・ 平均乗車人数の推移から、実証実験前半は利用の認知段階、実証実験後半は利用の定着・安定段階にあることが示唆される。

●比較

- ・ 両ルートとも実証実験後半に平均乗車人数が大きく増加しており、利用の定着が進んだことが確認できる。南ルートは全体を通じて北ルートを上回る平均乗車人数を示しており、特に前半の差が大きい。
- ・ 南ルートの10月2.16人と北ルートの10月1.33人の差は0.83人であり、南ルートの方が約1.6倍高い。この差は、実証実験を通じて縮小する傾向がみられ、3月時点では南ルート2.55人、北ルート2.33人と、両ルートがほぼ同水準に達している。
- ・ 2月の増加率を比較すると、南ルートは1月比131.9%、北ルートは1月比142.3%であり、北ルートの増加率がやや大きい。これは、北ルートの利用者が2月に急速に増加したことを示唆しており、北ルートの広報効果が大きかった可能性が考えられる。

-
- ・ 3月の推移をみると、南ルートは2月比89.5%と減少傾向がみられるのに対し、北ルートは2月比100.4%と安定傾向がみられる。この違いから、南ルートの利用者は2月に一時的に増加し、3月に調整される傾向がみられるのに対し、北ルートの利用者は段階的に増加し、3月に安定する傾向がみられることが示唆される。
 - ・ 3月時点では、両ルートとも2.3人～2.5人の水準に達しており、運行の継続性を支える基本的な利用水準が確保されていることが確認できる。この水準は、1便あたり平均して2人以上が乗車していることを意味し、循環バスの継続運行の基盤が形成されたことを示唆している。

5. 平均乗車密度の分析

平均乗車密度の実績は、次のとおりである。

●南ルート

月	平均乗車密度	前月比	ルート距離	均一運賃
10月	1.08人	—	10.6km	200円
11月	0.94人	87.0%	10.6km	200円
12月	0.83人	88.3%	10.6km	200円
1月	1.08人	130.1%	10.6km	200円
2月	1.42人	131.5%	10.6km	200円
3月	1.27人	89.4%	10.6km	200円

- ・ 南ルート（ルート距離10.6km）の平均乗車密度は、実証実験前半（10月～1月）で0.83人～1.08人の範囲で推移している。この水準は、1回の運行ごとに、平均して1人前後が常に乗車していることを示している。
- ・ 10月から1月にかけての推移をみると、11月は減少（87.0%）、12月も減少（88.3%）となる一方、1月は増加（130.1%）に転じている。この変動パターンは、利用が季節的な要因に影響を受けながら推移していることを示唆している。
- ・ 実証実験後半（2月、3月）には平均乗車密度が大きく増加し、2月1.42人、3月1.27人と、前半を上回る高い水準で推移している。特に2月の1.42人は実証実験全体の最高水準であり、この時期に運行効率が大きく改善されたことを示唆している。
- ・ 2月の前月比131.5%という大幅な増加は、2月に利用が急速に増加し、走行距離あたりの効率性が大きく改善されたことを示唆している。
- ・ 3月は2月比89.4%と減少がみられるが、1.27人という水準は依然として高く、実証実験を通じて運行効率が改善されたことが確認できる。

●北ルート

月	平均乗車密度	前月比	ルート距離	均一運賃
10月	0.67人	-	8.7km	200円
11月	0.65人	97.0%	8.7km	200円
12月	0.88人	135.3%	8.7km	200円
1月	0.82人	93.1%	8.7km	200円
2月	1.16人	141.4%	8.7km	200円
3月	1.17人	100.8%	8.7km	200円

- ・ 北ルート（ルート距離8.7km）の平均乗車密度は、実証実験前半（10月～1月）で0.65人～0.88人の範囲で推移している。この水準は、1回の運行ごとに、平均して1人未満が乗車していることを示している。
- ・ 南ルートと比較すると、北ルートの平均乗車密度は全期間を通じて低い水準で推移している。これは乗車人員の差に加え、利用の定着が南ルートより緩やかであったことを反映しているものと考えられる。
- ・ 10月から1月にかけての推移をみると、11月は若干の減少（97.0%）がみられるが、12月は増加（135.3%）に転じ、その後1月は再び減少（93.1%）している。この変動パターンは、北ルートの利用が季節的な要因に影響を受けやすいことを示唆している。
- ・ 実証実験後半（2月、3月）には平均乗車密度が大きく増加し、2月1.16人、3月1.17人と、前半の1.3倍以上に達している。この増加は、利用の定着に伴う効率性の向上を示している。
- ・ 2月の前月比141.4%という大幅な増加は、2月に利用が急速に増加し、走行距離あたりの効率性が大きく改善されたことを示唆している。
- ・ 3月は2月比100.8%とほぼ同水準を維持しており、平均乗車密度が安定した段階に達したことが示唆される。

●比較

- ・ 南ルートの平均乗車密度は、全期間を通じて北ルートを上回っている。実証実験全体の平均乗車密度をみると、南ルートは1.10人、北ルートは0.89人であり、南ルートの方が約1.2倍高い。
- ・ 両ルートとも実証実験後半に効率性が大きく向上しており、運行効率の改善が確認できる。南ルートの2月1.42人から3月1.27人への推移（89.4%）と、北ルートの2月

