

横手市地域公共交通計画 (骨子案)

令和 年 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	22
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	23
4. 横手市の地域公共交通における方針と目標	36
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)	36
4-2 将来像を達成するための各交通モードの役割	38
4-3 横手市地域公共交通の基本目標とプロジェクト	39
5. 目標達成に向けて実施するプロジェクト	40
5-1 プロジェクトおよび施策内容の整理	40
5-2 プロジェクトの内容・実施スケジュール・実施主体	41
6. 実施施策・事業の数値目標及び評価指標	56
7. 計画の推進体制	57
7-1 計画の推進体制	57

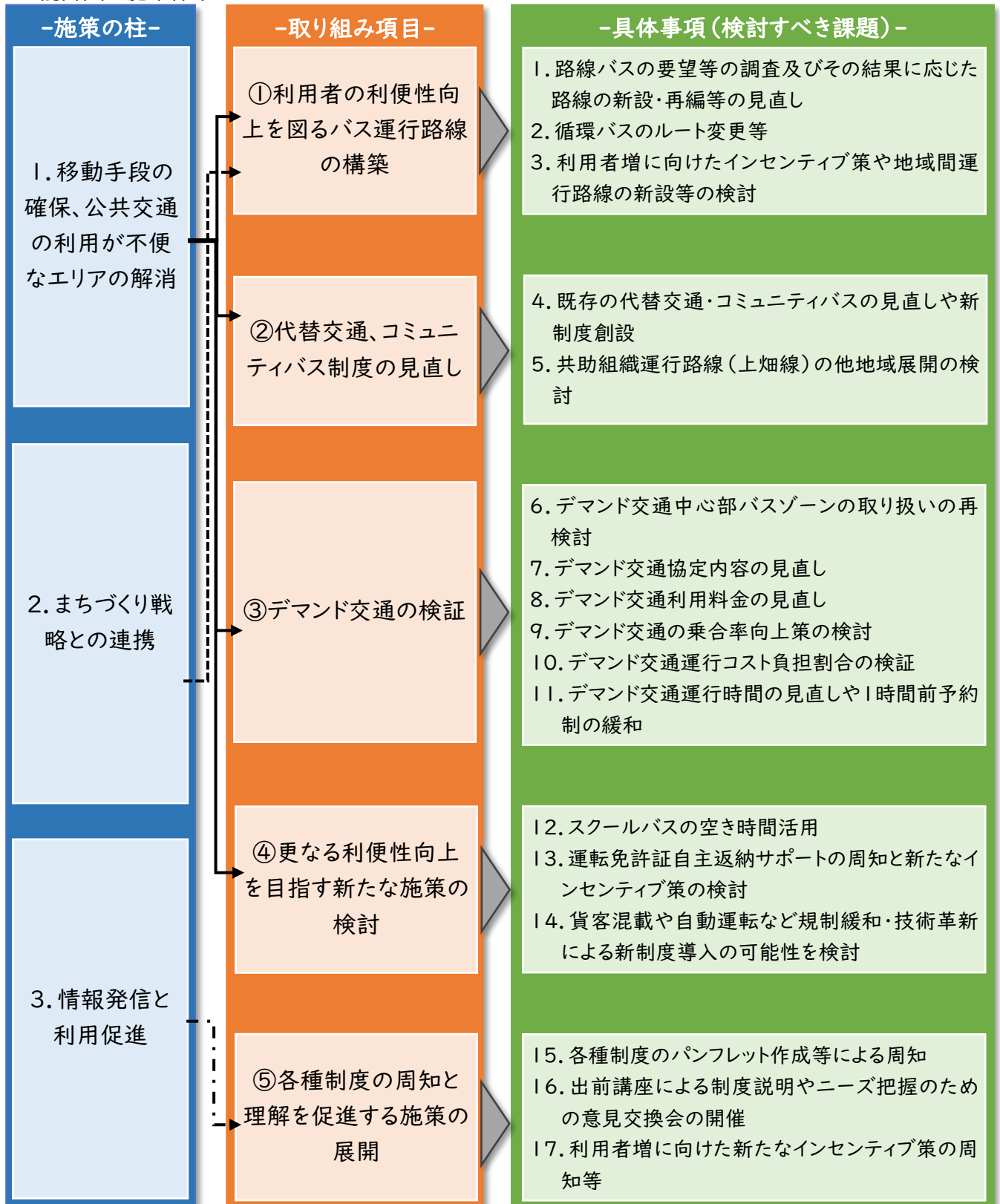
2. 上位・関連計画における地域公共交通の位置づけ

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整理しますが、計画期間中に発生した新型コロナウイルス感染症の影響により、計画どおりには実施できなかった取り組みも多くあります。

≪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の面、人員不足の問題等、さまざまな課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. 共助組織運走路線(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"> ・乗り換えポイントの変更など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、利用者負担の状況などから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課題がある。
	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、安全性の面で課題がある。

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 ・24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%	△

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 公共交通機関同士の相互連携機能強化

- ▶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、ダイヤや料金の見直しなどを検討しながら、より利便性の高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

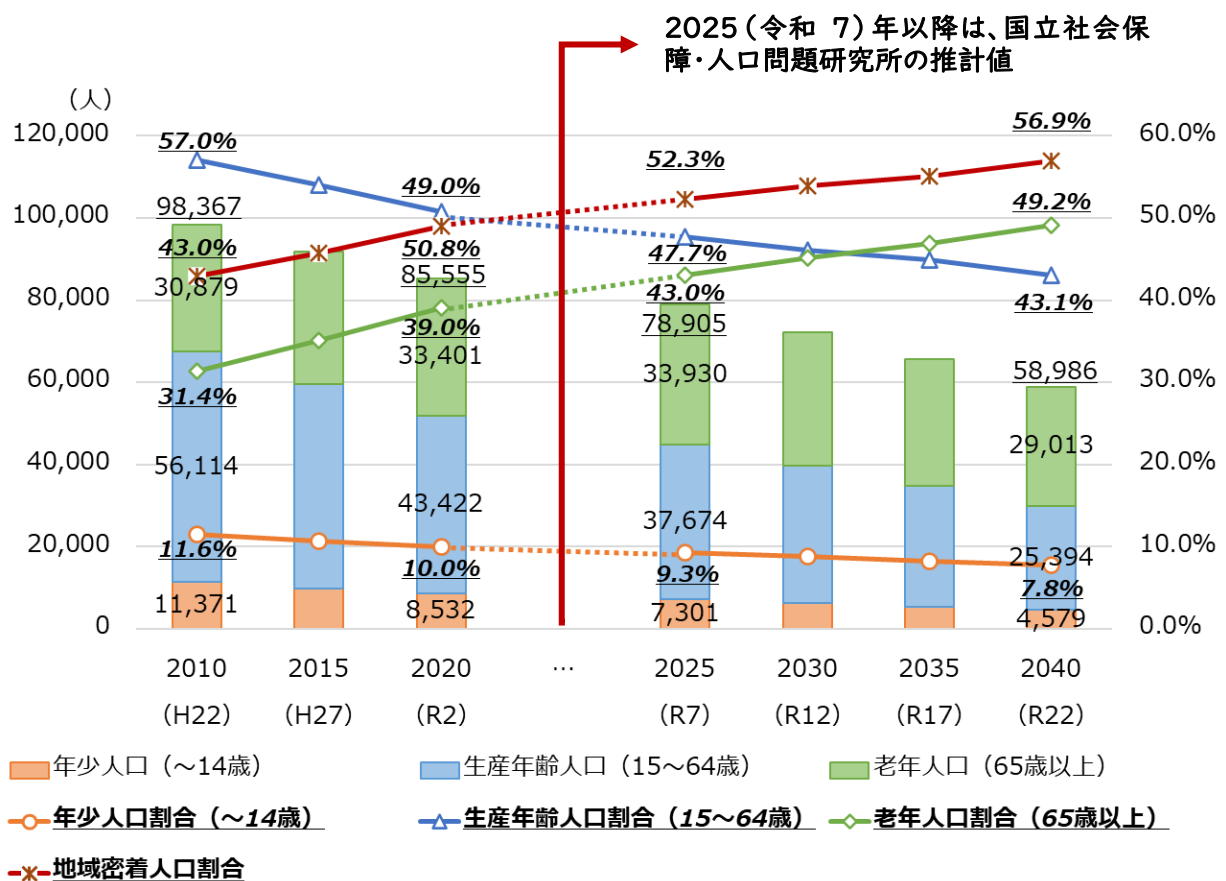
○一方で、地域公共交通の主たる利用者層である「地域密着人口※」の総人口に占める割合は増加傾向にあり、2040（令和 22）年には 56.9%になる予測

