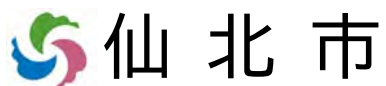


仙北市地域公共交通計画

令和4年3月



— 目 次 —

はじめに

第1章 計画策定の趣旨及び位置付け

1 計画策定の趣旨	1
2 計画の位置付け	2
(1) 第2次仙北市総合計画（後期基本計画）	3
(2) 第2期仙北市総合戦略	4
(3) 仙北市都市計画マスタープラン	5
(4) 第二次仙北市観光振興計画	7
(5) 仙北市過疎地域持続的発展市町村計画	8
(6) 秋田内陸地域公共交通総合連携計画	9
3 計画区域	12
4 計画期間	12

第2章 仙北市の概要と公共交通の現状等

1 市の概要	13
(1) 位置・地勢・気象	13
(2) 歴史・合併	13
2 人口の推移	13
(1) 総人口の推移	13
(2) 年齢3区分別人口の推移と将来推計	14
3 公共交通の現状	15
(1) 仙北市民バス	17
(2) デマンド型乗合タクシー	18
(3) 生活路線バス	19
(4) 観光路線バス	20
(5) 高速バス	21
(6) 鉄道	22
(7) 秋田内陸縦貫鉄道	23
(8) タクシー	24
(9) その他の交通	24
4 公共交通の利用実績と財政支出の状況	25

第3章 仙北市地域公共交通に関する主な課題

- 1 市民意識調査結果による課題の整理26
- 2 地区別の要望と課題の整理27

第4章 目指すべき地域公共交通

- 1 基本理念29
- 2 基本目標と施策29

第5章 年次計画

- 1 地区別年次計画33
 - (1) 田沢地区33
 - (2) 生保内地区34
 - (3) 神代地区35
 - (4) 白岩地区36
 - (5) 角館地区37
 - (6) 雲沢地区38
 - (7) 中川地区39
 - (8) 西明寺地区40
 - (9) 桧木内・上桧木内地区41
- 2 その他全体年次計画42

第6章 計画の推進

- 1 計画の推進と管理体制43
- 2 計画の推進方法43

第7章 資料編

- 1 市民バスとデマンド型乗合タクシーの概要46
 - (1) たっこちゃんバス（市民バス）46
 - (2) スマイルバス（市民バス）46
 - (3) デマンド型乗合タクシー46
- 2 新しい公共交通システム47
- 3 市民意識調査（公共交通分野抜粋）結果49
 - (1) 調査票49
 - (2) 集計・分析結果51

はじめに

本市では、平成 17 年の仙北市誕生以来、地域公共交通を市民が生活を維持する上で重要な移動手段として位置付け、従来の各バス路線や JR 田沢湖線や秋田新幹線、秋田内陸縦貫鉄道、タクシーはもとより、田沢湖地区のたっこちゃんバスや角館地区のスマイルバスといった自家用有償旅客運送、デマンド型乗合タクシーを導入するなど、各交通事業者のご協力をいただきながら、地域の実情に沿った移動サービスの維持・確保に努めてまいりました。

今後、少子高齢化や人口減少が急激に進行する本市においては、高齢による安全面の心配から自主的に運転免許を返納する方が増え、一方で、新たにご家族を送迎する若い世代が都市部へ流出する等、送迎を頼めなくなる状況が推測でき、地域公共交通の役割は益々重要なものとなっていきます。

今後、本市がめざす、「幸福度 NO.1 のまち」の実現には、全ての市民が、その人が行きたい時に行きたい場所へ行けることが必須条件です。また、アフターコロナを見越して、本市に観光目的で訪れるお客さまに対して新たな交通サービスを提供することは、財政状況がひっ迫している本市にとって重要な施策と考えています。

今般策定いたしました「仙北市地域公共交通計画」は、地域の皆様や本市を訪れるお客様に、よりわかりやすく、ご利用しやすい公共交通サービスの確保・維持を目指し、より効率的・効果的な交通施策を盛り込んでおります。

結びに本計画の策定に際し、貴重なご意見、ご提言をいただいた仙北市民の地域の方々や仙北市地域公共交通会議委員各位をはじめ、各種ご協力をいただいた関係各位に対しまして、深く感謝申し上げます。



仙北市長 田口 知明

令和4年3月

第1章 計画策定の趣旨及び位置付け

1 計画策定の趣旨

本市の公共交通は、各路線バスのほか、市民バス、デマンド型乗合タクシー、JR 田沢湖線や秋田新幹線、秋田内陸縦貫鉄道、タクシー等の多種多様な形態で運行されており、主に角館駅と田沢湖駅の2拠点を起点として運行される路線バスを中心に生活交通としての役割を担い、日常の移動が困難な交通弱者など、市民が生活を維持する上で重要な移動手段となっています。

しかし、本市では人口の減少と少子高齢化の進展や自動車利用の拡大などに伴い、公共交通の利用者が減少しており、一方、これを支える財政支出は増加傾向で推移しています。また、今後さらに高齢化が加速し、地域の移動手段として市民バスやデマンド型乗合タクシーを中心とする公共交通は一段と重要性を増すものとみられ、厳しい財政状況が続くなか、必要な公共交通の維持確保は地域の重要な課題となっています。

こうした背景から、平成28（2016）年3月にまちづくりと一体となった持続可能で利便性の確保された公共交通網の形成に取り組むとして、「仙北市地域公共交通網形成計画」を策定し、関係機関と連携を図りながら、これまで様々な施策を展開してきました。

計画策定から5年が経過する中で、一部路線においては、利用者数の伸び悩みや収支率の悪化等が顕在化しているほか、交通事業者の担い手不足なども相まって、運行の効率化も課題となってきています。

我が国では、IoT や AI を活用した様々な技術革新が進展し、自動運転や MaaS、AI によるデマンド配車システム等、新たな情報技術を用いた様々な取組が進められており公共交通を取り巻く環境も大きな転換期といえる状況となってきました。

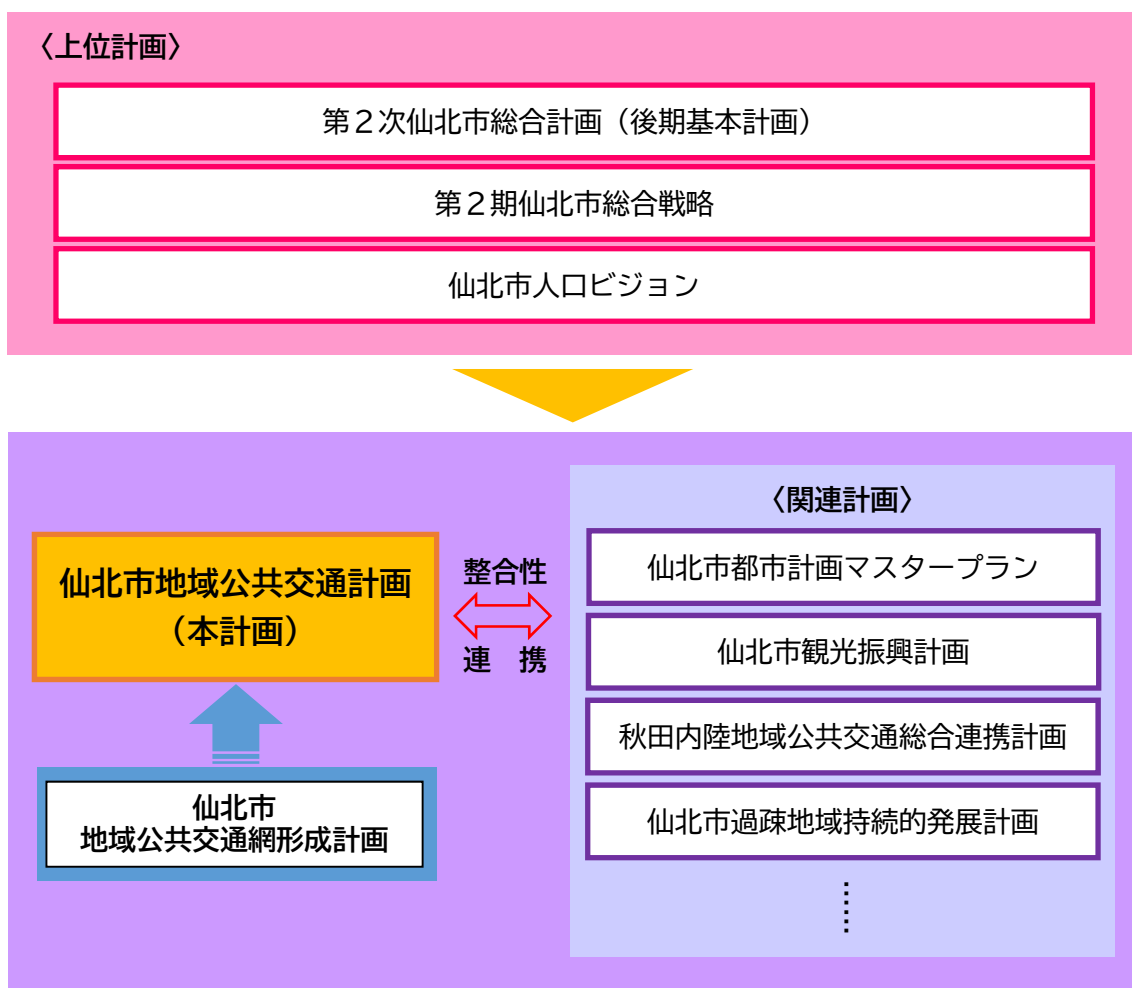
また、令和2（2020）年11月には「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が施行され、まちづくりと連携した地域公共交通のネットワーク形成と、地域における輸送資源の総動員による持続可能な旅客運送サービスの提供を確保すること等が取り入れ、それに伴う新たな制度も導入されました。

一方、令和2年から急速に拡大した新型コロナウイルス感染症は、社会に大きな影響を及ぼし、交通業界においては利用者が激減したことに伴い、公共交通を引き続き維持・確保することが大変厳しい状況となっています。

この度、「仙北市地域公共交通網形成計画」の計画期間が満了をむかえ、こうした公共交通を取り巻く社会状況の変化や前計画で見てきた課題、市民の皆さまのご意見等を踏まえ、本市の公共交通ネットワークの在り方について検討を行い、「仙北市地域公共交通計画」を策定します。

2 計画の位置付け

本計画は、本市のまちづくりの最上位計画となる「第2次仙北市総合計画基本計画」や「第2期仙北市総合戦略」の方針に基づいて策定する計画です。また、策定にあたっては前計画である「仙北市地域公共交通網形成計画」の考え方を踏襲するほか、「仙北市都市計画マスタープラン」をはじめとした関連計画と整合性・連携を図ります。



【上位・関連計画と本計画の関係】

本計画の上位・関連計画は、総合計画、総合戦略のほか、移動に関連する各種分野別計画が挙げられます。これら上位・関連計画におけるまちづくりの方向性について主なものを以下に示します。

(1) 第2次仙北市総合計画（後期基本計画）
（令和3（2021）年度～令和7（2025）年度）

まちづくりの基本理念

健やかに美しく輝くまち＋誰ひとり取り残さない

仙北市の将来像

「小さな国際文化都市」～市民が創る誇りあるまち～

まちづくりの方向と後期基本計画における主要プロジェクト

まちづくりの方向

- ・創造性あふれる産業が息づくまち
- ・個性豊かな心を育むまち
- ・人が輝き安心して暮らせるまち
- ・誇りある暮らしをつなぐまち
- ・優しさにあふれ健やかに暮らせるまち
- ・新たに創るゆめのまち
- ・自然と調和した潤いある暮らしを実感するまち
- ・みんなが主役協働のまち

後期基本計画における公共交通に関する施策

まちづくりの方向性：人が輝き安心して暮らせるまち

【基本施策】公共交通機関の維持と利便性の向上

- ▷ 運行維持支援および利用者維持支援
- ▷ 利用者ニーズの把握と利用促進対策
- ▷ 運転手の確保対策
- ▷ 規制緩和の推進
- ▷ 先端技術活用の検討

(2) 第2期仙北市総合戦略

(令和3(2021)年度～令和7(2025)年度)

総合戦略の基本的視点と基本目標

基本的視点

- ①仙北市外への人口流出に歯止めをかける
- ②仙北市への人の流れをつくる
- ③若い世代の結婚、出産、子育ての希望をかなえる
- ④地域活力の向上と暮らしの安全を守る

基本目標

- I. 産業振興による仕事づくり
- II. 移住・定住対策
- III. 少子化対策
- IV. 新たな地域社会の形成

公共交通に関する数値目標と具体的な取組

【基本目標4】新たな地域社会の形成

推進施策(2)生活環境の維持と利便性向上

主要事業	具体的な取組内容	重要業績評価指標 (KPI)
地域公共交通対策事業	各集落と活動拠点との間にコミュニティバスやデマンド型乗合タクシー等、高齢者も利用しやすい交通手段で結び、誰もが安心して暮らせる日常生活の移動手段の確保に向け、生活実態に応じた苦境交通ネットワークの構築を進めるため、規制緩和の推進や先端技術の活用を検討する。	市民バス・デマンド交通 利用者数 現状(2020年度) 58,284人 目標(2025年度) 70,000人

(3) 仙北市都市計画マスタープラン

(平成20(2008)年度～令和10(2028)年度)