-
1. 16人から3月1.17人への推移（100.8%）を比較すると、南ルートはやや低下した一方、北ルートは安定傾向を示している。
- ・ 平均乗車密度の観点からみると、2月時点で南ルートが1.42人と最高水準に達しており、南ルートの運行効率が実証実験全体で最も高い時期であることが示唆される。
 - ・ ルート距離と平均乗車密度の両面からみると、南ルートは利用者数の多さにより高い乗車密度を維持しており、北ルートは低水準から段階的に改善していることが確認できる。このことから、南ルートは比較的早い段階から利用が集まり、北ルートは実証実験後半にかけて利用が定着していった可能性が示唆される。

6. 停留所毎の乗車実績からみた利用集中箇所

●南ルート

- ・ 南ルートの停留所毎の乗車実績から、以下の地点において利用が集中していることが確認できる。
- ・ 商業施設関連：商業施設周辺では、買い物目的の乗降が集中しており、特定の便では降車が100人を超える実績も記録されている。これらの停留所は、南ルートの最重要停留所であり、商業施設への移動需要が南ルートの主要な役割であることが示唆される。イオンスーパーセンター西口の利用が特に多いことから、大型商業施設への集中的な需要が存在することが確認できる。
- ・ 医療機関関連：平鹿総合病院前では、通院目的の乗降が継続的に確認されている。この停留所は、高齢者を中心とした通院需要に対応していることが示唆される。
- ・ 住宅地関連：八王寺では、朝間帯の乗車が多く、出発地点としての機能を担っている。この停留所は、南ルートの主要な乗車地点であり、住宅地からの移動需要が南ルートの利用を支えていることが示唆される。
- ・ 交通ハブ関連：横手駅西口は起終点であり、乗降の双方が多い。この停留所は、南ルートの交通結節点として機能しており、駅利用者と循環バス利用者の接続点となっていることが示唆される。
- ・ 停留所別の利用特性：南ルートの停留所別利用をみると、商業施設への集中が顕著であり、特にイオンスーパーセンター西口での降車が100人を超える実績は、特定の停留所への需要集中の程度を示唆している。一方、行政機関や医療機関への利用は、商業施設ほど集中していないが、継続的な需要が存在することが確認できる。

●北ルート

- ・ 北ルートの停留所毎の乗車実績から、以下の地点において利用が集中していることが確認できる。
- ・ 住宅地関連：追廻二丁目では、乗降が集中しており、住宅地からの出発地点として機能している。この停留所は、北ルートの主要な乗車地点であり、住宅地からの移動需要が北ルートの利用を支えていることが示唆される。月別の利用をみると、3月に往路利用が大きく増加することから、季節的な移動パターンの変化がある可能性が考えられる。
- ・ 医療機関関連：横手病院前では、通院目的の乗降が継続的に確認されている。この停留所は、北ルートの医療機関へのアクセス地点であり、通院目的の利用者のニーズに対応していることが示唆される。

-
- ・ 商業施設関連：よねや南店前では、買い物目的の乗降が確認されている。この停留所は、北ルートの商業施設へのアクセス地点であるが、南ルートのイオンスーパーセンター西口ほどの集中はみられない。
 - ・ 交通ハブ関連：横手駅東口は起終点であり、乗降の双方が多い。この停留所は、北ルートの交通結節点として機能しており、駅利用者と循環バス利用者の接続点となっていることが示唆される。
 - ・ 停留所別の利用特性：北ルートの停留所別利用をみると、住宅地への集中が顕著であり、南ルートの商業施設集中とは異なる特性がみられる。

●比較

- ・ 南ルートは商業施設、医療機関への集中が強いのにに対し、北ルートは住宅地への利用が特に顕著である。この違いから、南ルートは買い物や通院を中心とした利用、北ルートは住宅地からの多様な移動需要に対応していることが示唆される。

7. 総合的分析

- ・ 本実証実験で得られた利用実績から、両ルートとも実証実験全体で継続的な利用があり、特に後半の2月、3月に利用が増加している。この傾向は、実証実験を通じて利用者の認知が進み、実証実験の利便性が周知されることで、利用の定着が進んだことを示唆している。
- ・ 実証実験全体の乗車人数は1, 881人であり、6ヶ月間の実証実験において、相応の利用実績が得られたことが確認できる。月別の推移をみると、実証実験前半（10月～1月）は月平均274人であるのに対し、実証実験後半（2月～3月）は月平均391人であり、後半の利用が前半の約1.4倍に増加していることが示唆される。
- ・ 南ルートは日中の中盤時間帯（2便）に需要が集中する傾向がみられるのに対し、北ルートは朝間帯から午後にかけて利用が分散している。この違いは、ルートの役割と利用者層の違いを示唆しており、南ルートは特定の時間帯に特定の施設への移動需要が集中するのに対し、北ルートは複数の時間帯に複数の施設への移動需要が分散していることが推定される。
- ・ 両ルートとも平均乗車人数、平均乗車密度が実証実験後半に大きく増加しており、運行効率が改善されたことが実績から示されている。南ルートの平均乗車人数は10月2.16人から3月2.55人へと、北ルートは10月1.33人から3月2.33人へと、それぞれ増加しており、利用の定着が進んだことが確認できる。
- ・ 両ルートとも往復利用の実績があり、商業施設、医療機関、住宅地等の主要施設周辺の停留所において利用が集中しており、生活に必要な施設へのアクセス機能が果たされていることが確認できる。特に、停留所別の利用実績から、各ルートが特定の施設への集中的な需要に対応していることが示唆されており、ルート設定の基本的な適切性が示されている。
- ・ 以上のことから、本実証実験により得られた実績は、継続的な利用需要の存在、運行設定の基本的な適切性、生活交通としての有効性を示すものであり、今後の既存循環バスルート、ダイヤ、停留所配置等の最適化を検討するうえで有効な基礎資料となるものである。