●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」…

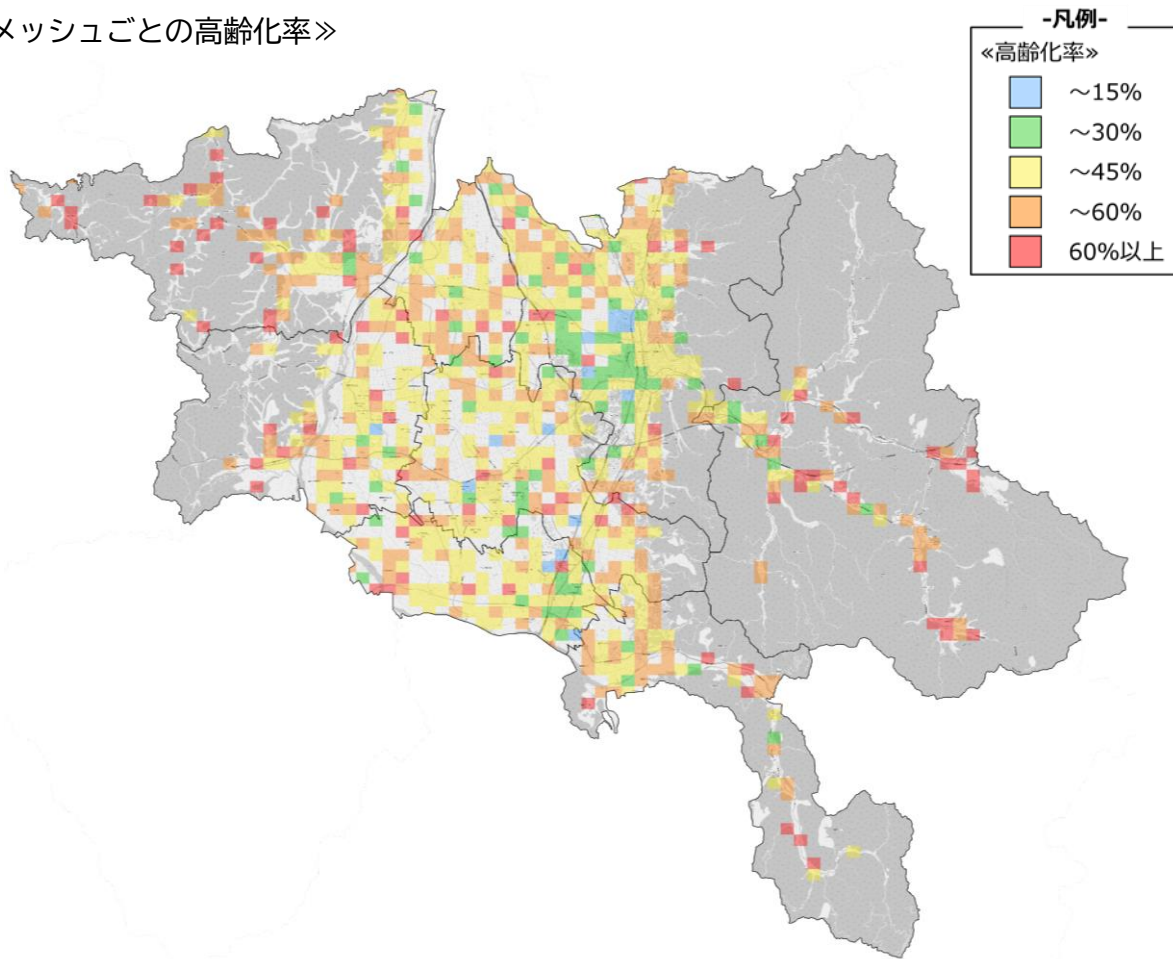
「年少人口」と「老年人口」を合算した数値であり、日々の生活の中で、暮らしている地域への密着の度合いが高く、通学や通院など、日常的に公共交通を利用している層。