都市づくりの目標と方針

都市づくりの目標	都市づくりの方針
①交流を創出する「顔」をつくる	◆交流の玄関口（新幹線駅周辺）の強化 ◆多様で特色ある交流を促す拠点の強化 ◆城下町の風情を活かした街並みと自然豊かな農山村・田園風景の保全と形成
②活力を生む都市と農村の「連携・交流軸」をつくる	◆「暮らし」と「もてなし」の広域連携 ◆広域的な道路ネットワークの強化 ◆生活交通と観光交通の充実
③地域の「資源・資産」を守り、活かす	◆自然・歴史・文化資源の保全と活用 ◆都市基盤や公共公益施設等の有効活用
④誰もが「暮らしやすい定住環境」をつくる	◆身近な生活環境の改善 ◆安全・安心な暮らしの確保 ◆多様な居住ニーズへの対応 ◆豊かな暮らしを支える産業基盤の強化
⑤人を育み、助け合いにより「自立した地域」を築く	◆相互扶助による地域づくりの促進 ◆市民・事業者・行政等の協働による推進体制の構築

公共交通に関連した都市づくりの目標・方針

【目標】②活力を生む都市と農村の「連携・交流軸」をつくる

【方針】◆生活交通と観光交通の充実

公共交通は、高齢社会や過疎化が進む地域の生活交通として重要な交通手段であることから、利用ニーズにあわせた柔軟な公共交通施策の展開を図る。

また、角館駅や田沢湖駅から観光地までの2次交通アクセス、市内観光地間を結ぶ3次アクセスを確保するとともに、快適で円滑な移動を促す交通情報の影響を関係機関と協力して進める。

分野別の方針・方策（交通関連部分のみを抜粋）

【分野】2 道路・交通

〈2-1 基本方針〉②誰もが利用しやすい公共交通の確保

公共交通は、少子高齢化の進行が著しい本市にとって必要不可欠であり、また、観光客が周遊する交通手段として重要な役割を担っていることから、公共交通の利用環境を改善しながら、公共交通網を再構築していく。

〈2－3公共交通〉

子どもやお年寄りなどの暮らしや、新幹線等を利用する観光客の回遊を支援するため、交通事業者や地域自治組織などとの連携を強化しながら、市街地や集落、観光地を結ぶ公共交通の利用環境を整え、角館駅と田沢湖駅を中心とした公共交通網を再構築していく。

①市街地

市街地では、角館駅や田沢湖駅、主要なバス停などから商業施設や生活利便施設へのアクセス性を高める歩行者ネットワークを形成する。

〈具体方策（例）〉

駅周辺の歩道整備とバリアフリー化

駅自由通路の整備

②集落

市街地近郊の集落においては、市民バスやデマンド型乗合タクシーなど利用者のニーズに応じた交通手段を導入し、市街地へのアクセスを確保する

〈具体方策（例）〉

市民バス（スマイルバス、たっこちゃんバス）の継続運行

デマンド型乗合タクシーの導入

秋田内陸縦貫鉄道の継続運行

NPO 法人等による高齢者輸送支援

③観光地

角館駅や田沢湖駅から観光地までの2次交通、さらには市内の観光地間を結ぶ3次交通を公共交通により支援していくため、既存の公共交通を有効活用していくとともに、観光シーズンに合わせた期間限定の回遊バスやシャトルバスの導入を検討していく。

〈具体方策（例）〉

期間限定の回遊バス・シャトルバスの導入

(4) 第二次仙北市観光振興計画

(平成30(2018)年度～令和4(2022)年度)

基本理念1. 何かある、観光で潤うまち

基本理念2. 交流人口、消費額の拡大

基本理念3. ブランドの確立と発信

戦略の柱1. 湯治文化の再創造 ～温故知新～

戦略の柱2. 四季を楽しむまち ～何度も訪れたいまちへ～

戦略の柱3. 市民主体のまちおこし ～連携力の強化～

仙北市の課題(交通関連部分のみを抜粋)

④交通環境の脆弱

仙北市には「田沢湖駅」「角館駅」と新幹線の停車駅が2つあり、東京から乗り換え無しで来ることができる交通至便の場所です。しかしながら二次交通面を見ると、「角館駅を降りてから武家屋敷通りに行くまでのアクセスが悪い」「田沢湖駅を降りてから田沢湖、乳頭温泉郷、玉川温泉に行くまでのアクセスが悪い」「西木方面に行く公共交通機関がない」「市内を循環できるバスがない」「抱返り溪谷行きのバスが一年を通じて運行していない」など、様々な問題を抱えています。

また、観光客が集中するゴールデンウィーク中は自家用車での来訪者が多く、駐車場が不足するため慢性的な渋滞が起きます。また、武家屋敷通りが生活道路となっているため、雰囲気を壊しているという声も聞かれます。

現在行っている二次交通面を検証し、今以上に観光客が訪れやすい受入態勢を整備する必要があります。

アクションシート 3つの戦略に対するプロジェクト(交通関連部分のみ抜粋)

(2)-6 四季を楽しむまち

国際文化都市としての受入整備

①受入整備

【目的】

訪日外国人旅行者の80%が個人になり、2次アクセスの整備は不可欠。観光客の目線での2次アクセスの整備を実施。

【概要】

- ・観光地の計画的な施設整備
- ・新幹線の2駅を起点とした、ルート整備
- ・季節にあったゲートとなる空港や駅の検証や活用
- ・市民循環バスの活用

(5) 仙北市過疎地域持続的発展市町村計画
(令和3(2021)年度～令和7(2025)年度)

公共交通に関する施策

5 交通施設の整備、交通手段の確保

(1) 交通施設の整備、交通手段の確保の方針

【ウ 交通】

運行に関わる援助支援を行うとともに、将来に向けてはニーズを予測しながら地域の実情に即した地域公共交通へと再構築を進めていく。

第三セクター鉄道である秋田内陸縦貫鉄道については、運行の継続に必要な支援を行いながら、沿線二市が連携し、二次アクセスの改善など利便性の向上に努め、沿線地域や関係団体と一体となった地域観光資源の掘り起こしやブラッシュアップにより観光路線としての魅力向上を図る。

(2) 現状と問題点

【ウ 交通】

路線バスや秋田内陸縦貫鉄道は、児童生徒の通学手段や高齢者・免許返納者の生活の足といった、地域の公共交通としての重要な役割を担っている。しかしながら、路線バスについては、路線の統廃合や減便といった整理合理化が進められているほか、秋田内陸縦貫鉄道においては経常欠損額が多額であることから存続の危機に面しているなど、その維持が極めて厳しい状況である。

そうした中、路線バスの廃止路線の代替として市民バス（たっこちゃんバス・スマイルバス）やデマンド型乗合タクシーの運行を開始した。利用者数については、人口減少に伴い年々減少傾向にあり、利用者の増客や利便性向上に向けた取組が必要となっている。

また、これらを運行する各事業者の運転手の高齢化も進んでおり、運転手の確保についても課題がある。

各公共交通については、運行に関わる補助支援を行うとともに、事業者と連携し地域の実情に合った、より利用しやすい交通手段の検討が必要となっている。

(3) その対策

【ウ 交通】

路線バス、秋田内陸縦貫鉄道については、児童生徒や高齢者・免許返納者などの交通弱者の交通手段として、運行の維持支援及び利用者維持に努めるための支援事業を行うほか、関係自治体と連携し利用者の増客・利便性向上に向けた事業に取り組んでいく。

市民バス・デマンド型乗合タクシーについては、運行事業者も含め、運行経路・ダイヤ・乗り継ぎ等に関する利用者ニーズの把握に努め、改善の要請や利用促進対策事業を展開する。

また、公共交通の運転手の確保等、人口減少と高齢化に対して市が抱える地域課題の解決に向けて、規制緩和の推進や先端技術の活用を検討を行う。

(6) 秋田内陸地域公共交通総合連携計画
(令和2(2021)年度～令和4(2023)年度)

～秋田内陸線の持続的運行を目指して～

【目標】

- ①経常損失額：2億円以内
- ②定期外利用者数：前年度実績以上
- ③訪日外国人団体利用者数：前年度実績以上

【施策①】秋田内陸線の利便性の向上

実施主体	秋田内陸地域公共交通連携協議会	
事業実施の方向性	(1)秋田内陸線や二次アクセス等情報の的確かつ正確な提供 (2)沿線施設（飲食店・宿泊施設他） (3)沿線住民の需要拡大に資する利便性向上策の展開 (4)国内外観光旅行者の誘致促進に資する利便性向上策の展開 (5)その他、利用者の利便性向上につながる事業（ICT活用など最新技術の調査・研究を含む）	
実施時期	令和2年度～令和4年度（3年間）	
事業	令和2年度	各年度予算で定める
	令和3年度	同上
	令和4年度	同上
その他	事業の実施にあたっては、秋田内陸縦貫鉄道株式会社を始め、秋田県、北秋田市、仙北市、その他関係団体等との連携・協働を推進する。	

【施策②】地域交通と観光地や商業施設との連携

実施主体	秋田内陸地域公共交通連携協議会	
事業実施の方向性	(1)沿線関係者との連携によるPR活動 (2)訪日外国人旅行者の誘客促進 (3)函館・青森（弘前）・大館方面からの誘客促進と角館・田沢湖からの誘導推進 (4)沿線観光資源のブラッシュアップと新規掘り起こし (5)北秋田森吉山ウエルカムステーションとの連携・活用 (6)沿線周遊メニュー（街歩きメニュー）の多角化展開 (7)大手交通キャリア（JR・JAL・ANA）との連携推進 (8)沿線商工観光関係団体・事業者との連携メニュー提供	

		(食・お土産・体験・インスタ映え・パワースポット等) (9)その他、関係者との連携により行う事業
実施時期		令和２年度～令和４年度（３年間）
事業	令和２年度	各年度予算で定める
	令和３年度	同上
	令和４年度	同上
その他		事業の実施にあたっては、秋田内陸縦貫鉄道株式会社を始め、秋田県、北秋田市、仙北市、その他関係団体等との連携・協働を推進する。

【施策③】秋田内陸線を活用した観光客の誘客促進

実施主体		秋田内陸地域公共交通連携協議会
事業実施の方向性		(1)沿線での交流人口拡大イベントの開催 (2)各種団体等が実施する沿線開催イベントへの支援・協力 (3)沿線での観光資源づくり（田んぼアート等） (4)誘客活動用の PR ツール・グッズの作成 (5)各種情報媒体を活用した誘客活動 (6)インターネットを活用した誘客手法の展開 (7)訪日外国人旅行者の誘客促進【再掲】 (8)函館・青森（弘前）・大館方面からの誘客促進と角館・田沢湖からの誘導推進 (9)その他、沿線地域の交流人口拡大につながる事業
実施時期		令和２年度～令和４年度（３年間）
事業	令和２年度	各年度予算で定める
	令和３年度	同上
	令和４年度	同上
その他		事業の実施にあたっては、秋田内陸縦貫鉄道株式会社を始め、秋田県、北秋田市、仙北市、その他関係団体等との連携・協働を推進する。

【施策④】秋田内陸線の利活用の促進

実施主体		秋田内陸地域公共交通連携協議会
事業実施の方向性		(1)沿線団体（行政、地域団体、事業者等）への利活用促進活動の実施 (2)スポーツ・学習・レクリエーションなど様々な目的での利活用

		者への支援 (3)沿線支援団体間の連携の促進と相互交流の拡大 (4)地域内外団体等による支援活動への支援 (5)利活用者へのおもてなし提供（アテンダント事業） (6)その他、秋田内陸線の利活用促進につながる事業
実施時期		令和２年度～令和４年度（３年間）
事業	令和２年度	各年度予算で定める
	令和３年度	同上
	令和４年度	同上
その他		事業の実施にあたっては、秋田内陸縦貫鉄道株式会社を始め、秋田県、北秋田市、仙北市、その他関係団体等との連携・協働を推進する。

3 計画区域

計画区域は仙北市全域とします。なお、本計画では、公共交通に関する様々な分析にあたり、生活圏等を踏まえ、次の10エリア（田沢、生保内、神代、角館、中川、雲沢、白岩、西明寺、桧木内、上桧木内）に分けています。

【仙北市都市計画マスタープランにおける地域区分図】



4 計画期間

本計画の期間は令和4（2022）年度から令和8（2026）年度までの5年間とします。

第2章 仙北市の概要と公共交通の現状等

1 市の概要

(1) 位置・地勢・気象

仙北市は、秋田県の東部中央に位置し、岩手県と隣接している地域です。

ほぼ中央に水深が日本一である田沢湖があり、東に秋田駒ヶ岳、北に八幡平、南は仙北平野へと開けています。総面積は 1,093.6 平方キロメートルで、秋田県の 9.4 パーセントを占めています。地域の約 8 割が森林地帯で、奥羽山脈から流れる河川は、仙北地域の重要な水源となっています。

気象条件は、奥羽山脈と出羽山地に囲まれた内陸性の気候を有し、年平均気温 9℃前後と低く、年間降水量 2,000mm 前後で平均積雪期間は 110 日を超え、積雪 1～2m と厳しい自然環境にあります。また地域の南北間では気候、降水量とも差があります。