IV. 利用者アンケート結果

1. 調査目的

本調査は、横手市地域公共交通活性化協議会が実施する「横手市循環バス実証実験（南・北ルート）」において、利用者の満足度、利用実態、改善要望を把握し、今後の公共交通施策の検討材料とすることを目的とする。

2. 調査方法

- ・ 調査対象：横手市循環バス（南・北ルート）利用者
- ・ 調査方法：車内配布アンケート
- ・ 回収方法：車内回収
- ・ 回収期間：令和7年11月4日から令和8年2月27日まで
- ・ 回答数：南ルート：36件、北ルート36件 合計72件
- ・ その他：無回答があった場合は、分母から除いて集計

3. 調査項目

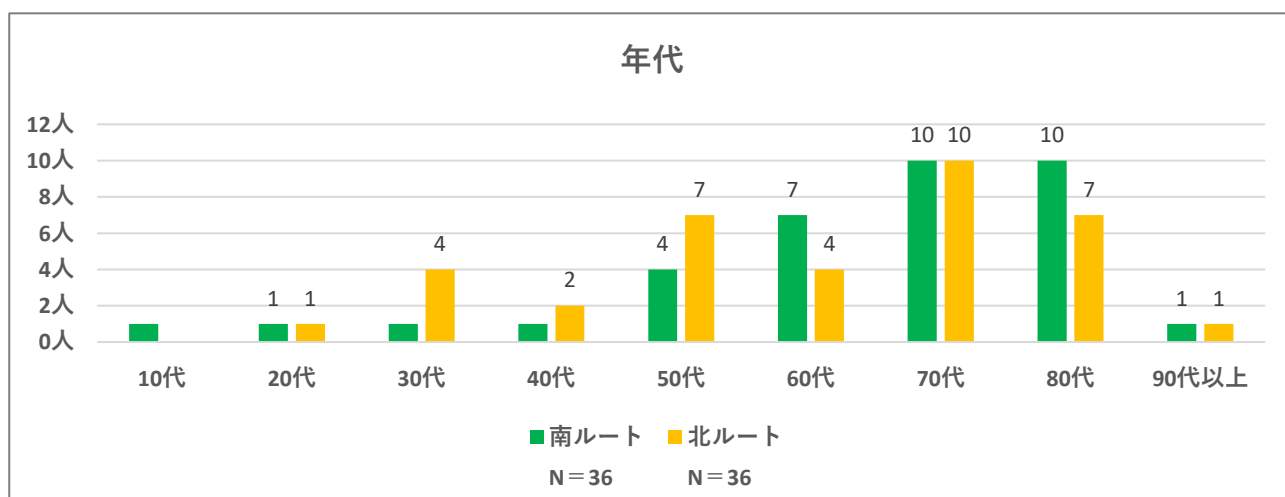
- ① 年代を教えてください。
10代／20代／30代／40代／50代／60代／70代／80代／90代以上
- ② 普段利用している交通手段について当てはまるものを全て教えてください。
路線バス／循環バス／デマンド交通／タクシー／電車／自家用車／なし
- ③ 何回目のご利用ですか。
1回／2～5回／6～10回／10回以上
- ④ 利用した目的について、当てはまるものを全て教えてください。
通院／買い物／銀行／郵便局／市役所／通学／通勤／その他
- ⑤ 実証運行のルートに対する満足度について教えてください。
満足／やや満足／普通／やや不満／不満
- ⑥ 実証運行の時刻表に対する満足度について教えてください。
満足／やや満足／普通／やや不満／不満
- ⑦ 実証運行の料金に対する満足度について教えてください。
満足／やや満足／普通／やや不満／不満
- ⑧ 乗り換え利用をしましたか。（南ルート→北ルート、南ルート→既存循環バスルート等）
利用した／利用していない
- ⑨ 今後追加してほしい目的地があれば教えてください。（自由記載）
- ⑩ 実証運行や市の公共交通にご意見があれば教えてください。（自由記載）

4. 設問毎の回答結果

①年代を教えてください。

- ・ 南ルートの利用者は70代と80代が各10名（各27.8%）で、この2つの年代だけで全体の55.6%を占めている。60代以上の高齢者は全体の77.8%であり、南ルートは高齢者向けの交通手段として明確に位置づけられている。
- ・ 北ルートは30代から50代の利用者が13名（36.1%）であり、南ルートの6名（16.7%）と比較して大幅に多い。北ルートは高齢者だけでなく、より広い年代層に対応した交通手段として機能している。