《年齢 3 区分別の人口推移と将来推計》

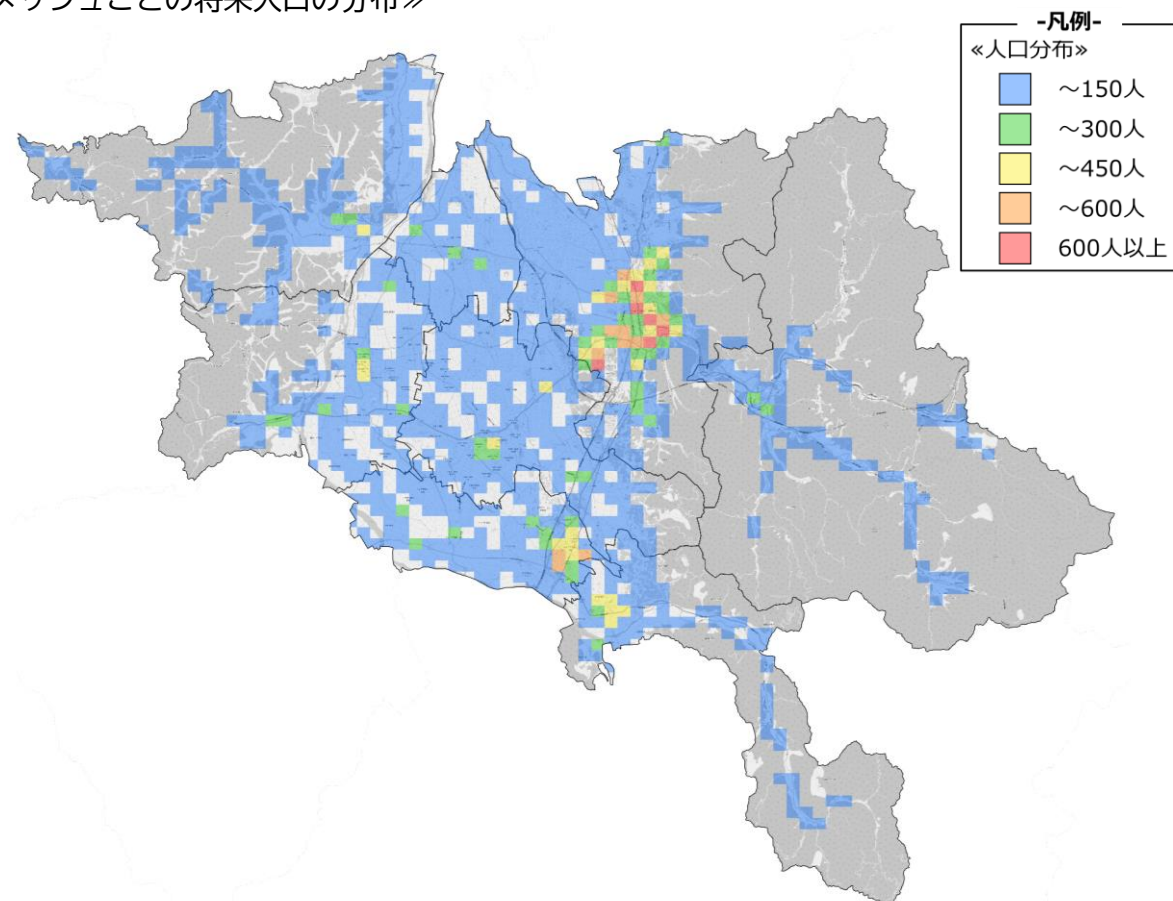


資料：国勢調査+国立社会保障・人口問題研究所

《メッシュごとの高齢化率》



《メッシュごとの将来人口の分布》



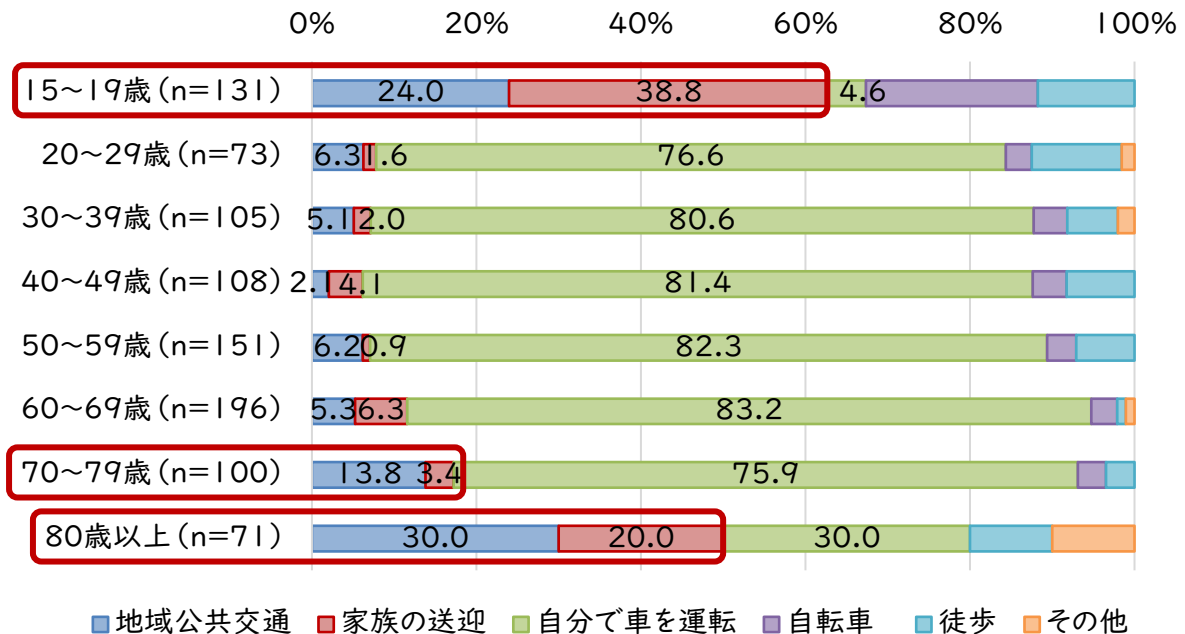
■ 運転免許を保有していない方の移動手段の継続的な維持・確保

○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

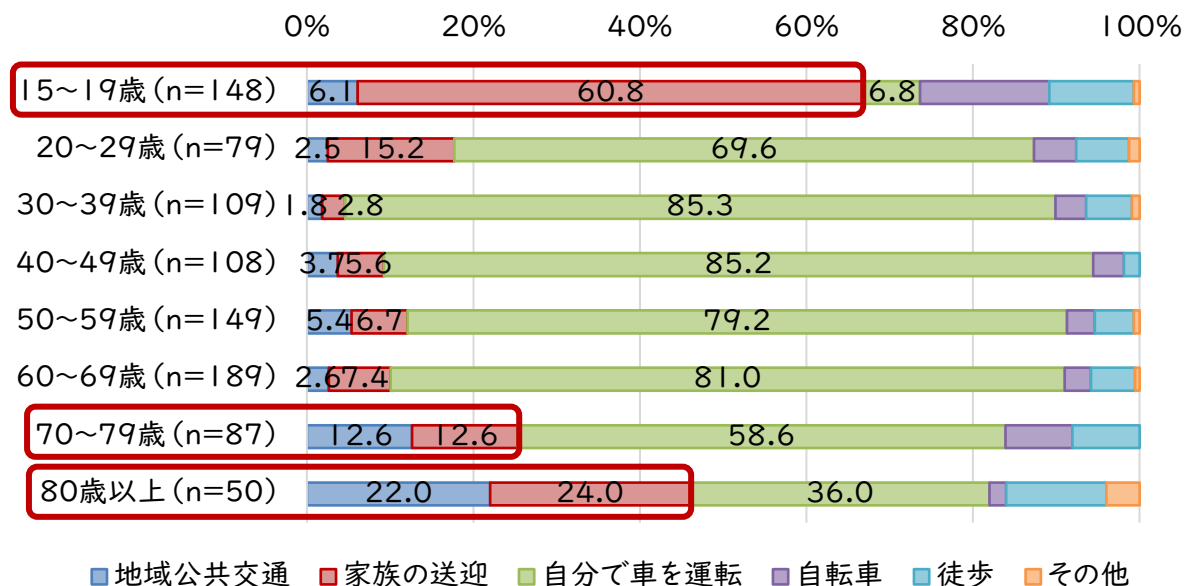
●公共交通を必要とする人が移動に困ることがないように、日常生活の必要不可欠な移動手段として地域公共交通を維持していく必要がある