(2) 歴史・合併

仙北市の周辺地域は古くから「北浦」という地名で、生活文化や風土風習を共有してきましたが、この北浦という呼称は、戦国時代末期に出羽国の郡名として登場しています。

角館地域は、佐竹北家の城下町として発展し、400 年近い年月を経た今も当時と変わらぬまちなみを残し、北浦地方の中心地として栄えてきました。また、田沢湖地域や西木地域は、水深日本一の田沢湖を囲むように位置しており、豊富な森林資源を活かしつつ、農林業を主体として、日々の暮らしを営んできました。

3 地域とも昭和 30 年代の町村合併により、角館町、田沢湖町、西木村として、昭和から平成へと続く 50 年近い歴史を歩んできましたが、その間、高度経済成長時代の都市部への人口流出、昭和 40 年代から始まった農業の減反政策、あるいは、高速道路や新幹線の開通による高速交通体系の整備など、当地域を巡る社会情勢も大きく変化し、高度情報化社会とあいまって、産業構造も変革の時代を迎えました。

こうした中で、平成 17 年 9 月 20 日に田沢湖町、角館町、西木村が新設合併し、仙北市が誕生しました。

2 人口の推移

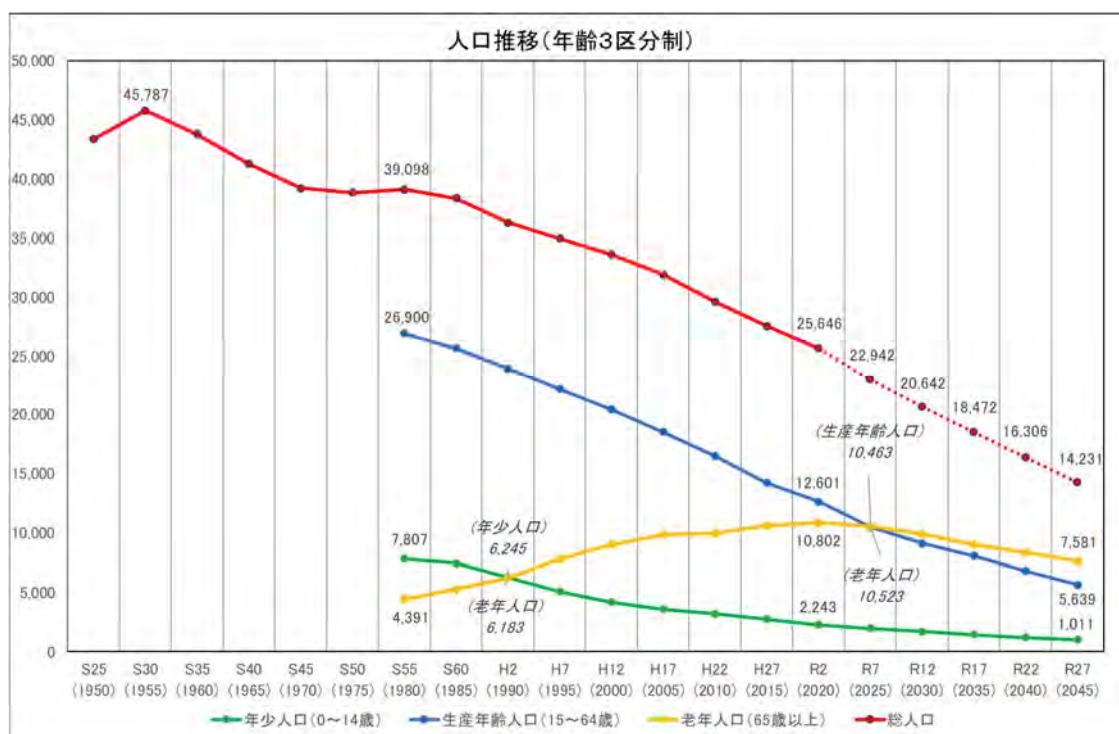
(1) 総人口の推移

仙北市の総人口は、国勢調査によると、昭和 30 年（1955 年）の 45,787 人をピークとして以降減少が続いています。昭和 45 年（1970 年）から昭和 55 年（1980 年）の 10 年間は一時的に横這いを維持していたものの、令和 2 年（2020 年）には 25,646 人となり、65 年で約 20,000 人（約 44%）減少しています。現在の年少人口・生産年齢人口から考慮しても今後も純減少は続くことが想定できますが、国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研）が（注 1）行った人口推計によると、令和 27 年（2045 年）には 14,231 人まで減少するとされています。

(2) 年齢3区分別人口の推移と将来推計

年齢3区分別にみると、平成7年(1995年)には65歳以上の老年人口が年少人口を上回っており、以降少子高齢化が急速に進行しています。推計では令和7年(2025年)には老年人口は生産年齢人口をも上回るとされています。総人口に占める老年人口の割合は拡大傾向にあり、令和2年(2020年)には総人口25,646人に対し、老年人口は10,802人と全体の約42%となっています。

老年人口は、令和7年(2025年)頃まで増加が続き、その後は減少していく見込みにありますが、老年人口の割合は、総人口の減少も進むことから、令和27年(2045年)には全体の約53%まで上昇するとされています。



3 公共交通の現状

本市には、秋田新幹線やＪＲ田沢湖線、秋田内陸縦貫鉄道の鉄路があるほか、国道 46 号と国道 105 号、国道 341 号の 3 つの主要幹線道路が交差する交通の要衝となっており、本県の表玄関としての役割を担っています。

本市の公共交通は、こうした路網を運行する鉄道路線、バス路線、タクシー等で構成され、後述のとおり多様な形態で運行されており、広範囲に点在する集落からの移動も含め、通勤や通学、通院、買い物などの日常生活における市民の移動のほか、本市の豊富な観光資源を求めて訪れる観光客の移動を支え、地域の生活水準の維持や交流人口の拡大につなげる重要な役割を果たしています。

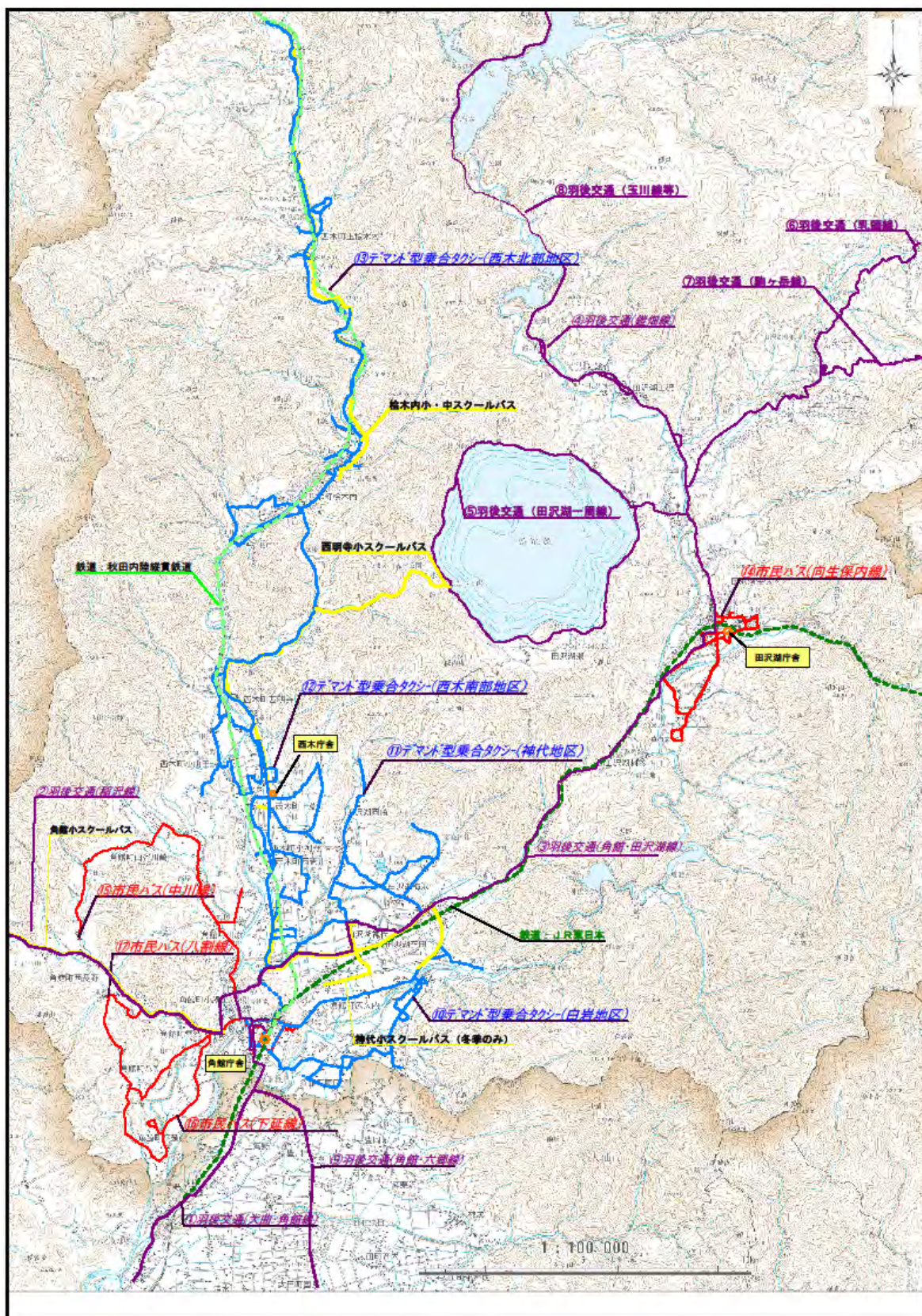
本市は、「都市計画マスタープラン」が示すとおり、角館・西木地域と田沢湖地域に生活圏が分かれており、総じて日常の人の流れは両地域の中心的な機能を担う角館地区と生保内地区に集中し、公共施設や商業施設の集積する両地区が地域の中心拠点を形成しています。反面、拠点間の連携は十分ではなく、両地域間の移動は活発とは言えない状況にあり、生活バス路線を中心とする公共交通もこうした人の流れに即して利用されています。

本市の公共交通については、鉄道やバス路線など複数の交通形態がサービスを提供しており、一定の利便性が確保され、デマンド型乗合タクシー等の運行により、交通空白地域もほぼ解消されていますが、一方で財政負担も増加傾向で推移しています。

【仙北市の公共交通網】

■鉄道 ＪＲ東日本 秋田縦貫内陸鉄道	・秋田新幹線：田沢湖駅、角館駅 ・田沢湖線：田沢湖駅、刺巻駅、神代駅、生田駅、角館駅 ・戸沢駅、上桧木内駅、左通駅、羽後中里駅、松葉駅、羽後長戸呂駅、八津駅、西明寺駅、羽後太田駅、角館駅
■路線バス 羽後交通	・角館営業所 ・田沢湖営業所
■市民バス たっちゃんバス スマイルバス	・向生保内線(ロイヤル交通(株)) ・中川線、下延線、八割線((株)西宮家)
■デマンド型乗合タクシー	・白岩地区、神代地区(平和観光タクシー(株)) ・西木北部地区、西木南部地区(角館観光タクシー(株))
■タクシー	・平和観光タクシー(株) ・角館観光タクシー(株) ・田沢観光(株)
■道路 高速道路 一般国道 主要県道	・角館バイパス(盛岡秋田道路) ・国道 46 号 ・国道 105 号 ・国道 341 号 ・県道 10 号本荘西仙北角館線 ・県道 11 号角館六郷線 ・県道 23 号大更八幡平線(八幡平アスピーテライン) ・県道 38 号田沢湖西木線 ・県道 50 号大曲田沢湖線 ・県道 60 号田沢湖畔線

【公共交通路線図】



（１）仙北市民バス

市が委託により運行する仙北市民バスは、田沢湖地域を循環する向生保内線（たっちゃんバス）と、角館地域を循環する中川線、下延線、八割線（それぞれスマイルバス）の４路線が運行されています。平日と土曜日の運行で、市が保有する４台のバスが各路線を循環しており、市民が中心市街地への移動を確保する上で重要な役割を担っています。

４路線の総輸送人員は平成２８年度では４１，７２１人でしたが、令和２年度では２９，９００人と年々減少傾向で推移しています。

【仙北市民バスの運行状況(運行主体：仙北市)】

路線名	路線図番号	起点	経由地	終点	キロ程(km)	現在の便数
1 向生保内線	⑭	田沢湖庁舎前	田向	田沢湖庁舎前	21.7	・平日6便 ・土曜4便 ・日祝日運休
2 中川線	⑮	角館駅	野田	角館駅	26.7	・平日4.5往復 ・土曜3往復 ・日祝日運休
3 下延線	⑯	角館駅	大畑	角館駅	30.2	・平日5便 ・土曜3便 ・日祝日運休
4 八割線	⑰	角館駅	塩手沢	角館駅	31.4	・平日6便 ・土曜4便 ・日祝日運休

(注) 運行事業者は、向生保内線がロイヤル交通(株)、中川線・下延線・八割線は(株)西宮家

資料：仙北市

【仙北市民バス輸送人員の推移】



(単位：人)

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	令和2年度
1 向生保内線	7,539	7,025	6,482	5,811	5,571
2 中川線	9,408	8,675	7,688	7,034	6,518
3 下延線	13,788	11,739	10,940	9,775	10,773
4 八割線	10,986	11,007	11,138	8,523	7,038
小 計	41,721	38,446	36,248	31,143	29,900