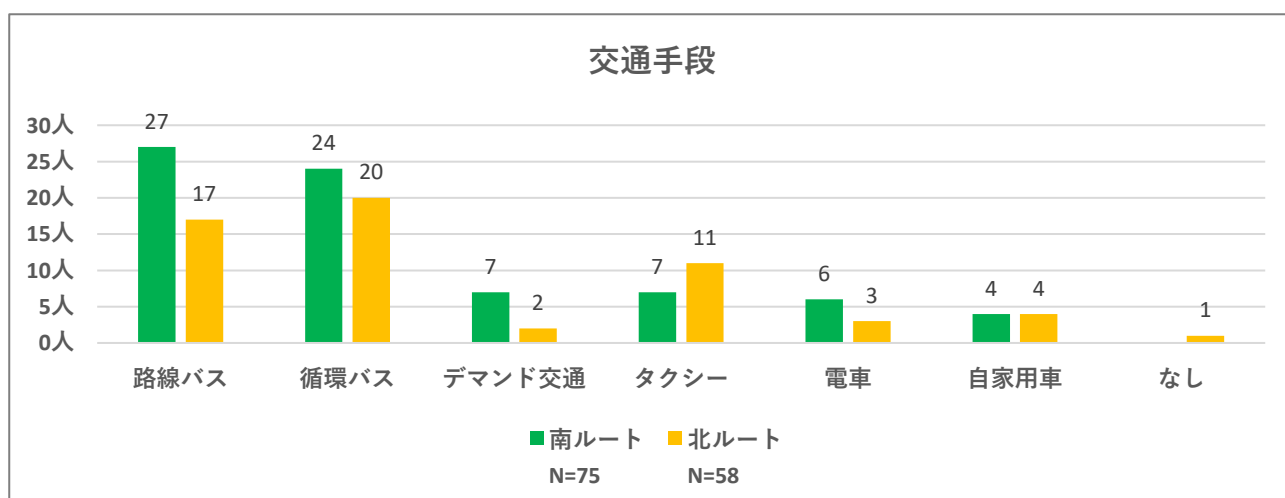
年代	南ルート		北ルート	
	人数（人）	割合（%）	人数（人）	割合（%）
10代	1	2.8	0	0
20代	1	2.8	1	2.8
30代	1	2.8	4	11.1
40代	1	2.8	2	5.6
50代	4	11.1	7	19.4
60代	7	19.4	4	11.1
70代	10	27.8	10	27.8
80代	10	27.8	7	19.4
90代	1	2.8	1	2.8
合計	36	100.0	36	100.0



②普段利用している交通手段について当てはまるものを全て教えてください。（複数回答可）

- ・ 南ルートの利用者が利用している交通手段は、路線バスが27人（36.0％）で最も多く、循環バスが24人（32.0％）で次点である。路線バスと循環バスの合計は51人（68.0％）であり、南ルートの利用者は既存の路線バスと新しい循環バスの両方を活用していることが示唆される。
- ・ 北ルートの利用者が利用している交通手段は、循環バスが20人（34.5％）で最も多く、路線バスが17人（29.3％）で次点である。タクシーの利用が11人（19.0％）と、南ルートの9.3％と比較して2倍以上高い。北ルートは循環バスの利用が相対的に高く、交通手段の利用がより多様化していることが示唆される。

交通手段	南ルート		北ルート	
	人数（人）	割合（％）	人数（人）	割合（％）
路線バス	27	36.0	17	29.3
循環バス	24	32.0	20	34.5
デマンド交通	7	9.3	2	3.4
タクシー	7	9.3	11	19.0
電車	6	8.0	3	5.2
自家用車	4	5.3	4	6.9
なし	0	0	1	1.7
合計	75	100.0	58	100.0