《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

《年齢別の買い物時の主たる移動手段》



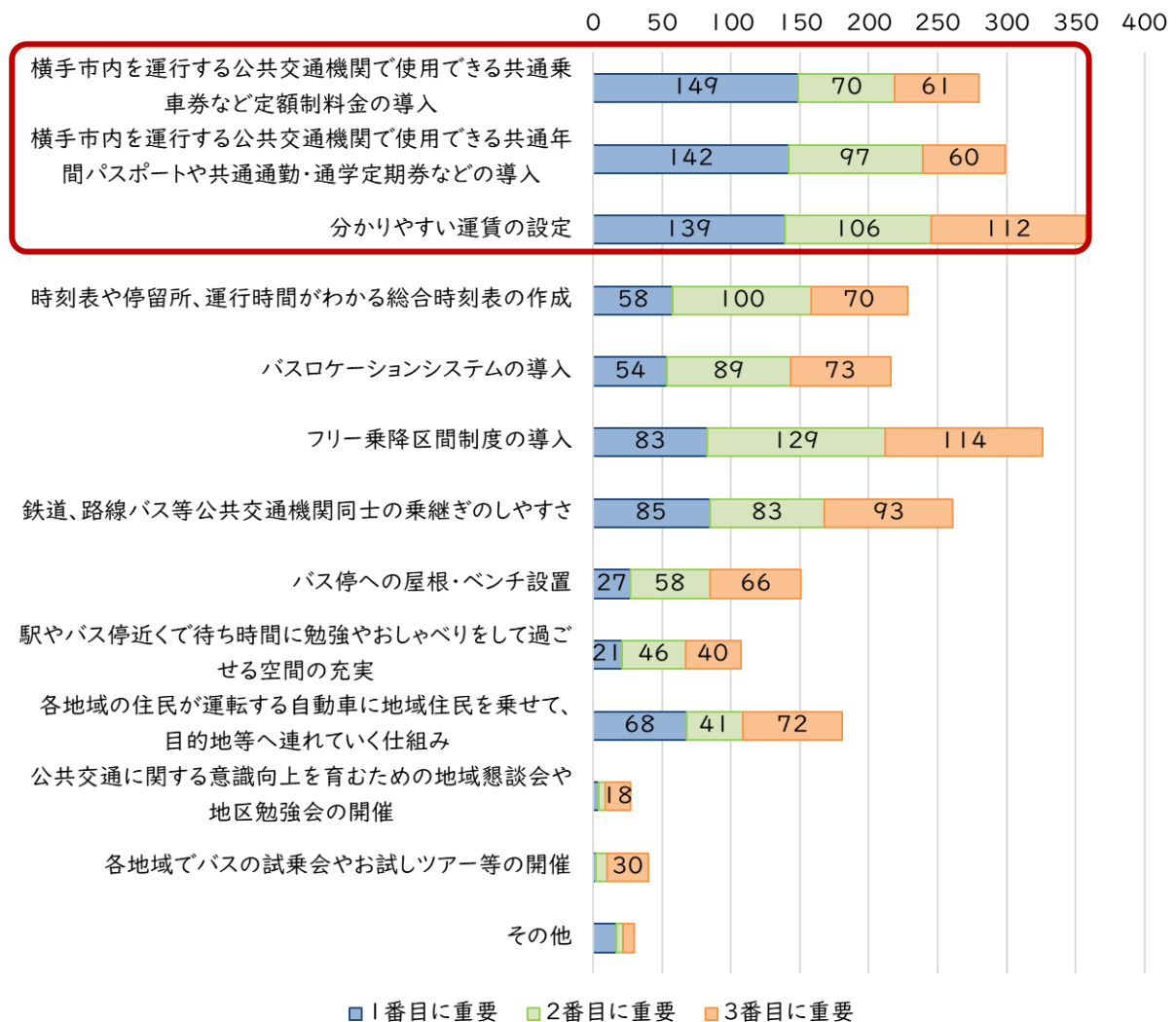
資料：横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査

課題② 公共交通機関同士の相互連携機能強化

■ 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、ダイヤや料金の見直しなどを検討しながら、より利便性の高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組》

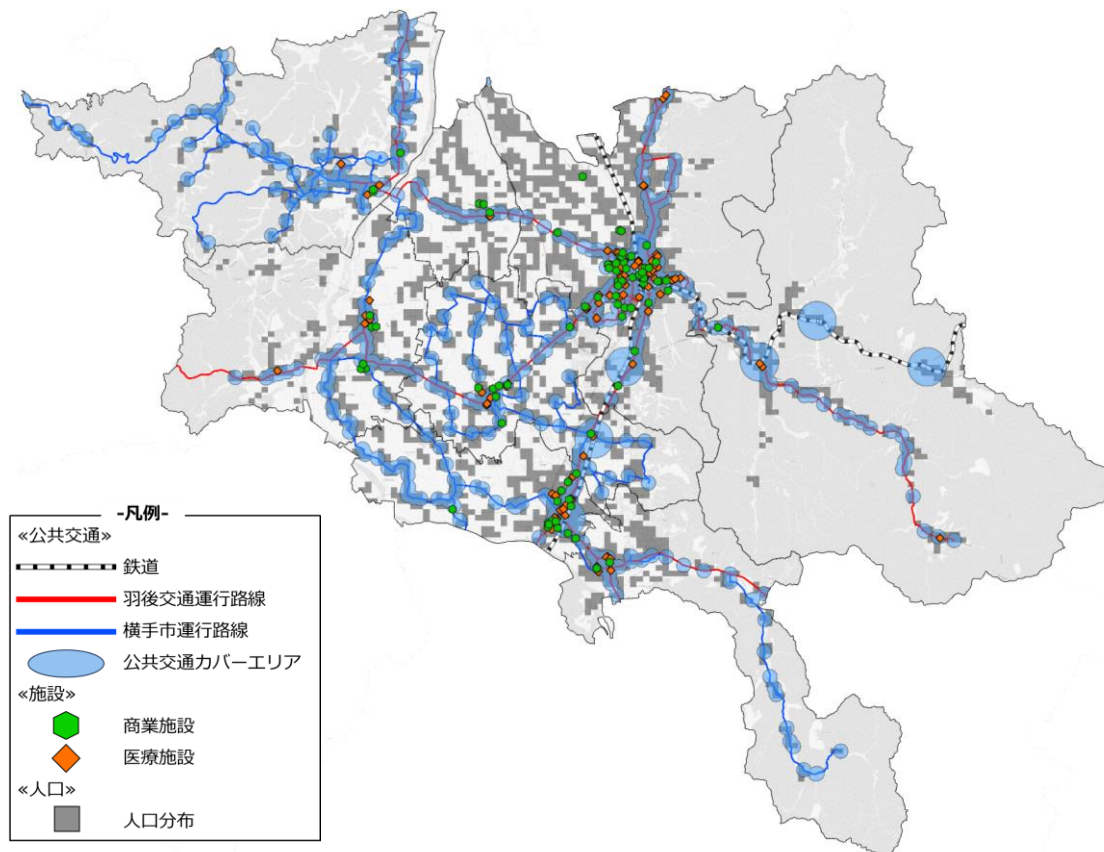


資料：横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査

■ 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横手デマンド交通でカバーしているが、乗り継ぎせず直接目的地まで行くことができるシステムであることから、市内全域において路線バス等と横手デマンド交通が重複して存在している状態にあり、平成30(2018)年と比較した令和4(2023)年のバス路線別乗車人員は、全ての路線で減少している
- 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≫