(2) デマンド型乗合タクシー

市内のタクシー業者2社が運行しているデマンド型乗合タクシー路線は、白岩地区、神代地区、西木北部地区、西木南部地区の4路線となっています。

白岩線や岡崎・院内線、桧木内線といった生活バス路線の廃止の代替路線として運行されていますが、総輸送人員は平成28年度では30,246人でしたが、令和2年度では24,232人と年々減少傾向で推移しています。

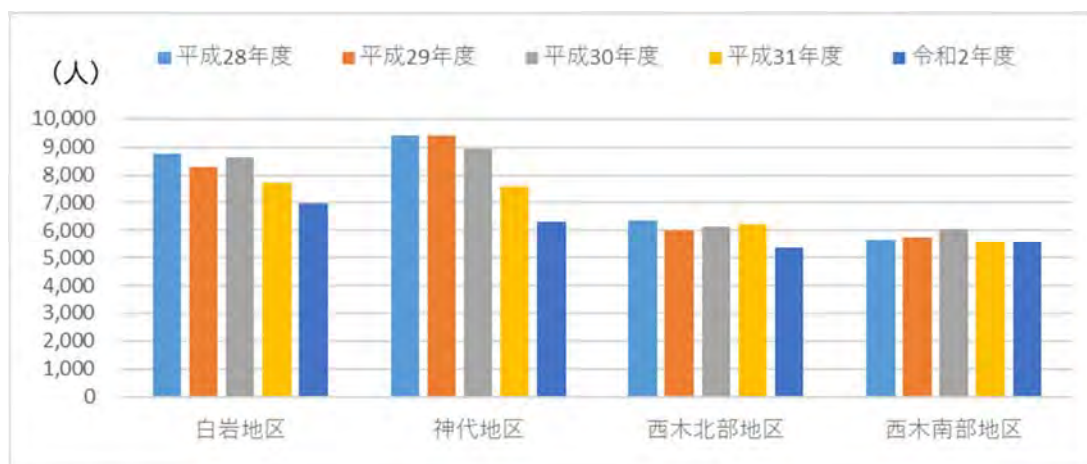
【デマンド型乗合タクシーの運行状況（運行主体：市内タクシー2社）】

路線名	路線図番号	起点	経由地	終点	キロ程(km)	現在の便数
1 デマンド白岩地区	⑩	角館駅	広久内	角館駅	31.2	・平日6便 ・土曜4便 ・日祝日運休(冬期間増便有)
2 デマンド神代地区	⑪	中町	神代診療所	上院内	32.7	・平日5.5往復 ・土曜4往復 ・日祝日運休 ・通学快速：学校期間中3便
3 デマンド西木北部地区	⑬	中町	西木庁舎前	上戸沢第2	61.7	・平日5.5往復 ・土曜4往復 ・日祝日運休
4 デマンド西木南部地区	⑫	中町	西木庁舎前	鎌足	46.0	・平日5.5往復 ・土曜4往復 ・日祝日運休

(注) 運行事業者は、白岩地区と神代地区が平和観光タクシー(株)、西木北部地区と西木南部地区が角館観光タクシー(株)

資料：仙北市

【デマンド型乗合タクシー輸送人員の推移】



(単位：人)

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	令和2年度
1 白岩地区	8,762	8,303	8,614	7,697	6,974
2 神代地区	9,438	9,438	8,938	7,604	6,304
3 西木北部地区	6,381	6,017	6,126	6,252	5,376
4 西木南部地区	5,665	5,762	6,050	5,588	5,578
小 計	30,246	29,520	29,728	27,141	24,232

(3) 生活路線バス

民間のバス事業者が運行する生活バス路線は6路線あり、うち地域間幹線は大曲・角館線、角館・六郷線の2路線で、フィーダー系統の路線として稲沢線、角館・田沢湖線、鎧畑線、田沢湖一周線の4路線が運行しています。

事業者バス路線の輸送人員をみると、平成28年度の総輸送人員が10万8,572人であったのに対し、令和元年では10万4,464人と年々減少傾向にあります。特に令和2年度では7万6,865人と前年度に比べて26.4%減少しており、新型コロナウイルス感染症の影響を強く受けていることが伺えます。

【事業者バス路線の運行状況（運行主体：羽後交通㈱）】

路線名	路線図番号	起点	経由地	終点	キロ程(km)	現在の便数
1 角館・大曲線	①	角館営業所	羽後長野駅前	大曲 バスターミナル	21.3 (4.5)	・平日往路9便、復路8便 ・土日往路4便、復路3便
2 角館・六郷線	⑨	角館営業所	横沢車庫前	中央公園前	30.7 (5.3)	・平日往路5便、復路6便 ・土日往路2便、復路3便
3 稲沢線	②	境案内所	協和小学校	角館営業所	34.5 (14.8)	・平日往路6便、復路4便 ・土日祝日運休
4 角館・田沢湖線	③	田沢湖駅前	神代小学校	角館営業所	29.2	・平日往路7便、復路7便 ・土日往路2便、復路2便
5 鎧畑線	④	田沢湖駅前	下田沢	鎧畑	13.8	・平日往路6便、復路6便 ・土日往路3便、復路3便
6 田沢湖一周線	⑤	田沢湖駅前	湯尻・御座の石	田沢湖駅前	34.2	・1日6便 ・冬期間5便

(注) 表中の()は仙北市運行距離

(注) 角館・大曲線については、運行系統「大曲角館1」について記載。

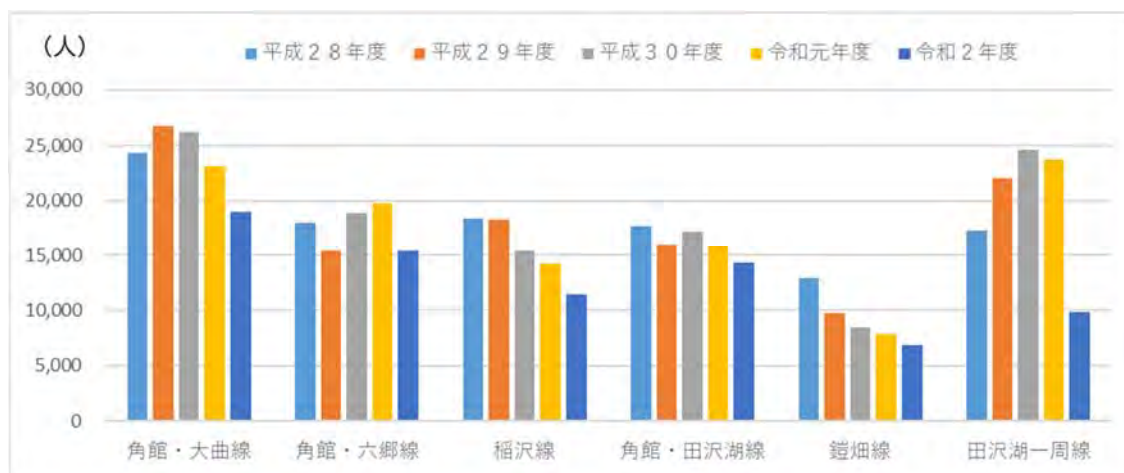
(注) 角館・六郷線については、運行系統「六郷1」について記載。

(注) 稲沢線については、運行系統「稲沢8」について記載。

資料：羽後交通㈱

(注) 各路線について路線図番号を付記し、前掲の「公共交通路線図」に掲載。以下も同じ。

【事業者バス路線別輸送人員の推移】



(単位：人)

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
1	角館・大曲線	24,347	26,754	26,194	23,097	19,012
2	角館・六郷線	18,015	15,439	18,863	19,742	15,374
3	稲沢線	18,343	18,257	15,371	14,179	11,395
4	角館・田沢湖線	17,648	16,038	17,210	15,831	14,345
5	鎧畑線	12,935	9,715	8,491	7,901	6,901
6	田沢湖一周線	17,284	22,044	24,613	23,714	9,838
	小計	108,572	108,247	110,742	104,464	76,865

(4) 観光路線バス

本市では、民間の交通事業者が乳頭温泉郷、秋田駒ヶ岳、八幡平の3方面に観光バス路線と位置付けられるバス路線を運行しており、観光客等の移動手段として交流人口の拡大に大きく貢献し、本市が目指す観光資源など地域特性を活かしたまちづくりの一翼を担っています。

令和元年度における観光路線バスの輸送人員をみると、15万7,800人となっており、平成28年度(14万6,565人)に比べて7.6%増加しましたが、令和2年度は7万6053人と大幅に落ち込み、新型コロナウイルスの影響を強く受けていることがうかがえます。

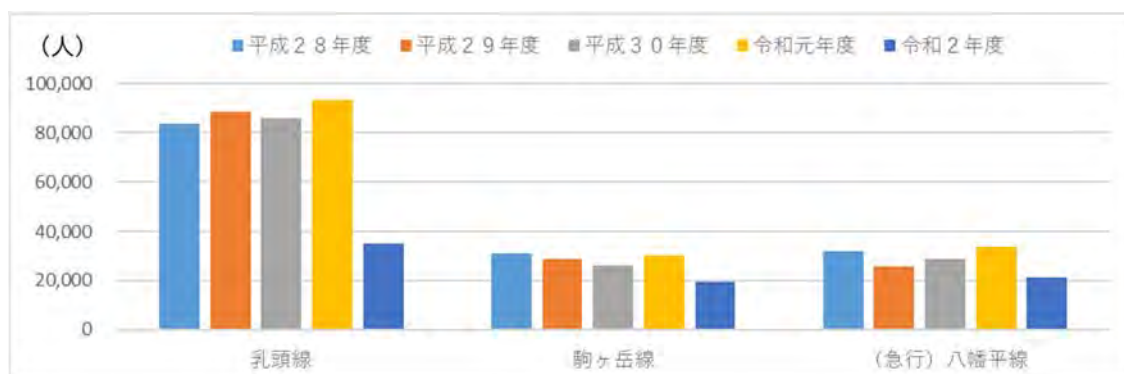
【観光バス路線運行状況（運行主体：羽後交通㈱）】

路線名	路線図番号	起点	経由地	終点	キロ程(km)	現在の運行水準
1 乳頭線	⑥	田沢湖駅前	アルパこまぐさ	乳頭蟹場温泉	23.6	1日12往復
2 駒ヶ岳線	⑦	田沢湖駅前	アルパこまぐさ	駒ヶ岳八合目	27.2	季節運行(6～10月)
3 (急行)八幡平線	⑧	田沢湖駅前	玉川温泉	八幡平頂上	78.9 (61.7)	季節運行

(注) 表中の()は仙北市運行距離

資料：羽後交通㈱

【観光バス路線輸送人員の推移】



(単位：人)

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
1	乳頭線	83,583	88,689	85,731	93,654	35,108
2	駒ヶ岳線	30,886	28,990	26,390	30,213	19,602
3	(急行)八幡平線	32,096	25,656	28,680	33,933	21,343
小計		146,565	143,335	140,801	157,800	76,053

(5) 高速バス

本市と東京都を結ぶ夜行高速バス「レイク&ポート号」(田沢湖駅前～角館営業所～大曲バスターミナル～横手バスターミナル～山内バスストップ～東京駅日本橋口⇄東京駅八重洲口～山内バスストップ～横手バスターミナル～大曲バスターミナル～角館営業所～田沢湖駅前)が1日1便往復運行されており、首都圏への移動が確保されています。

（６）鉄道

市内にはＪＲ東日本の田沢湖線と田沢湖線上を走る秋田新幹線が運行しており、本市と東北各県や首都圏を結ぶ広域幹線として、観光客をはじめとする交流人口の拡大を通じ、本市の産業振興に大きく貢献しています。また、通学、通勤など地域住民の移動手段としても重要な役割を担っています。

市内には角館駅と田沢湖駅の新幹線停車駅２駅のほか、刺巻駅、神代駅、生田駅の計５駅が立地しています。角館、田沢湖駅の両駅の１日平均の乗車人員の推移をみると、平成２８年から平成３１年（令和元年）までほぼ一定で推移していましたが、令和２年ではこれまでの約半分となっており、新型コロナウイルス感染症の影響を強く受けていることがうかがえます。

【鉄道（ＪＲ田沢湖線、秋田新幹線）の運行状況】

○田沢湖線

市内駅数	方面	本数	備考
角館駅、田沢湖駅など５駅	盛岡	上り４本	田沢湖駅始発１本
	秋田	下り４本	田沢湖駅終着１本

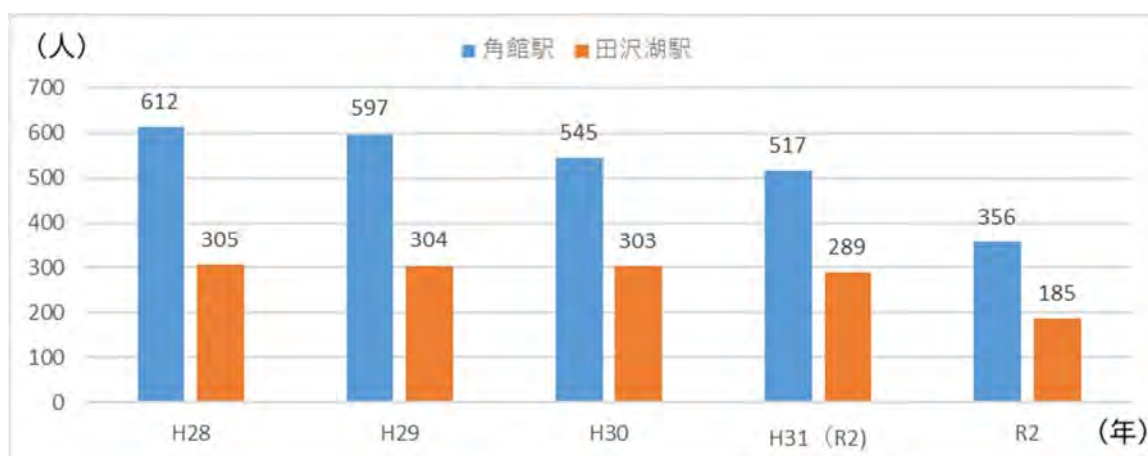
○秋田新幹線

市内停車駅数	方面	本数	備考
角館駅、田沢湖駅の２駅	盛岡	上り１４本	その他通過１本
	秋田	下り１４本	その他通過１本

資料：東日本旅客鉄道(株)