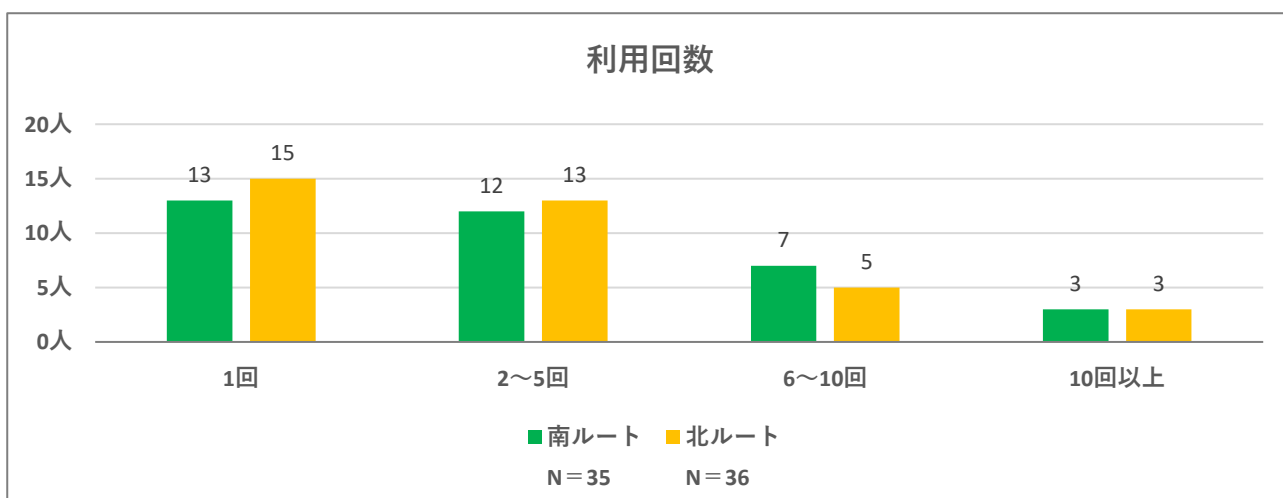
③何回目のご利用ですか。

- ・ 南ルートの利用者は1回限りの利用が13人（37.1%）で最も多いが、2～5回の継続利用者が12人（34.3%）で次点である。2～5回以上の利用者は合計22人（62.9%）であり、南ルートの利用者の約6割が複数回の利用を経験していることが示唆される。これは、実証実験を通じて利用の定着が進んだことを示す実績と合致している。
- ・ 北ルートの利用者は1回限りの利用が15人（41.7%）で最も多く、南ルートの37.1%と比較してやや高い。一方、2～5回の継続利用者は13人（36.1%）で、南ルートの34.3%とほぼ同程度である。2～5回以上の利用者は合計21人（58.3%）であり、北ルートでもリピート利用が定着していることが示唆される。

利用回数	南ルート		北ルート	
	人数（人）	割合（%）	人数（人）	割合（%）
1回	13	37.1	15	41.7
2～5回	12	34.3	13	36.1
10回	7	20.0	5	13.9
10回以上	3	8.6	3	8.3
合計	35	100.0	36	100.0

※同一利用者からの回収は行っていない。

※11月4日からアンケートを配布しているため、すでに複数回乗車している利用者がある。

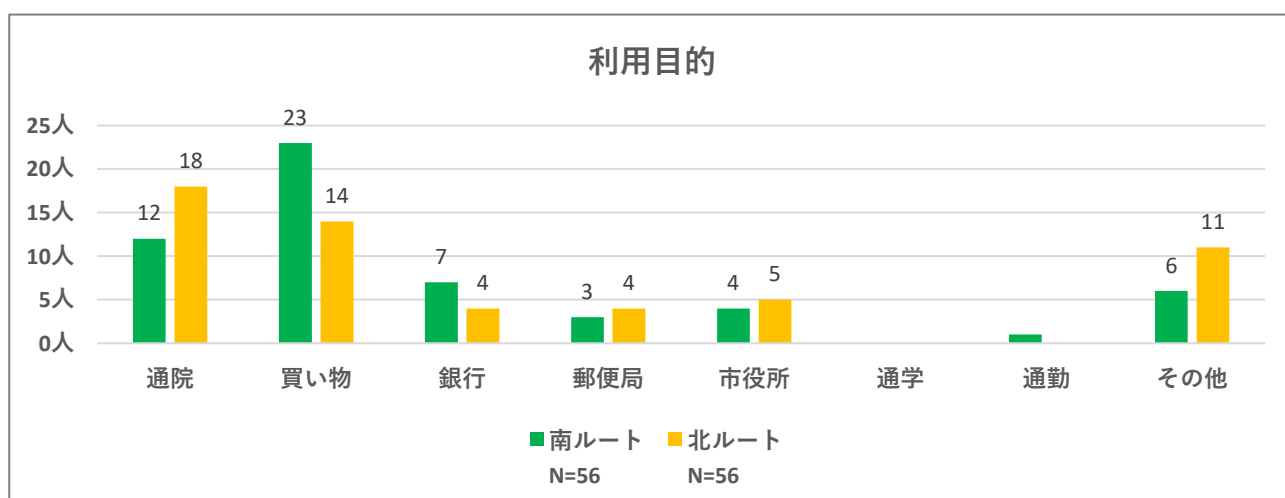


【「10回以上」と回答】 12回

④利用した目的について、当てはまるものを全て教えてください。（複数回答可）

- ・ 南ルートの利用目的は、買い物が23人（41.1%）で最も多く、通院が12人（21.4%）で次点である。買い物と通院の合計は35人（62.5%）であり、南ルートの利用者の約6割が商業施設と医療機関への移動を目的としていることが示唆される。
- ・ 北ルートの利用目的は、通院が18人（32.1%）で最も多く、買い物が14人（25.0%）で次点である。買い物と通院の合計は32人（57.1%）であり、北ルートでも商業施設と医療機関への移動が主要な目的である。

利用目的	南ルート		北ルート	
	人数（人）	割合（%）	人数（人）	割合（%）
通院	12	21.4	18	32.1
買い物	23	41.1	14	25.0
銀行	7	12.5	4	7.1
郵便局	3	5.4	4	7.1
市役所	4	7.1	5	8.9
通学	0	0	0	0
通勤	1	1.8	0	0
その他	6	10.7	11	19.6
合計	56	100.0	56	100.0