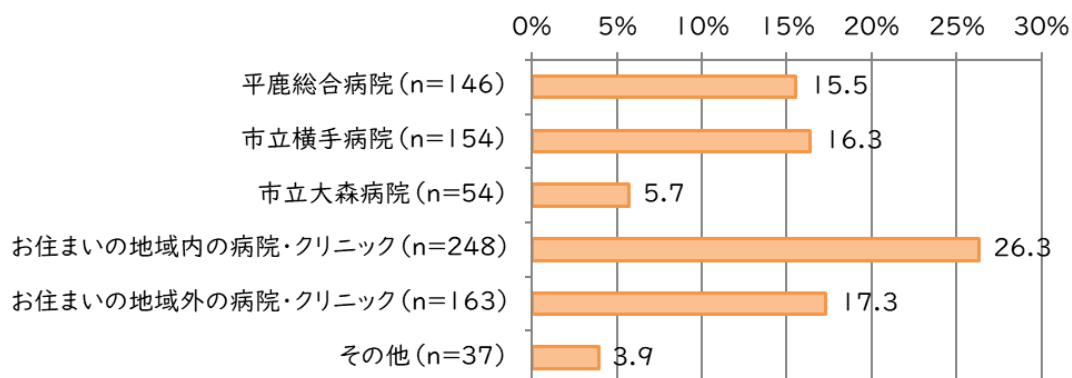
資料：秋田県バス協会+NAVITIME 施設一覧より作成

※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

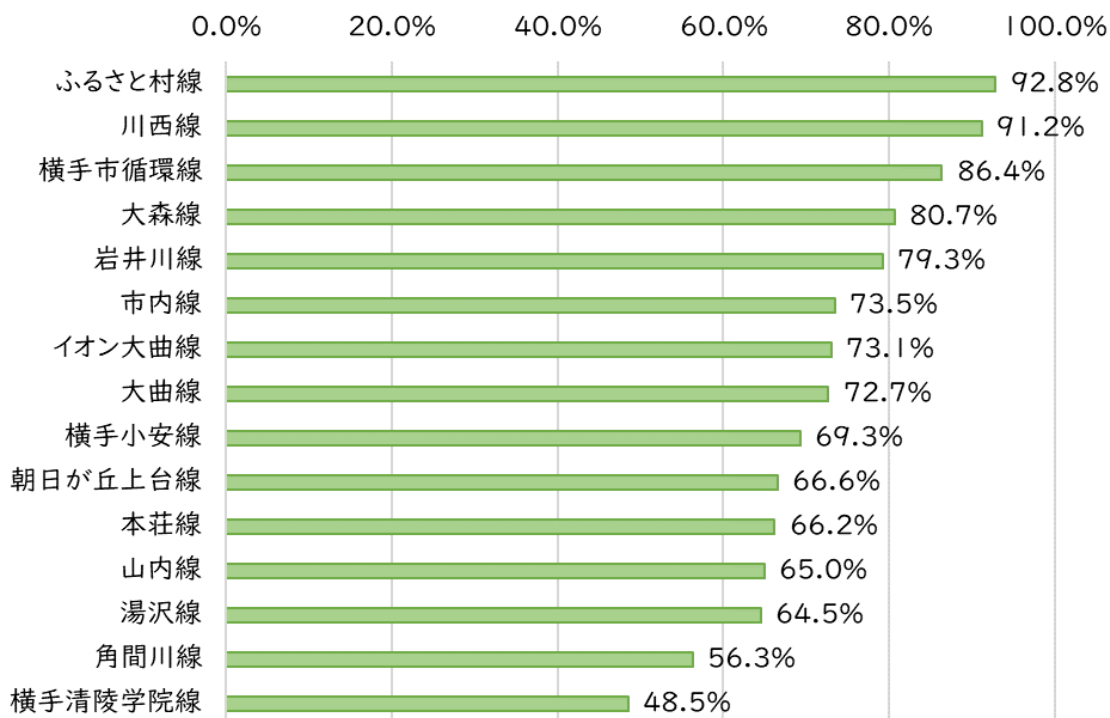
※3 公共交通カバーエリアは、立地適正化計画に準じて、鉄道駅から800m、バス停から300mの範囲