(注)令和４年３月１２日以降

【鉄道主要駅乗車人員の推移（１日平均）】

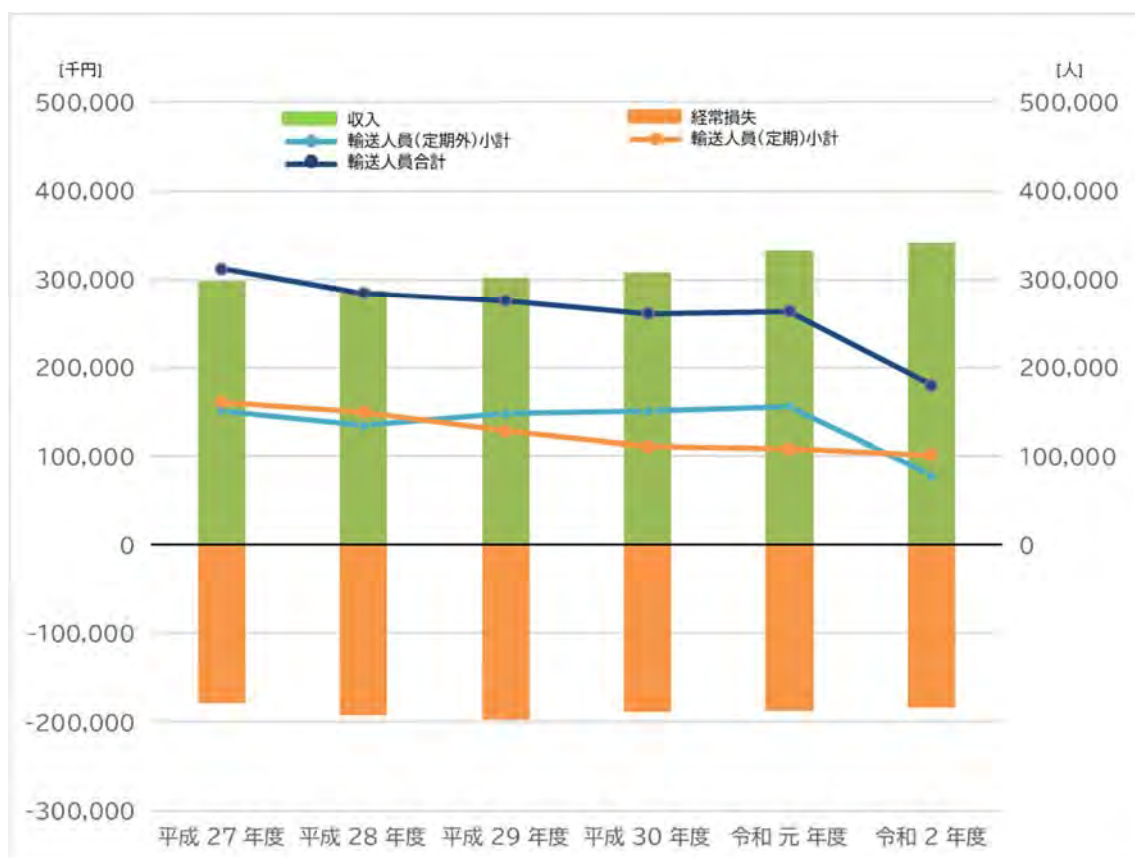


資料：東日本旅客鉄道(株)

(7) 秋田内陸縦貫鉄道

秋田内陸縦貫鉄道は、本市の角館駅から北秋田市の鷹巣駅までの秋田県内陸部 92.4km を結び、沿線住民の生活交通手段であるとともに、観光客の移動手段としても活用されています。本市には全 29 駅中 10 駅があり、地域の広域幹線交通として重要な役割を担っています。反面、近年は沿線の人口減少の加速や自家用車の利用拡大に伴う利用客の減少から、経営環境は厳しく、県や沿線 2 市の支援が続けられており、定期利用者数の維持や観光路線としての利用者増加などへの取り組みが必要となっています。

【内陸線の経常収支・輸送人員の推移】



資料：秋田内陸縦貫鉄道㈱

(8) タクシー

市内において、下表に記載のタクシー事業者がタクシーを運行しており、日頃の市民や観光客等の移動を支える交通手段となっています。(料金：距離制、時間制)。

事業者名	保有台数		備考
角館観光タクシー株式会社	大型車両	3 台	小型車両には 福祉車両 1 台を含む
	小型車両	6 台	
	計	9 台	
平和観光タクシー株式会社	大型車両	3 台	大型・小型車両には それぞれ福祉車両 1 台ずつ を含む
	小型車両	8 台	
	マイクロバス	1 台	
	計	12 台	
田沢観光株式会社	大型車両	1 台	マイクロバスは 特定旅客（湯めぐり号）
	小型車両	8 台	
	マイクロバス	1 台	
	計	10 台	

(9) その他の交通

市内におけるその他の交通手段として、スクールバスが運行されています。

交通手段	概 要
スクールバス	バス路線のない地域やダイヤが合わないなど、通学に公共交通を利用できない地域において、市教育委員会がスクールバスを運行しています。
	・ 桧木内小中学校 … 市所有マイクロバス 1 路線
	・ 西明寺小学校 …… 市所有マイクロバス 1 路線
	・ 角館小学校 ……… 市所有マイクロバス 1 路線 事業者委託 1 路線
	・ 神代小学校 ……… 事業者委託 3 路線（冬期間のみの運行）

4 公共交通の利用実績と財政支出の状況

市民バスは市がバス5台（うち、予備車両 1 台）を購入し、指定管理者2社に向生保内線・中川線・下延線・八割線の4路線の運行を委託しています。また、デマンド型乗合タクシーは、補助金により市内タクシー事業者2社に白岩地区・神代地区・西木北部地区・西木南部地区の4地区での運行をお願いしています。

下表にはその利用実績と市の財政投入額の状況を記します。

利用実績

(単位：人)

	H27	H28	H29	H30	R1	R2
市民バス	39,873	41,721	38,446	36,248	31,143	29,900
デマンド型乗合タクシー	31,065	30,246	29,520	29,728	27,141	24,232

財政支出

(単位：千円)

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	平均
市民バス	41,499	22,251	21,568	21,278	42,069	43,784	32,075
デマンド型乗合タクシー	27,730	27,950	27,459	27,600	28,780	31,136	28,443

(注) 市民バスは委託料のほか、修繕料やその時点での車両購入費を含む。デマンド型乗合タクシーは補助金。

第3章 仙北市地域公共交通に関する主な課題

1 市民意識調査結果による課題の整理

当市では、令和2年度に策定した「第2次仙北市総合計画（後期計画）」及び「第2期仙北市総合戦略」の目標達成に向けさまざまな事業を展開していますが、市民が感じるそれら施策の重要度やその施策に対する満足度を把握し、今後、市民と共にまちづくりを進めていくために下表のとおり「市民意識調査」を実施しました。

調 査 対 象：市内に居住する満20歳以上の男女個人
標 本 数：1,000人
標本抽出方法：20～70歳代の各年代別の地区別人口（令和3年1月31日現在） の構成比に応じて無作為抽出
調 査 手 法：ア 郵送による調査票の配付 イ 郵送による回答
調 査 期 間：令和3年9月14日（火）～令和3年10月29日（金）
調査票回収数：461人（回 収 率46.1%）
有 効 回 答 数：461人（有効回答率 46.1%）

この調査では、公共交通分野に関する質問項目も設定しており、以下のとおりの結果となりました。

（1）普段、最も利用する交通手段について

自家用車の利用が最も多く、「自分で運転」「家族が運転」といった回答が全体の91.5%となり、自動車（運転）交通の発達が反映された結果となりました。

しかしながら、このことは言い換えれば、将来、高齢により自ら運転できなくなったり（しなくなったり）、運転してくれる家族がいなくなったりした場合、公共交通の役割が非常に重要となることを示唆しています。

（2）市民バス及びデマンド型乗合タクシーのサービスに対する満足度と重要度の評価

市民バスやデマンド型乗合タクシーの利用者に対して、「運行ルート」、「運行本数」、「運行時間帯」、「停留所までの距離」、「運賃」、「時刻改正などの情報提供」、「停留所の待合環境」、「乗・降車時の対応や車内環境」について、それらの満足度と重要度を5段階で評価していただきました。その結果、「運行ルート」や「運賃」、「情報提供」、「乗・降車時の対応や車内環境」については比較的评价が高く、一方で「運行本数」や「運行時間帯」、「停留所までの距離」、「停留所の待合環境」は低い結果となりました。

（3）どのような運行形態の公共交通があれば利用したいか。

市民バスや路線バスのように「決められた時間に決められた道を運行する定時運行型

の公共交通」があれば利用するといったご意見が全体の 61.0%を占めており、一方でデマンド型予約タクシーのような「予約型運行」が 15.8%、その他 6.9%のご意見の中には、「タクシーのような公共交通」、「タクシーチケットの交付」、「タクシー料金を安くしてほしい」といったご意見がありました。

(4) 公共交通を利用する場合に重要視すること

公共交通を利用する際に重要視することとして、「停留所までの距離」、「運賃」、「運行時間帯」の順となり、この3項目に対する回答が全体の 46.8%を占める結果となりました。このほかに「運行経路」や「経路や時刻等のわかりやすい情報提供」への回答も多く、全体の 68.0%がこの5項目への回答となりました。「その他」の回答としては、「運行本数」、「タクシーのような利便性と良心的な料金を併せ持ったようなもの」などが挙げられました。

2 地区別の要望と課題の整理

市民意識調査の結果を受け、地域が抱える公共交通に関する課題をさらに把握するため、令和4年1月17日から2月4日にかけて、市内の9地区（地域運営体単位の田沢・生保内・神代・白岩・角館・雲沢・中川・西明寺・桧木内）において「地域公共交通に関する座談会」を開催しました。この座談会において市民の皆様からいただいたご意見と、前述の市民意識調査の自由回答によるご意見について、主なものを下表にまとめます。

このように、中心市街地から離れた雲沢地区や中川地区では、その地区と中心市街地を結ぶ定時運行型の市民バスでの移動では、次の便までの待ち時間が長いといったご意見が多く、同じく中心市街地においても、市民バスは中心市街地内を循環していないため、タイミングを逃してしまうと、最寄りの停留所までの移動であっても次の便まで時間がかかり不便であるというご意見が多くみられました。

田沢地区ではデマンド型乗合タクシーの運行や地元住民の NPO 団体等による運行の気運が高まっており、現行の生活路線バスに代わる新たな公共交通の導入が求められています。

既にデマンド型乗合タクシーが運行している白岩地区・神代地区・西木地区では、乗合タクシーの存続や停留所の追加などの更なる利便性の向上を求めるご意見がありました。特に神代地区の一部では未だ公共交通を利用しにくい地域があり、新たにデマンド型乗合タクシーの運行を求める声が多くありました。

その他、市民バスの小型車両化・デマンド化による運行効率の向上や、タクシーチケットの交付、病院・駅等においてバスが接近したことを知らせてくれるバスロケーションシステムの導入の検討を求めるご意見がありました。

【令和３年度市民意識調査 及び 地域公共交通に関する座談会での主なご意見・ご要望等】

地区名	主なご意見・ご要望等
田 沢	・ 現行のバスはステップが高く、乗り降りしにくい。 ・ 地元 NP0 団体等による新たな公共交通やデマンド型乗合タクシー等、路線バス「鎧畑線」に代わる新たな公共交通を検討してほしい。
生保内	・ 中生保内、高原、石神、田沢湖方面への市民バスの運行を検討してほしい。 ・ 空車運行が目立つので、小型のバスやタクシーによる低料金での運行を希望します。 ・ 運賃が安すぎる。民間企業と同じ目線が必要。
神 代	・ 生田、柏林地区におけるデマンド型乗合タクシーの運行を希望。 ・ タクシーチケットの交付を検討してほしい。
白 岩	・ 現行のデマンド型乗合タクシーは存続してほしい。 ・ 利用者から要望があった場合、停留所場所の追加を検討してほしい。
角 館	・ 中心市街地内移動における待ち時間の改善。 ・ タクシーの割引チケットがほしい。 ・ バスが来たことを知らせるバスロケーションシステムの導入 ・ 乗り継ぎに配慮した時刻表の改定。
雲 沢	・ 現行の市民バスにおける待ち時間の改善。
中 川	・ 現行の市民バスにおける待ち時間の改善。 ・ 市民バスの小型化し、路線数を増やしたらどうか。
西明寺	・ ホームページは使いこなせないなので、情報発信の手段を多様にしてほしい。 ・ 新幹線や羽後交通バスへの乗り継ぎを考慮した時刻表にしてほしい。 ・ 小型タクシーは狭小のため、全てジャンボタクシーにしてほしい。 ・ 高校生が通学に利用できるような停留所や時刻表としてほしい。
桧木内 (上桧木内)	・ デマンド型乗合タクシーの運行が大変ありがたく、日々重宝しています。 ・ 今後、停留所を増やしてほしい。