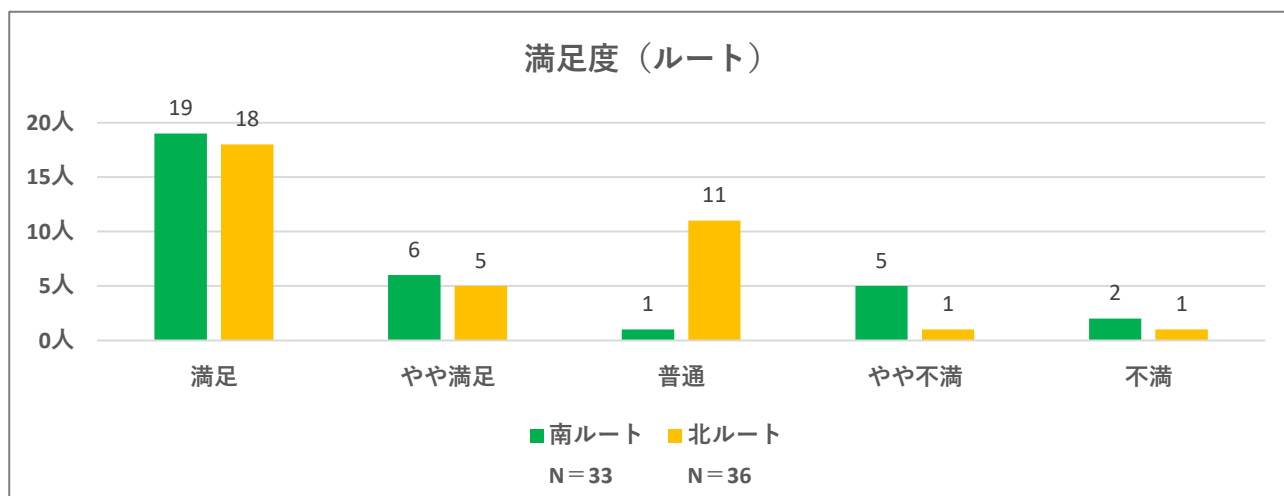


【「その他」と回答】 仕事、図書館、旅行、駅

⑤実証運行のルートに対する満足度について教えてください。

- ・ 南ルートの利用者満足度は、「満足」が19人（57.6%）で最も多く、「やや満足」が6人（18.2%）で次点である。肯定的評価（「満足」と「やや満足」）の合計は25人（75.8%）であり、南ルートの利用者の約4分の3が循環バスに満足していることが示唆される。一方、否定的評価（「やや不満」と「不満」）は7人（21.3%）にとどまっており、利用者の大多数が肯定的に評価していることが確認できる。
- ・ 北ルートの利用者満足度は、「満足」が18人（50.0%）で最も多いが、「普通」が11人（30.6%）で次点である。「普通」以上の評価（「満足」「やや満足」「普通」）の合計は34人（94.5%）であり、北ルートの利用者のほぼすべてが循環バスを受容していることが示唆される。否定的評価（「やや不満」と「不満」）は2人（5.6%）と極めて少なく、北ルートの利用者満足度が高いことが確認できる。

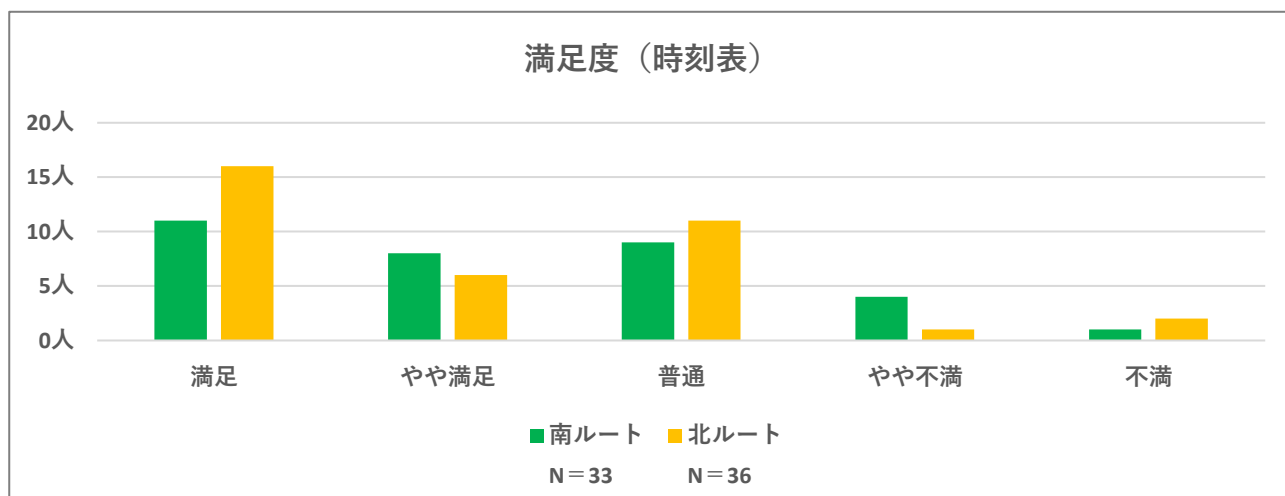
満足度（ルート）	南ルート		北ルート	
	人数（人）	割合（%）	人数（人）	割合（%）
満足	19	57.6	18	50.0
やや満足	6	18.2	5	13.9
普通	1	3.0	11	30.6
やや不満	5	15.2	1	2.8
不満	2	6.1	1	2.8
合計	33	100.0	36	100.0



⑥実証運行の時刻表に対する満足度について教えてください。

- ・ 南ルート of 時刻表に対する満足度は、「満足」が11人（33.3%）で最も多く、「やや満足」が8人（24.2%）で次点である。肯定的評価（「満足」と「やや満足」）の合計は19人（57.5%）であり、南ルートの利用者の約6割が時刻表に満足していることが示唆される。一方、否定的評価（「やや不満」と「不満」）は5人（15.1%）にとどまっており、時刻表の基本的な適切性が示されている。
- ・ 北ルート of 時刻表に対する満足度は、「満足」が16人（44.4%）で最も多く、「普通」が11人（30.6%）で次点である。肯定的評価（「満足」と「やや満足」）の合計は22人（61.1%）であり、北ルートの利用者の約6割が時刻表に満足していることが示唆される。否定的評価（「やや不満」と「不満」）は3人（8.3%）と極めて少なく、北ルートの時刻表設定がより高く評価されていることが確認できる。