《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

《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》



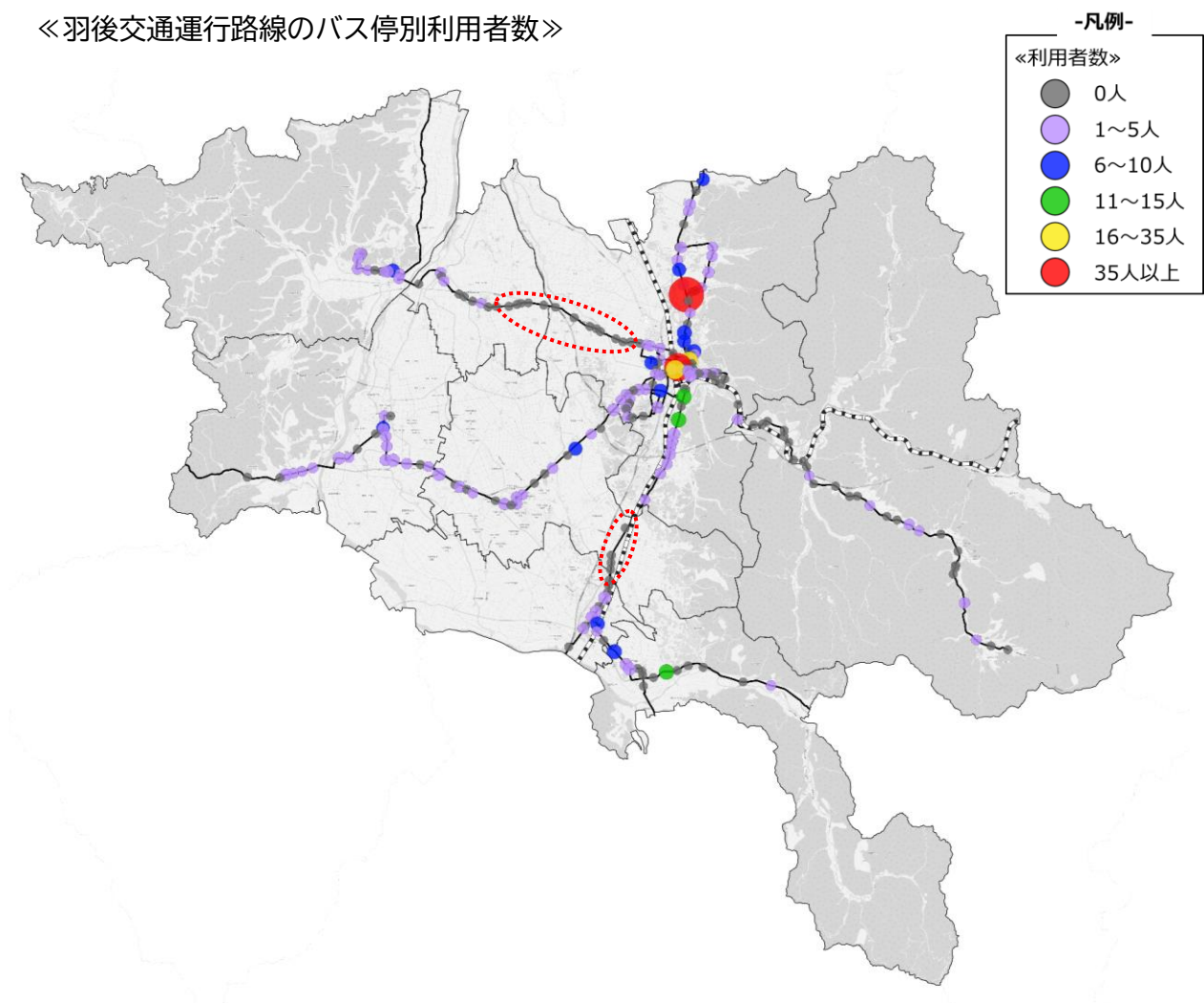
資料:横手市資料より作成

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

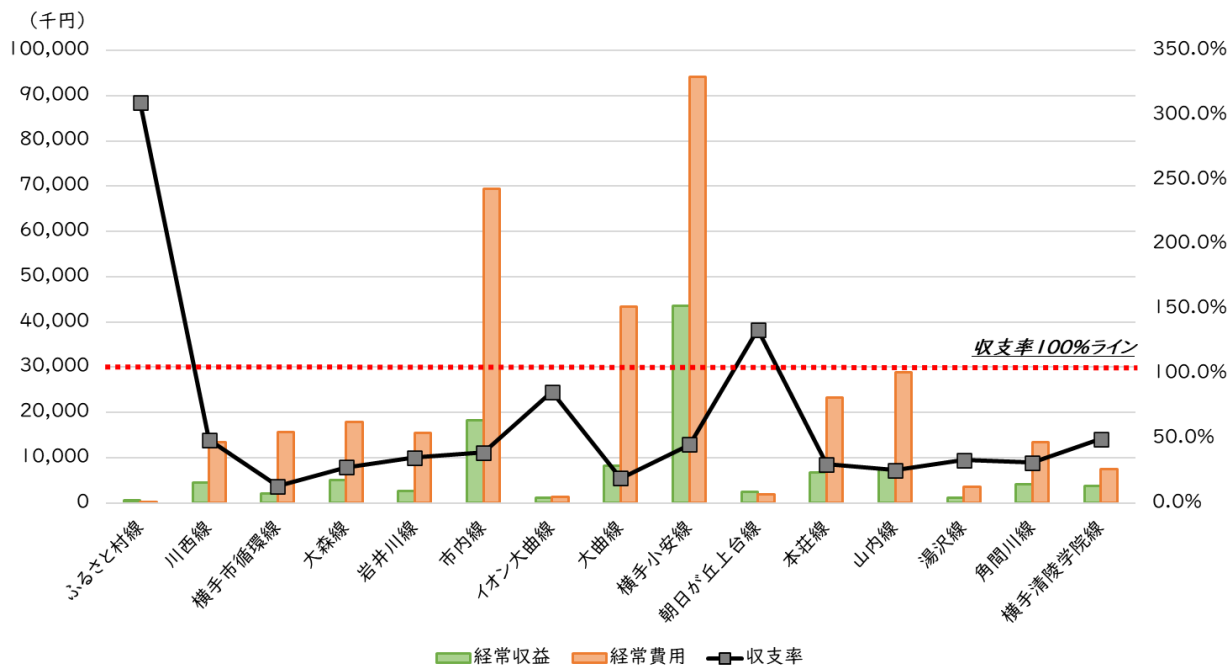
- 羽後交通が運行するバス路線の市内 526 停留所のうち、約 73%の 385 停留所で利用者がいない状況
- 令和 4（2022）年の路線別収支では、15 路線のうち 13 路線で赤字の状態
- 横手デマンド交通の利用状況をみると、全ての地域において同一地域内での利用が多くなっているが、増田地域から十文字地域、他地域から横手地域への移動など、鉄道や路線バスが運行している地域間での利用も多くみられる
- 持続可能な地域公共交通体系を構築するため、利用実態や地域事情を考慮しながら路線等の見直しを行うなど、効率的な運行に向けた検討を行う必要があると考えられる

《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

《路線別の収支状況》



資料:横手市資料より作成

《横手デマンド交通利用者の利用区間》

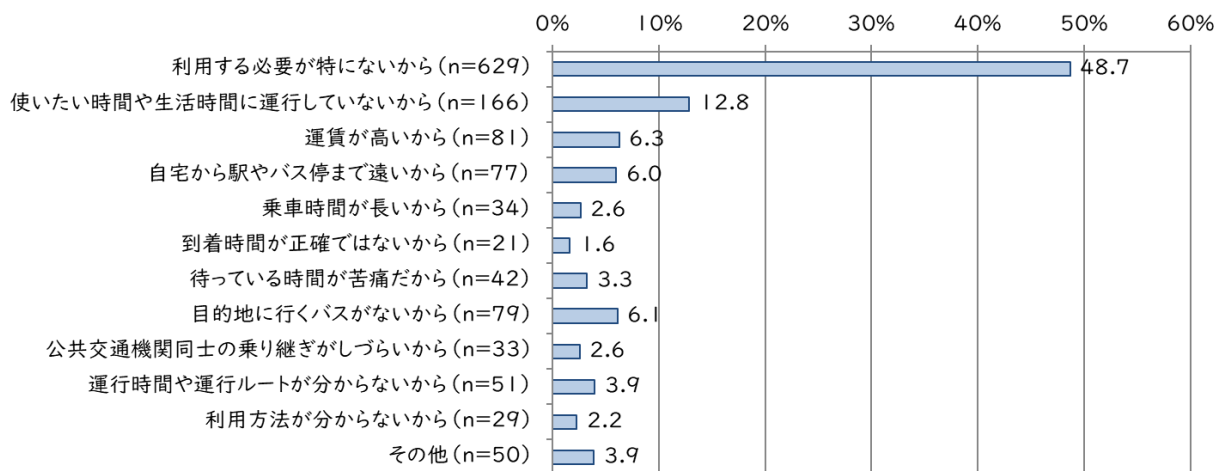
乗降地域		降車地域							
		横手地域	増田地域	平鹿地域	雄物川地域	大森地域	十文字地域	山内地域	大雄地域
乗車地域	横手地域	588	13	100	54	15	31	57	43
	増田地域	18	12	1	0	0	33	0	0
	平鹿地域	102	15	82	26	0	23	0	0
	雄物川地域	65	0	50	353	24	6	0	6
	大森地域	23	0	0	21	114	0	0	15
	十文字地域	66	17	18	5	0	241	0	1
	山内地域	74	0	0	0	0	0	66	0
	大雄地域	37	0	0	2	20	0	0	6

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

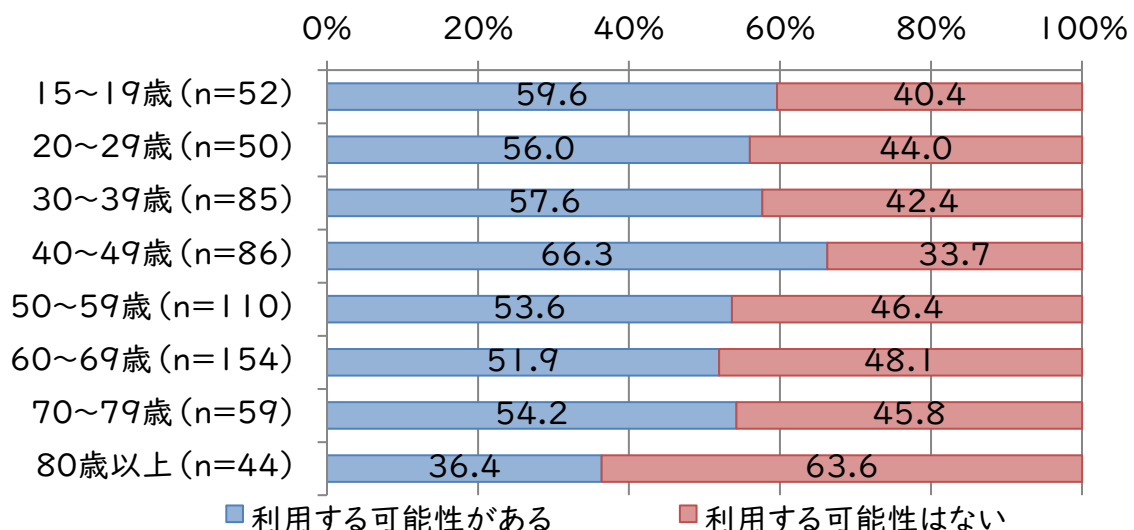
- 本市の都市計画マスタープランにおける将来の都市構造「多核型のコンパクトシティ+ネットワーク」を実現するためには、ネットワークの軸として公共交通が機能し続けていくことも重要な視点と捉えられる
- 地域公共交通を利用していない理由としては、「利用する必要が特にならないから」がもっとも多くなっており、自家用車や運転免許の保有、家族の送迎等の状況から必要性を感じていないことがうかがえる
- 一方、15～79歳の全ての年齢層で半数以上が利用転換の可能性があると回答しており、免許証の返納などの状況の変化により、どの年齢層でも日常生活における公共交通の必要性は高まる
- 様々な場面で地域公共交通が移動手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