第4章 目指すべき地域公共交通

1 基本理念

本市の公共交通は、鉄道と主要幹線道路が交差する交通の要衝として、多種多様な形態で運行されており、地域の移動を支える重要な役割を担っていますが、前章で示したとおり対応すべき課題も多くあります。

本市の今後のまちづくりの指針となる第2次総合計画基本計画（後期）では、基本構想で掲げた基本理念「健やかに美しく輝くまち」とSDGs（持続可能な開発目標）の基本理念「誰ひとり取り残さない」を融合させ、すべての市民が幸せを実感できるまちづくりをめざしています。また、仙北市の将来像「小さな国際交流都市～市民が創る誇りあるまち～」については、コロナ禍をふまえ、しばらくの間、国際交流都市への直接的な取り組みに代わり、コロナ対策を優先する視点でそれぞれの施策を実施することとしています。

本市の公共交通の役割は、前述の課題を克服し、コロナ禍における状況においても、高齢者や通院者、買い物客など様々な市民に老若男女を問わず地域特性に応じた移動手段を提供し、同時にアフターコロナを見据えた観光やビジネス等で本市を訪れる方々の円滑な移動を支えることを通じて、地域が目指すまちづくりに主体的に係わり、重要な生活基盤として安定的・持続的に機能することによって、まちづくりに貢献することと考え、基本理念を以下のとおりとします。

基本理念	「地域特性に応じた交通サービスの提供による市民の外出機会の増加や交流人口拡大を通じたまちづくりへの貢献」
------	--

2 基本目標と施策

本市が目指すまちづくりには、誰もが安心・安全に移動できる公共交通体系の構築の視点が欠かせません。高齢者や年少者等、すべての市民が自立した行動を支える移動手段が確保された交通システムを、誰もが安心して利用できる公共交通体系と位置付け、まちづくりの基盤となる総合的な公共交通ネットワークの構築を目指します。

また、観光客等の公共交通利用を図るため交通サービスの利便性を高めることは、結果として市民の利便性向上につながると考えます。そのためには、交通事業者や関係団体等と連携して取り組み、地域公共交通の利用促進を図る必要があります。このような取り組みによる公共交通の活性化を通じて魅力あるまちづくりに貢献し、本市が目指す観光客の誘客を促進します。これらの実現を目指すために、以下の2つの基本となる目標を設定します。

基本目標1	市民が自立して行動できる公共交通ネットワークの構築
基本目標2	交通事業者との連携による観光客の誘客と交通サービスの利便性の向上

また、これら2つの基本目標に以下のとおりのそれぞれ評価指標を設定し、それを実現するために実施する施策を設定します。

【基本目標1】市民が自立して行動できる公共交通ネットワークの構築

指標① 市民バス・デマンド型乗合タクシーの利用者数の維持

市民バス・デマンド型乗合タクシーの利用者数が、路線の必要性を示す尺度になることから、人口減少社会であっても利便性の向上を図りながら、減少の利用者数を維持します。

令和2年度（54,132人）→ 令和8年度（55,000人）

指標② まちづくり満足度(公共交通分野)の向上

地域公共交通に対する市民の満足度向上が、利用者数の維持に繋がることから、令和8年度には4.00を目指します。

令和3年度（2.86）→ 令和8年度（4.00）

指標③ 免許返納制度申請者数(累計)

運転免許者数の増加が地域公共交通の利便性向上の一定の評価に繋がることから、免許返納制度申請者数の増加を目指します。

令和3年度（257人）→ 令和8年度（500人）

上記の3つの指標を達成するために、以下の4つの施策を実施します。

施策① 便数や時間帯、停留所位置の改善による市民バス・デマンド型乗合タクシーの利便性向上

施策② デマンド型乗合タクシーやNPO団体等の運行による公共交通システムの導入

施策③ 免許返納制度割引券の1回あたりの利用枚数制限の緩和

施策④ デマンド型乗合タクシーにおける予約方法IT化の推進

【基本目標2】交通事業者との連携による観光客の誘客と交通サービスの利便性の向上

指標④ 観光客数

観光客の交通利便性を著しく向上させ、北東北におけるワンランク上の観光地を目指します。

令和2年度（218万人） → 令和7年度（650万人）

指標⑤ 観光宿泊者数

通過型観光地からの脱却を、交通利便性の面から強くアシストします。

令和2年度（34.6万人） → 令和7年度（80万人）

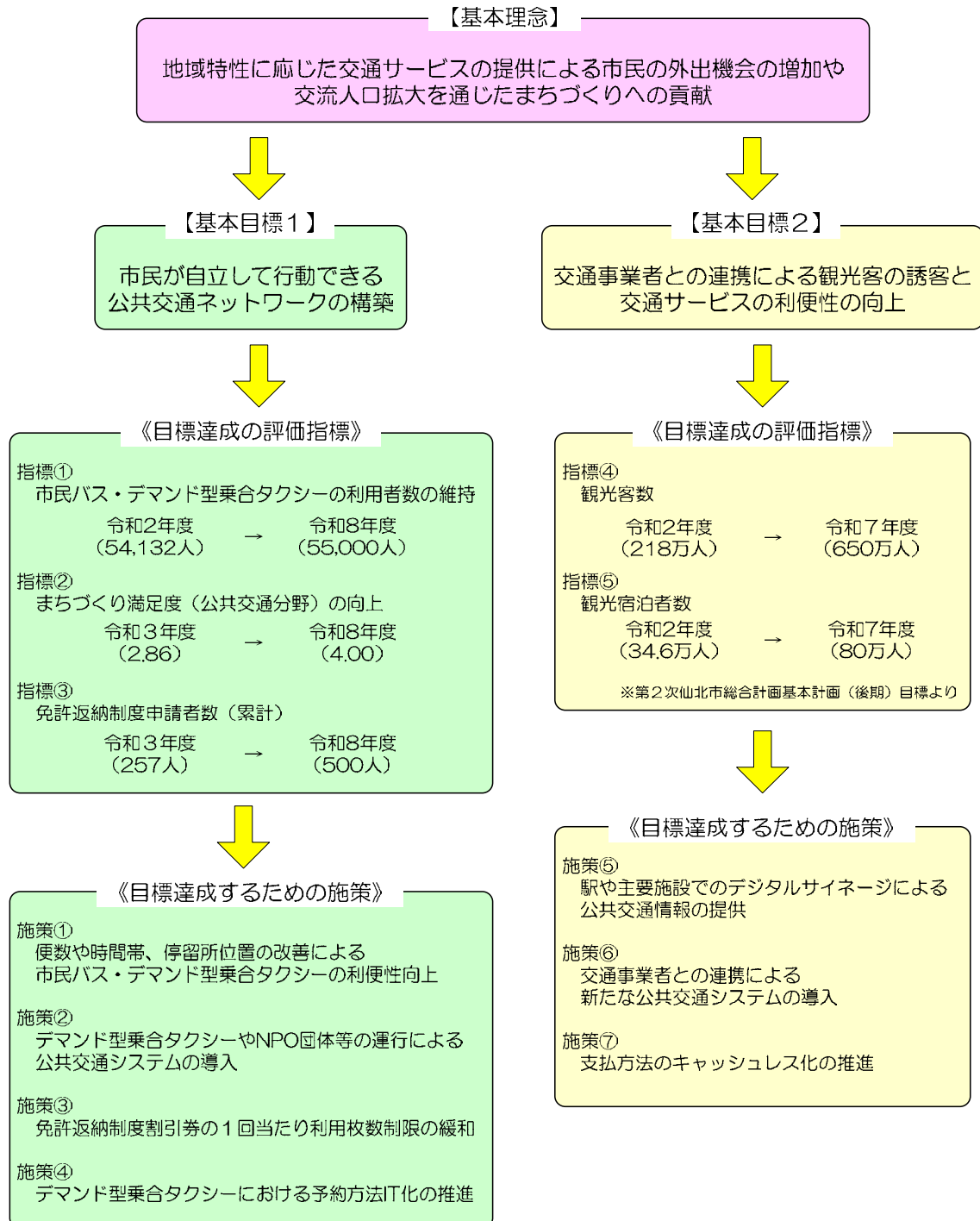
上記2つの指標を達成するために、以下の3つの施策を実施します。

施策⑤ 駅や主要施設におけるデジタルサイネージによる公共交通情報の提供

施策⑥ 交通事業者との連携による新たな公共交通システムの導入

施策⑦ 支払方法のキャッシュレス化の推進

【計画の体系図】



第5章 年次計画

年次計画では、前章で記載している施策をもとに各地域の課題を解決するための具体的な事業を定め、いつどのように実行するかを記載します。

1 地区別年次計画

(1) 田沢地区

【現在の公共交通】路線バス「鎧畑線」

【今後の事業概要】

田沢地区においては、既存の路線バス「鎧畑線」の代替として、デマンド型乗合タクシーの導入や地元住民が組織するNPO団体等による新しい交通システム運行の気運が高まっていることから、今後はそれらの導入に向けて地元住民、バス事業者やタクシー事業者と協議を行います。

【事業主体】市・地元住民・（タクシー事業者）

スケジュール（5年計画）

	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
NPO等団体との協議	○				
（タクシー事業者との協議※）	○				
バス事業者との協議	○				
試験運行		○			
本格運行		○	○	○	○
公共交通に関する座談会の開催	○	○	○	○	○

※デマンド型乗合タクシー導入の場合。

施策② デマンド型乗合タクシーやNPO団体等の運行による公共交通システムの導入
（関連：基本目標1）

(2) 生保内地区

【現在の公共交通】 市民バス（たっこちゃんバス）「向生保内線」
 路線バス「鎧畑線」・「田沢湖一周線」・「乳頭線」
 「角館・田沢湖線」・「八幡平線」・「玉川線」ほか
 J R 田沢湖線・J R 秋田新幹線

【今後の事業概要】

生保内地区においては、現行の市民バス（たっこちゃんバス）の利用状況に応じて、停留所やルート等を再編し、利便性の向上に努めます。

また、最大乗車人数に見合った車両（ミニバン等）への変更を検討するとともに、より細やかな停留所設定や効率的な運行ができる予約型運行の導入についても検討を行います。

新たな地区での予約型運行についても、必要に応じて導入を検討します。

【事業主体】 市・市民バス指定管理事業者

スケジュール（5年計画）

	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
停留所やルート等の再編	○	○	○	○	○
予約制運行の検討	○				
公共交通に関する座談会の開催	○	○	○	○	○

施策① 便数や時間帯、停留所位置の改善による市民バス・デマンド型乗合タクシーの利便性向上

（関連：基本目標1）

施策② デマンド型乗合タクシーやNP0団体等の運行による公共交通システムの導入

（関連：基本目標1）

(3) 神代地区

【現在の公共交通】 神代地区デマンド型乗合タクシー

路線バス「角館・田沢湖線」

神代小学校スクールバス「神代西部線」・「生田線」

・「黒倉・早稲田線」

(※ただし、スクールバスは冬季期間のみ運行)

J R 田沢湖線・J R 秋田新幹線

【今後の事業概要】

神代地区においては、現行の神代地区デマンド型乗合タクシーについて、利用実績の無い停留所やルートを再編し、その中で、地域住民から強い要望がある「柏林・生田地区」までの延伸について検討します。

また、地域住民や利用者の要望に応じて、タクシー事業者と調整を図りながら、可能な限り停留所やルートの再編について検討を行い、利便性向上に努めます。

【事業主体】 市・タクシー事業者

スケジュール（5年計画）

	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
地元住民・タクシー事業者・バス事業者との協議	○				
試験運行		○			
本格運行		○			
停留所やルート等の再編	随時	随時	随時	随時	随時
公共交通に関する座談会の開催	○	○	○	○	○

施策① 便数や時間帯、停留所位置の改善による市民バス・デマンド型乗合タクシーの利便性向上

(関連：基本目標1)

施策② デマンド型乗合タクシーやNP0団体等の運行による公共交通システムの導入

(関連：基本目標1)

(4) 白岩地区

【現在の公共交通】 白岩地区デマンド型乗合タクシー

【今後の事業概要】

白岩地区においては、今後も白岩地区デマンド型乗合タクシーにおいて、地域住民や利用者の要望に応じて、タクシー事業者と調整を図りながら、可能な限り停留所やルートの再編について検討を行い、利便性向上に努めます。

【事業主体】 市・タクシー事業者

スケジュール（5年計画）

	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
停留所やルート等の再編	随時	随時	随時	随時	随時
公共交通に関する座談会の開催	○	○	○	○	○

施策① 便数や時間帯、停留所位置の改善による市民バス・デマンド型乗合タクシーの利便性向上

（関連：基本目標1）

(5) 角館地区

【現在の公共交通】 市民バス（スマイルバス）「中川線」・「下延線」・「八割線」
 デマンド型乗合タクシー（白岩・神代・西木北部・西木南部）
 路線バス「角館・田沢湖線」・「稲沢線」・「角館・大曲線」
 「角館・六郷線」
 J R 田沢湖線・J R 秋田新幹線・秋田内陸縦貫鉄道