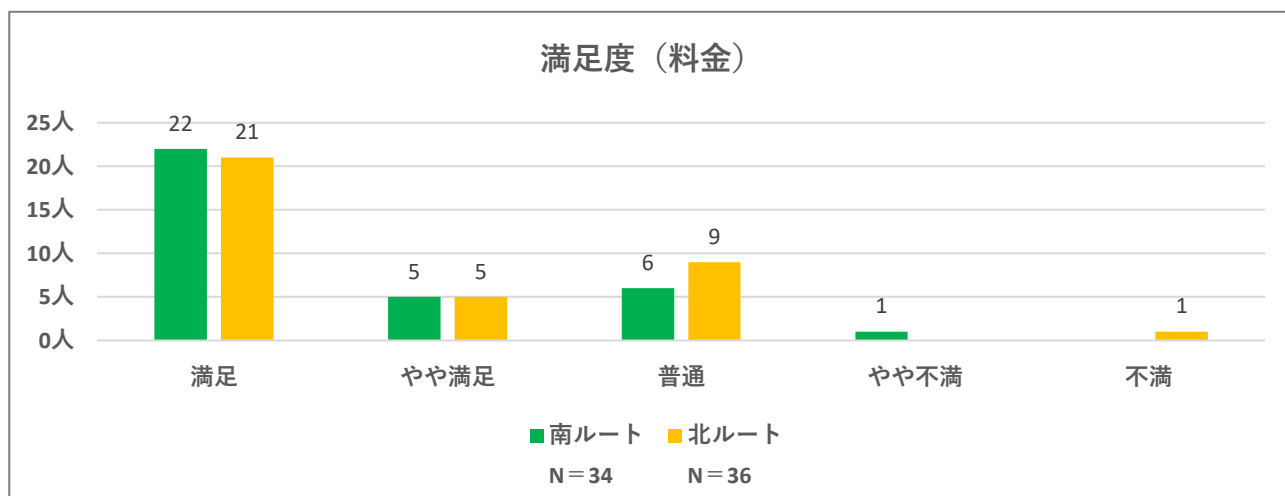
満足度（時刻表）	南ルート		北ルート	
	人数（人）	割合（%）	人数（人）	割合（%）
満足	11	33.3	16	44.4
やや満足	8	24.2	6	16.7
普通	9	27.3	11	30.6
やや不満	4	12.1	1	2.8
不満	1	3.0	2	5.6
合計	33	100.0	36	100.0



⑦実証運行の料金に対する満足度について教えてください。

- ・ 南ルート of 停留所配置に対する満足度は、「満足」が22人（64.7%）で最も多く、「普通」が6人（17.6%）で次点である。肯定的評価（「満足」と「やや満足」）の合計は27人（79.4%）であり、南ルートの利用者の約8割が停留所配置に満足していることが示唆される。否定的評価（「やや不満」と「不満」）は1人（2.9%）にとどまっており、停留所配置の基本的な適切性が高く評価されていることが確認できる。
- ・ 北ルート of 停留所配置に対する満足度は、「満足」が21人（58.3%）で最も多いが、「普通」が9人（25.0%）で次点である。肯定的評価（「満足」と「やや満足」）の合計は26人（72.2%）であり、北ルートの利用者の約7割が停留所配置に満足していることが示唆される。南ルートの79.4%と比較して、北ルートの肯定的評価がやや低く、停留所配置に対する評価が南ルートより分散していることが確認できる。