《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

■ 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
- 本市では、「横手市地区交流センター設置条例」を制定し、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、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なり、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る取り組みを進めている
- 本市でも、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-

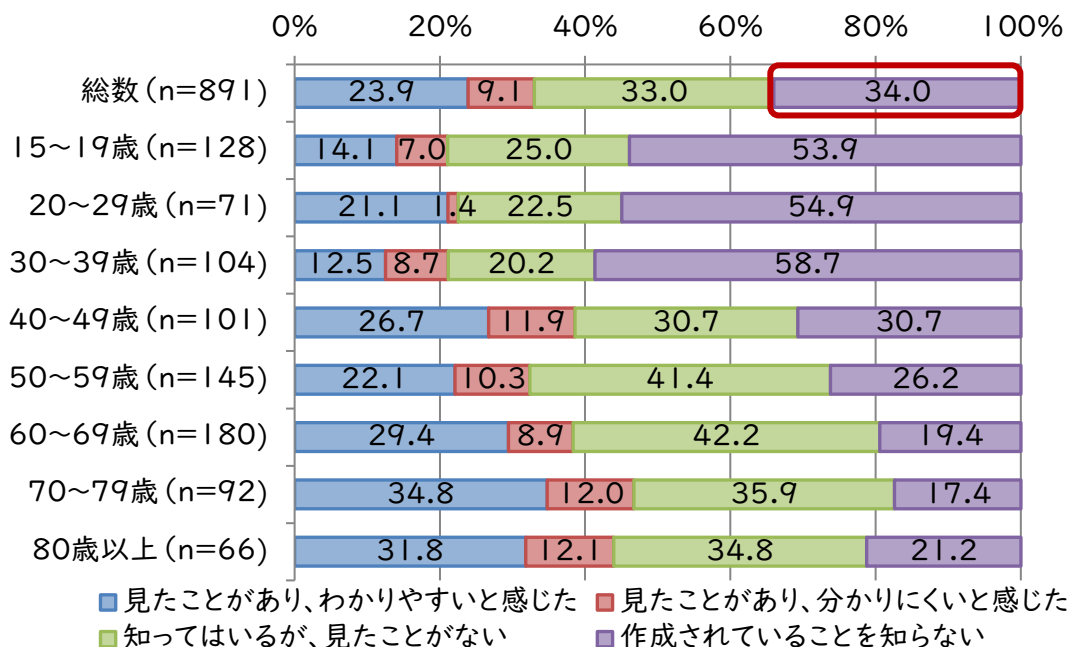
- ・共助による運行ができるようにしてほしい
- ・地域で移動を支える仕組み
- ・地域住民が運転する自家用有償運送
- ・自家用有償運送を共助の仕組みでやる
- ・ライドシェアの取り組み

課題④ 適切な情報提供環境の形成

■ 目的やターゲットに応じた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≫

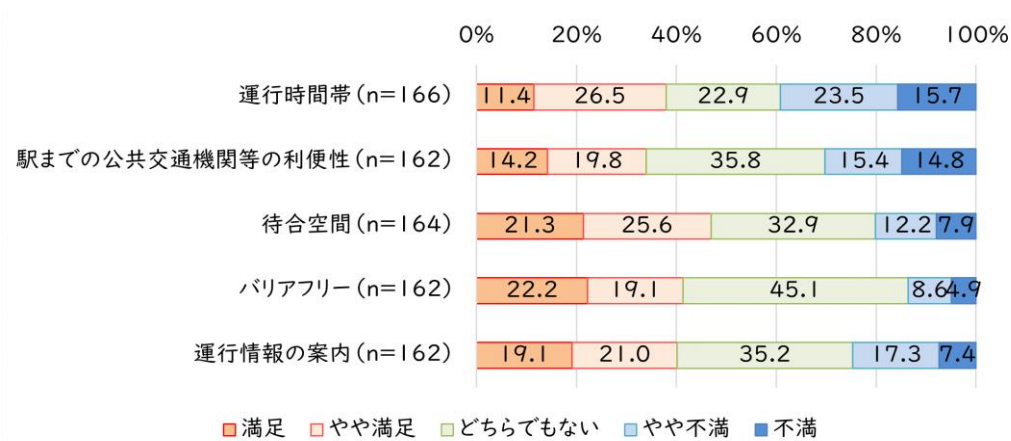


資料：横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査

≪地域公共交通ごとの情報の入手方法≫

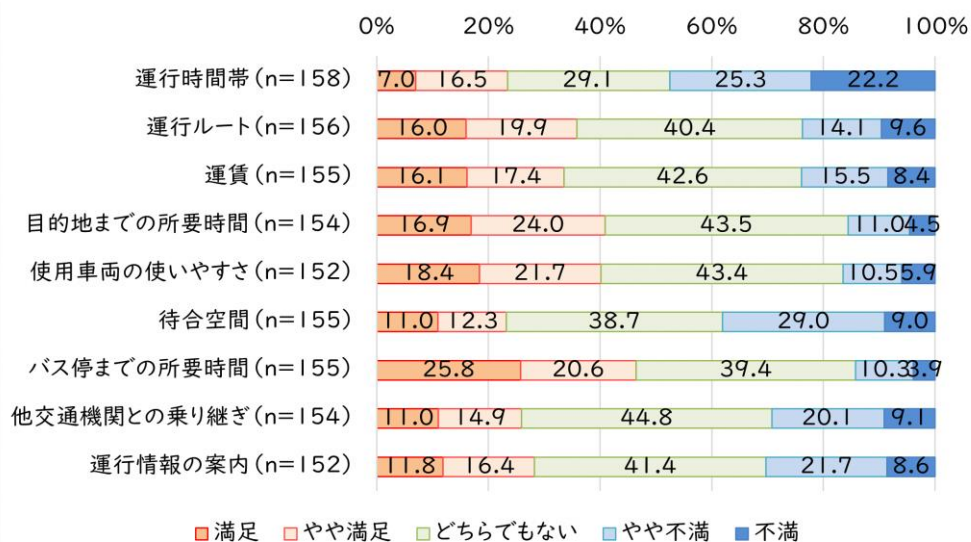
分類	主たる情報入手方法
鉄道	JR 東日本 HP、どこトレ (JR 運行情報専用サイト)、時刻表 (紙)
高速バス	時刻表 (紙)、羽後交通 HP、乗換検索サイト
路線バス	時刻表 (紙)、羽後交通 HP (リアルタイム情報発信無し)、乗換検索サイト
横手市循環バス	時刻表 (紙)、横手市 HP (リアルタイム情報発信無し)、バスロケーションアプリ
横手デマンド交通	横手市 HP (リアルタイム情報発信無し)
乗合タクシー	時刻表 (紙)、横手市 HP (リアルタイム情報発信無し)、乗換検索サイト
コミュニティバス	時刻表 (紙)、横手市 HP (リアルタイム情報発信無し)
自家用有償旅客運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