【事業概要】

角館地区においては、交通事業者と連携して新たな交通システムを導入し、観光客や市民の「角館中心市街地」での効率的な移動を提供します。

また、既存の市民バス（スマイルバス）の3路線やデマンド型乗合タクシーについても、地域住民や利用者の要望に応じて、市民バス指定管理者やタクシー事業者と調整を図りながら、可能な限り停留所やルートの再編について検討を行い、利便性向上に努めます。

【事業主体】 市・J R・市民バス指定管理者・タクシー事業者・バス事業者

スケジュール（5年計画）

	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
新しい交通システムの導入	○	○	○		
停留所やルート等の再編	随時	随時	随時	随時	随時
公共交通に関する座談会の開催	○	○	○	○	○

施策① 便数や時間帯、停留所位置の改善による市民バス・デマンド型乗合タクシーの利便性向上

（関連：基本目標1）

施策⑥ 交通事業者との連携による新たな公共交通システムの導入

（関連：基本目標2）

(6) 雲沢地区

【現在の公共交通】 市民バス（スマイルバス）「下延線」・「八割線」

路線バス「稲沢線」

角館小学校スクールバス

【今後の事業概要】

雲沢地区においては、現行の市民バス（スマイルバス）「下延線」・「八割線」について、地域住民や利用者の要望に応じて、市民バス指定管理者と調整を図りながら、停留所やルートの再編について検討を行い、利便性の向上に努めます。

しかしながら、運行範囲が広域であるため、行きの便と帰りの便の間に多くの待ち時間を要することから、帰りの際は無料タクシーチケットを交付することも検討します。

また、今後は通学児童への対応を考慮に入れながら、最大乗車人数に見合った車両（ミニバン等）への変更を検討するとともに、より細やかな停留所設定や効率的な運行ができる予約型運行の導入についても検討を行います。

【事業主体】 市・指定管理事業者

スケジュール（5年計画）

	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
停留所やルート等の再編	随時	随時	随時	随時	随時
無料タクシーチケットの検討	○				
予約制運行の検討	○				
公共交通に関する座談会の開催	○	○	○	○	○

施策① 便数や時間帯、停留所位置の改善による市民バス・デマンド型乗合タクシーの利便性向上

（関連：基本目標1）

施策② デマンド型乗合タクシーやNP0団体等の運行による公共交通システムの導入

（関連：基本目標1）

(7) 中川地区

【現在の公共交通】 市民バス（スマイルバス）「中川線」

角館小学校スクールバス（旧中川小学校～角館小学校）

【今後の事業概要】

中川地区においては、現行の市民バス（スマイルバス）「中川線」について、地域住民や利用者の要望に応じて、可能な限り停留所やルートの再編について検討を行い、利便性の向上に努めます。

しかしながら、運行範囲が広域であるため、行きの便と帰りの便に多くの時間を要することから、帰りの際は無料タクシーチケットを交付することも検討します。

また、最大乗車人数に見合った車両（ミニバン等）への変更を検討するとともに、より細やかな停留所設定や効率的な運行ができる予約型運行の導入についても検討を行います。

【事業主体】 市・指定管理事業者

スケジュール（5年計画）

	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
停留所やルート等の再編	随時	随時	随時	随時	随時
無料タクシーチケットの検討	○				
予約制運行の検討	○				
公共交通に関する座談会の開催	○	○	○	○	○

施策① 便数や時間帯、停留所位置の改善による市民バス・デマンド型乗合タクシーの利便性向上

（関連：基本目標1）

施策② デマンド型乗合タクシーやNP0団体等の運行による公共交通システムの導入

（関連：基本目標1）

(8) 西明寺地区

【現在の公共交通】 西木地区デマンド型乗合タクシー

秋田内陸縦貫鉄道

西明寺小学校スクールバス

【事業概要】

西明寺地区においては、今後もデマンド型乗合タクシーについて、地域住民や利用者の要望に応じて、タクシー事業者と調整を図りながら、可能な限り停留所やルートの再編について検討を行い、利便性向上に努めます。

【事業主体】 市・タクシー事業者

スケジュール（5年計画）

	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
停留所やルート等の再編	随時	随時	随時	随時	随時
公共交通に関する座談会の開催	○	○	○	○	○

施策② デマンド型乗合タクシーやNPO団体等の運行による公共交通システムの導入
(関連：基本目標1)

(9) 桧木内・上桧木内地区

【現在の公共交通】 西木地区デマンド型乗合タクシー

秋田内陸縦貫鉄道

桧木内小学校スクールバス

【今後の事業概要】

桧木内・上桧木内の両地区においては、今後もデマンド型乗合タクシーについて、地域住民や利用者の要望に応じて、タクシー事業者と調整を図りながら、可能な限り停留所やルートの再編について検討を行い、利便性向上に努めます。

【事業主体】 市・タクシー事業者

スケジュール（5年計画）

	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
停留所やルート等の再編	随時	随時	随時	随時	随時
公共交通に関する座談会の開催	○	○	○	○	○

施策② デマンド型乗合タクシーやNPO団体等の運行による公共交通システムの導入
(関連：基本目標1)

2 その他全体年次計画（仮称）

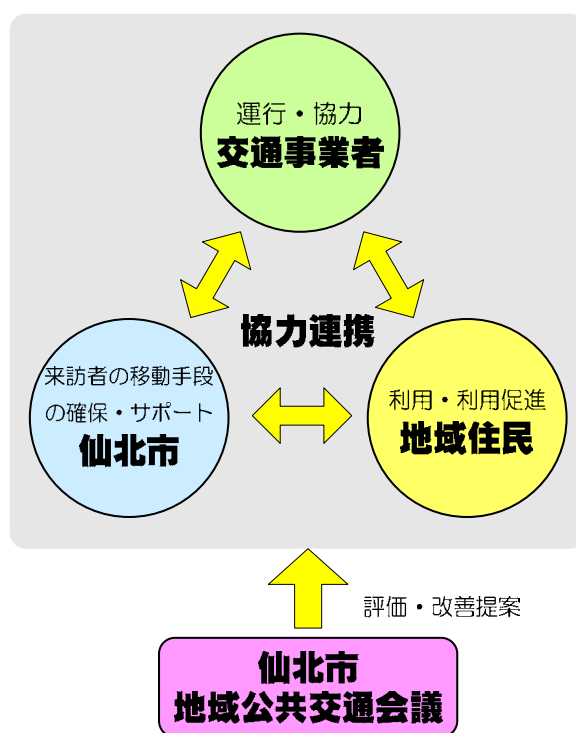
その他計画（全体）					
1. 免許返納制度割引券の1回あたり利用枚数制限の緩和 ⇒ 施策③（関連：基本目標1） 【事業主体】市・路線バス事業者・タクシー事業者・秋田内陸縦貫鉄道 現在の免許返納制度割引券は、市民バスや仙北市管内を運行する羽後交通路線バス、デマンド型乗合タクシー、秋田内陸縦貫鉄道の利用1回につき、1枚利用することができますが、一度に何枚でも利用できるような仕組みを検討します。					
2. 駅や主要施設でのデジタルサイネージによる公共交通情報の提供 ⇒ 施策⑤（関連：基本目標2） 【事業主体】市 JR田沢湖駅・角館駅利用者が目的地へ移動するためには、何の交通手段で何時にどこから乗車すればよいのか等、公共交通情報を視覚的に知らせるデジタルサイネージの導入を検討します。 また、病院等の主要施設で市民バスが近づいた事を知らせるバスロケーションシステムの導入を検討します。					
3. デマンド型乗合タクシーにおける予約方法のIT化 ⇒ 施策④（関連：基本目標1） 【事業主体】市・タクシー事業者 現在のデマンド型乗合タクシーは利用者が電話による事前予約を行う方法をとっていますが、スマートホンやパソコンで予約ができるような仕組みを検討します。					
4. 支払い方法のキャッシュレス化 ⇒ 施策⑦（関連：基本目標2） 【事業主体】市・公共交通事業者 近年、買物や利用料金等の支払いのキャッシュレス化が進んでいます。仙北市での公共交通利用時においても、今後はキャッシュレス化を推進します。					
スケジュール（5年計画）					
	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
免許返納制度割引券の利用枚数制限緩和	○	○	○	○	○
デジタルサイネージによる公共交通情報の提供		○	○	○	○
乗合タクシーの予約方法IT化		○	○	○	○
支払い方法のキャッシュレス化		○	○	○	○

第6章 計画の推進

1 計画の推進と管理体制

本計画の推進にあたっては、仙北市が主体となつて行う事業について、交通事業者、利用者代表等で構成される「仙北市地域公共交通会議」において地域公共交通の利用状況、まちづくり満足度等、計画で設定した指標を定期的（毎年度）かつ適正に評価し、実施施策の進捗管理や、基本目標の達成状況確認を行います。

また、進捗状況の確認だけではなく、その検証・分析を行ったうえで、必要があれば施策の追加・拡充や、施策内容の改善等を行うなど、地域公共交通をとりまく環境の変化に柔軟に対応できる計画の管理・運用を行うものとします。



2 計画の推進方法

本計画は仙北市公共交通会議の管理のもと、計画(Plan)による位置付けに基づき、施策や事業の実施(Do)を進めるとともに、指標や数値目標に対して毎年度モニタリング・検証(Check)を行い、改善(Action)するという継続的に向上するサイクル(PDCA)が欠かせません。また、計画期間中、多様化する市民ニーズや新型コロナウイルスの影響、IT技術の進歩など、地域公共交通を取り巻く社会情勢の変化に柔軟かつ迅速に対応するため、各施策や事業の実施に対して、観察(Observe)、状況判断(Orient)、意思決定(Decide)、行動(Act)といったOODAループによる評価も取り入れながら計画の改善を図ります。

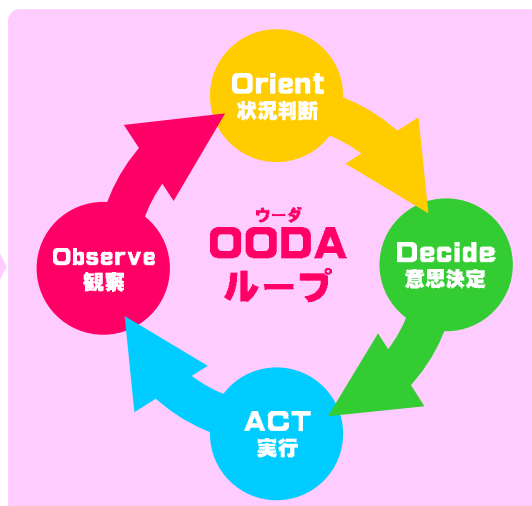
【PDCAサイクルとOODAループによる計画の進行管理イメージ】

PDCAサイクル（5年）による
計画の進行管理



計画改訂に際し、PDCAサイクルによる管理を実施し、新たな計画策定に反映します。

OODAループ（毎年）による
各種施策・事業の柔軟な実施



変化する社会情勢や市民ニーズへ対応するため、年度ごとに各施策や事業の実施に対する柔軟性・即効性を常に意識した管理を行います。

【計画(Plan)】

地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするマスタープランとして、基本目標や評価指標、施策など、地域公共交通計画を立案します。

【実施(Do)】

計画(Plan)に基づき実施する、各種施策や事業について、OODAループを意識し進行します。

【評価(Check)】

実施結果(Do)や事業進捗状況など、検証を行い、計画の効果や実効性などに対する評価を実施します。

【改善(Action)】

評価の結果を踏まえ、次期地域公共交通計画を改訂します。

【観察(Observe)】

施策・事業の着手時や実施後、またはその過程において、進捗状況や客観的な効果などを適切に収集・把握します。

【状況判断(Orient)】

収集・把握した情報をもとに、目的や期待する効果などに照らした手法や手順の適正や実効性・実施時期等を分析し、最大の効果を得ることを意識します。

【意思決定(Decide)】

手法や手順の適正や実効性の分析を踏まえ、実行の可否や複数の案がある場合の意思決定を行います。

【実行(Act)】

意思決定に基づき、施策・事業を実行し、次の観察へつなげます。

【各目標・施策に関する評価指標（再掲）】

基本目標	評価指標	数値目標	データ等の取得方法	施 策
基本目標 1	指標① 市民バス・デマンド型乗合 タクシーの利用者数 の維持	【現状】 54,132 人 【目標】 55,000 人	タクシー事業者と 市が利用者数を把握	施策① 市民バス・デマンド型乗合タ クシーの便数や時間帯、停 留所位置等の改善 施策② デマンド型乗合タクシーやN P O 団体等の運行に よる公共交通システ ムの導入 施策③ 免許返納制度割引券 の 1 回あたりの利用 枚数の緩和
	指標② まちづくり満足度 （公共交通分野） の向上	【現状】 2.86 【目標】 4.00	市が 「市民意識調査」で 把握	施策④ デマンド型乗合タクシーに予 約方法 I T 化の推進
	指標③ 免許返納制度申請者数 （累計）	【現状】 257 人 【目標】 500 人	市が把握	
基本目標 2	指標④ 観光客数	【現状】 218 万人 【目標】 650 万人	市が把握	施策⑤ 駅や主要施設におけ るデジタルサイネー ジによる公共交通情 報の提供
	指標⑤ 観光宿泊者数	【現状】 34.6 万人 【目標】 80 万人	市が把握	施策⑥ 交通事業者との連携 による新たな公共交 通システムの導入 施策⑦ 支払方法のキャッシ ュレス化の推進