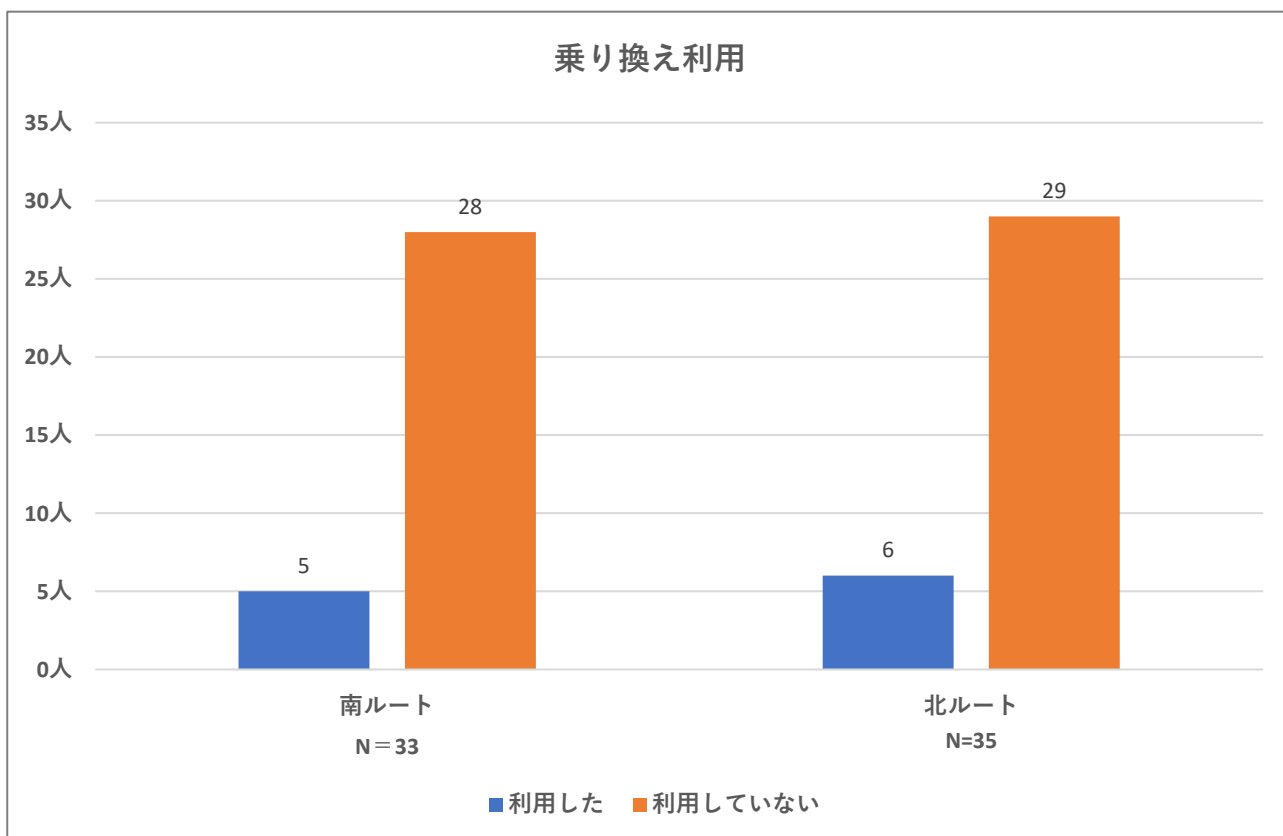
満足度（料金）	南ルート		北ルート	
	人数（人）	割合（%）	人数（人）	割合（%）
満足	22	64.7	21	58.3
やや満足	5	14.7	5	13.9
普通	6	17.6	9	25.0
やや不満	1	2.9	0	0
不満	0	0	1	2.8
合計	34	100.0	36	100.0



⑧乗り換え利用をしましたか。

- ・ 南ルートの利用者のうち、乗り換え利用をした者は5人（15.2％）にとどまり、乗り換え利用をしていない者は28人（84.8％）である。これは、南ルートの利用者の大多数が循環バス単独で目的地に到達していることを示唆しており、他の交通手段との接続需要が限定的であることが確認できる。
- ・ 北ルートの利用者のうち、乗り換え利用をした者は6人（17.1％）であり、乗り換え利用をしていない者は29人（82.9％）である。北ルートは南ルートの15.2％と比較してやや高い乗り換え利用率を示しているが、依然として約8割の利用者が循環バス単独で利用していることが示唆される。

乗り換え利用	南ルート		北ルート	
	人数（人）	割合（％）	人数（人）	割合（％）
利用した	5	15.2	6	17.1
利用していない	28	84.8	29	82.9
合計	33	100.0	33	100.0



⑨今後追加してほしい目的地があれば教えてください。(自由記載)

【南ルート】

- ・ 秋田県立近代美術館
- ・ 秋田ふるさと村
- ・ ゆあさ整形外科クリニック
- ・ 横手セントラルホテル
- ・ 市役所
- ・ 柳田駅
- ・ コメリパワー
- ・ 復古堂方面
- ・ 朝日が丘2丁目
- ・ 八王寺町内

【北ルート】

- ・ イオンスーパーセンター
- ・ ハローワーク横手

⑩実証運行や市の公共交通にご意見があれば教えてください。（自由記載）

- ・ ご意見については原文のまま記載しています。なお、同じ内容のご意見についてはまとめています。
- ・ 判読が難しいもの、誤解を与える可能性があるご意見については公開を控えています。

【南ルート】

- ・ 八王寺の人達は中の方まで来てもらいたいそうです。
- ・ 上八王寺バス停（湯沢方面）を移動してほしい（遠すぎる）。上八王寺町内の中に入って来てほしい。
- ・ 来年の4月以降も運行してください。助かっています。
- ・ 年々変化する体力にやさしい乗り場、乗り継ぎができれば外出の機会が増えるように思います。同級生もほぼ同時に体力に不安を持っています。
- ・ 便数増加。
- ・ 本数を減らさないでほしい。
- ・ 今後の税金、高齢化などニーズが増えてくると思うので、公共交通はあり続けてほしいです。安全運転いつも、ありがとうございます。
- ・ バスターミナルに入る方法で検討してほしい（駅ではなく）。
- ・ これからも安全運転で宜しくお願いします。
- ・ 住民の願いにそったやり方をして欲しい。
- ・ 中野団地入口からイオンに直接行けるのがありがたいです。
- ・ バスの中がちょっと暑いので換気してくれたら嬉しいです。
- ・ 土曜日の運行もお願いしたい。

【北ルート】

- ・ 週末運行をお願いします。
- ・ 追廻に来てくれてありがたい。
- ・ 居住者（追廻）が今は若年ですが、年々老人が増えると思うと追廻線利用者も増えると思う。
- ・ 乗り換え利用の料金を見直してほしい。
- ・ 乗り降りの車高が高い。
- ・ 北ルートから平鹿病院までのルート延長。
- ・ ほとんど毎日のように乗っています。ありがとうございます。