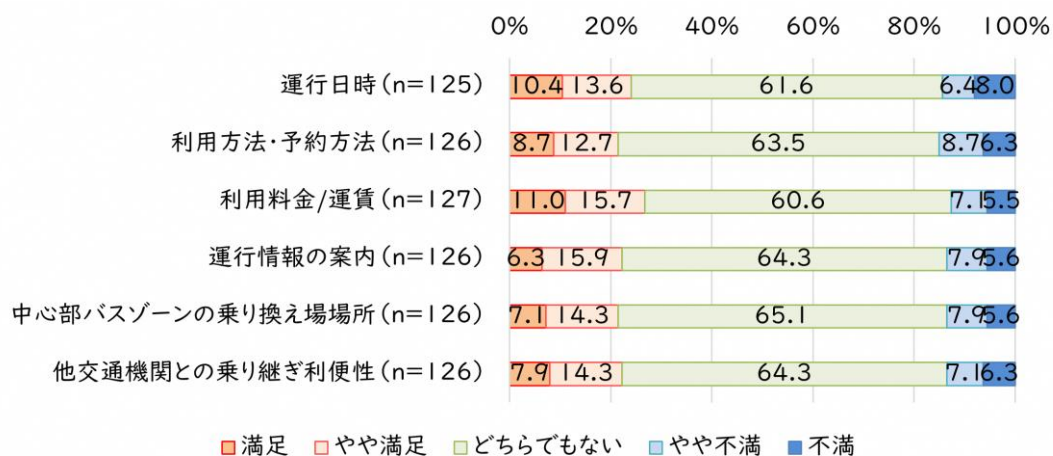
資料:横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査

《路線バスの各項目の満足度》



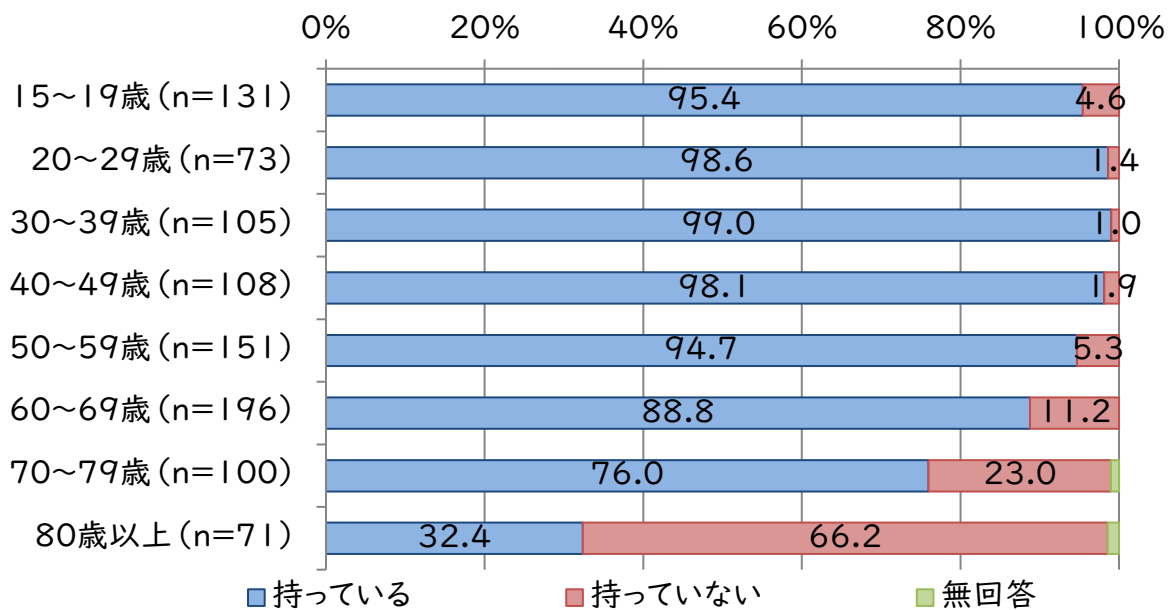
資料:横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査

《横手デマンド交通における各項目の満足度》



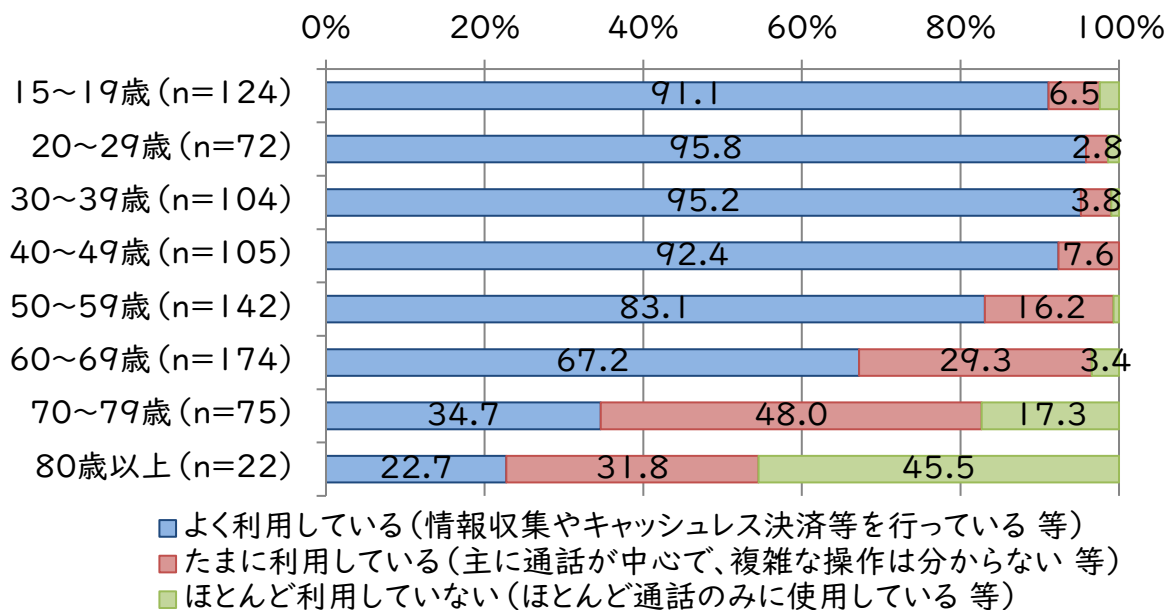
資料:横手市地域公共交通に関する市民アンケート調査

「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

「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

4-3 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達成し、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。