第7章 資料編

1 市民バスとデマンド型乗合タクシーの概要

(1) たっこちゃんバス（市民バス）



田沢湖生保内地区において、田沢湖庁舎前を起点として、向生保内線（田沢湖駅～向生保内～仙岩団地～武蔵野）を循環する市民バス。

市の指定管理者であるロイヤル交通株式会社が運行。

【運賃】大人 200 円/回、小中学生 100 円/回

【運休日】日曜日、祝日、12 月 31 日～1 月 3 日

【問合せ】ロイヤル交通(株) 秋田営業所

☎43-0101

(2) スマイルバス（市民バス）



角館地区において、角館駅を起点として中川線・下延線・八割線の3路線を運行する市民バス。

市の指定管理者である株式会社西宮家が運行。

【運賃】大人 200 円/回、小中学生 100 円/回

【運休日】日曜日、祝日、12 月 31 日～1 月 3 日

【問合せ】(株) 西宮家 ☎52-2438

(3) デマンド型乗合タクシー



角館中心市街地と神代・白岩・西木北部・西木南部のそれぞれの地区を結ぶ乗合交通サービス。

事前に利用する日時、乗車停留所、降車停留所を予約する。

角館地区のタクシー事業者2社が市の補助金を受けて運行。

【運賃】大人 200～820 円/回（中学生以下は半額）

【運休日】日曜日、祝日、12 月 31 日～1 月 3 日

【問合せ】白岩・神代地区

平和観光タクシー(株) ☎54-3223

西木北部・西木南部地区

角館観光タクシー(株) ☎54-1144



2 新しい公共交通システム

(1) 角館オンデマンド交通「よぶのる角館」

市と JR 東日本秋田支社が角館エリアで共同で運営する、市民の皆さまや観光で訪れたお客さまにご利用頂ける新しい乗合交通サービス。「よぶのる角館」は、角館駅・武家屋敷周辺の運行エリア内（フリー乗降区域）において、1回300円でお好きな場所からお好きな場所まで、お客さまからの予約があったときに運行します。フリー乗降区域の外でも、「角館温泉花葉館」や「抱返り溪谷」等の7箇所の乗降箇所でも乗り降りできます。

①サービス名称・ロゴ

サービス名称：よぶのる角館

オンデマンド交通が、文字通り、「呼んで」「乗る」乗り物であることをシンプルに表現。下記のロゴを目印として、オンデマンド車両や宣伝物などに掲出します。



「よぶのる角館」ロゴ



「よぶのる角館」車両イメージ

②運行事業者

羽後交通株式会社（本社：秋田県横手市前郷二番町4番10号）

角館観光タクシー株式会社（本社：秋田県仙北市角館町横町42番1号）

③運行期間・運行時間

運行期間：令和4年5月17日（火）～令和5年3月31日（金）

運行時間：8時30分から17時30分まで

（予約受付時間は8時から17時まで）

※年末年始や催事開催等に伴い運休する場合があります。

④運賃

1回300円（おとな・こども均一料金）

※WEB（スマートフォン専用サイト）上の電子チケットによる事前決済の他、車内で Suica等指定の交通系ICカード又は現金でもお支払いいただけます。

⑤運行エリア

下図の角館駅周辺・武家屋敷エリアのフリー乗降区域のほか、観光のお客さまに便利な郊外の7箇所の乗降箇所でも乗り降りできます。

【フリー乗降区域】下図の角館駅周辺エリア・武家屋敷エリア等

【フリー乗降区域の外側の乗降場所】

「角館温泉 花葉館」、「ファーム inn 緑の風」、「農家民宿『庵』」、「あきた芸術村」
「Semboku Workplex」、「温泉ゆぼぼ」、「抱返り溪谷」

※「フリー乗降区域」と上記乗降場所の途中で乗降することはできません。



フリー乗降区域詳細

3 市民意識調査（公共交通分野抜粋）結果

第3章で記述した「令和3年度市民意識調査」調査票（公共交通分野抜粋）を下記に掲載します。

（1）調査票

問5 仙北市内の公共交通についてお伺いします。

1) 普段の生活において、最も利用する交通手段はどれですか（1つ選んで番号に○をつけてください）

1. 自家用車・バイク等を自分で運転 2. 家族が運転する車への同乗 3. 自転車 4. 徒歩
5. 市民バス（たっこちゃんバス・スマイルバス） 6. デマンド型（予約制）乗合タクシー
7. 羽後交通路線バス 8. タクシー 9. 秋田内陸縦貫鉄道 10. JR

1) で5, 6, 7（市民バス、デマンド型（予約制）乗合タクシー、羽後交通路線バス）に○を付けた方は2)へ。それ以外の方は3)へお進みください。

2) 最も利用されている交通手段の下記のサービスに関して、どのように感じますか

（満足度、重要度の1～5のうちから1つを選んで○をつけてください。）

① どれくらい 満足 していますか。 ② どれくらい 重要 だと思えますか。	① 満 足 度					② 重 要 度				
	満 足	や や 満 足	ど ち ら と も い え な い	や や 不 満	不 満	重 要	や や 重 要	ど ち ら と も い え な い	あ ま り 重 要 で な い	重 要 で な い
64)運行ルート	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
65)運行本数	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
66)運行時間帯	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
67)停留所までの距離	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
68)運賃	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
69)情報提供（運休情報・時刻改正など）	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
70)停留所などの待合環境	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
71)乗・降車時の対応や車内環境	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5

3) どのような運行形態の公共交通があれば利用したいと思いますか。

(1つ選んで番号に○をつけてください)

番号	運行形態	料金 (1回乗車)	運行主体
1	決められた時間に決められた道を運行する。 (たっこちゃんバス・スマイルバスのような市民バスなど)	200円程度	市
2	予約があるとき、決められた時間に決められた道を運行する (デマンド型(予約制)乗合タクシーなど)	200円～ 800円程度	民間
3	その他(		

4) あなたの希望する公共交通が運行した場合、利用する際に重要視することは何ですか。

下記の枠の中から最も重要視する順番に3つまでお答えください。

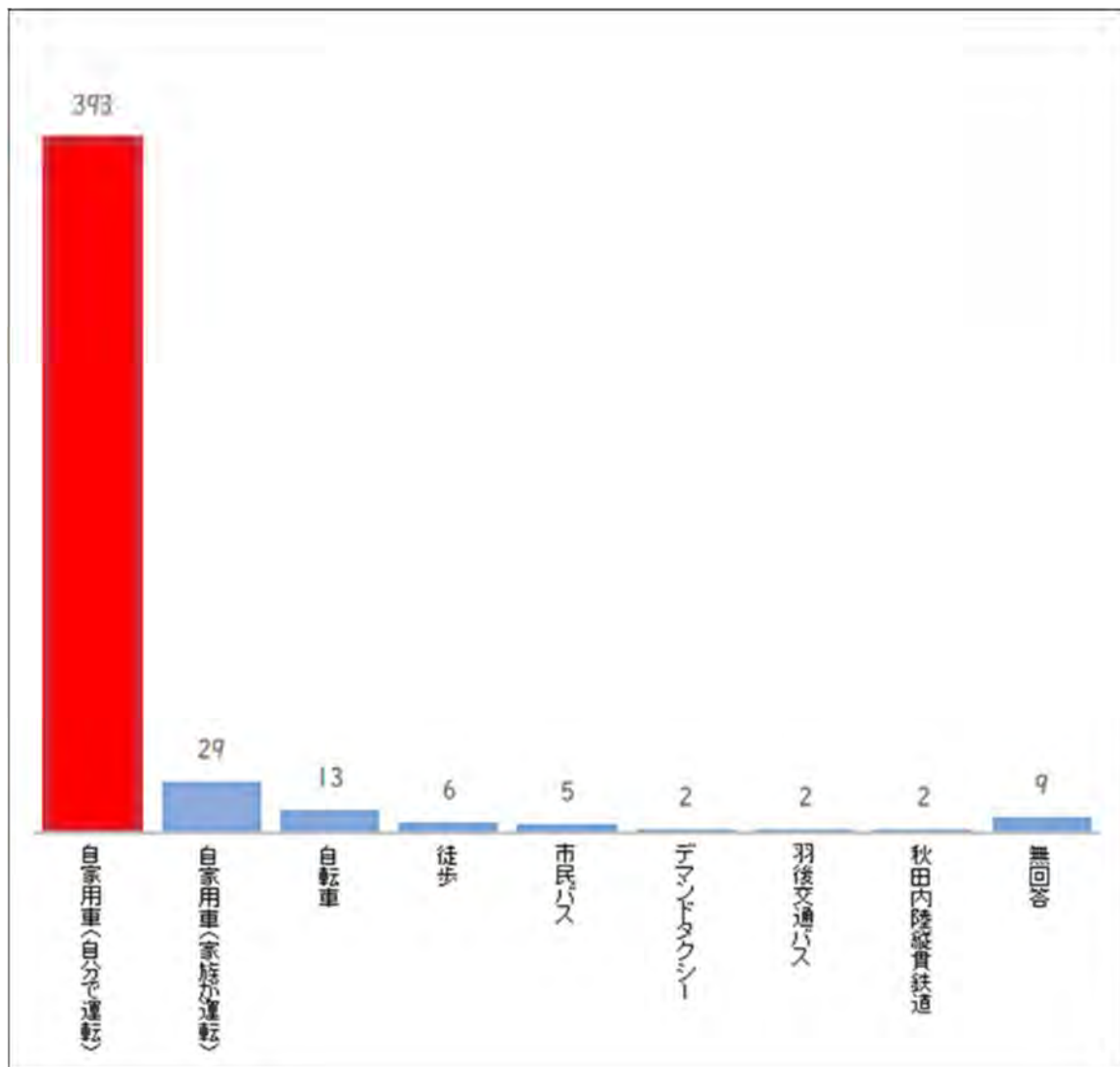
最も重要視すること () 2番目 () 3番目 ()

1. 停留所までの距離	2. 路線バス等の運行経路	3. 運賃	4. 定額運賃の導入	5. 運行時間帯
6. 路線バス等と鉄道との乗り継ぎ	7. ICカード支払の導入	8. バス車両のバリアフリー化		
9. 運行経路や時刻等のわかりやすい情報提供	10. 予約の方法(乗合タクシー)			
11. その他 ()				

(2) 集計・分析結果（「令和3年度市民意識調査 結果報告書」より抜粋。）

1. 普段の生活において、最も利用する交通手段はどれですか

自家用車の利用が最も多くなっており、「自分で運転」「家族が運転」への回答が全体の91.5%となった。今回の回答ではＪＲ、タクシーへの回答はゼロだった。



2. 市民バス、乗合タクシー、羽後交道路線バスの満足度・重要度について

(1) 満足度・重要度一覧

		満足度	重要度	評価
1	運行ルート	3.00	3.81	A
2	運行本数	2.76	3.83	C
3	運行時間帯	2.81	3.83	C
4	停留所までの距離	2.97	3.81	C
5	運賃	3.07	3.81	A
6	情報提供（運行情報・時刻改正など）	3.07	3.73	A
7	停留所などの待合環境	2.76	3.80	C
8	乗・降車時の対応や車内環境	3.14	3.75	A

(2) 満足度・重要度の評価について

① A評価（重要度・満足度ともに 3.00 以上）

関連施策について、引き続き重点を置きながら満足度の高さを維持していく必要がある。

② B評価（重要度は 3.00 未満で満足度は 3.00 以上）

関連施策について、引き続き満足度の高さを維持していく必要がある。

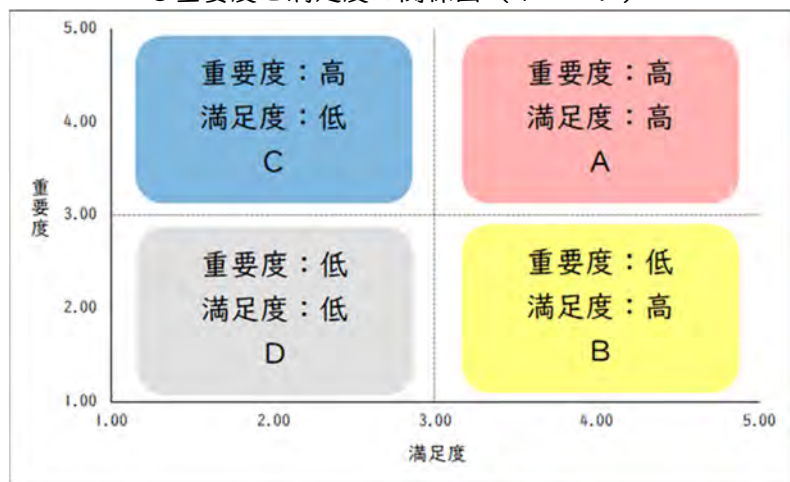
③ C評価（重要度は 3.00 以上で満足度は 3.00 未満）

関連施策について、重点的に満足度を高めるよう改善する必要がある。

④ D評価（重要度・満足度ともに 3.00 未満）

関連施策について、引き続き満足度を高められるよう改善する必要がある。

○重要度と満足度の関係図（イメージ）



(3) 満足値・重要値について

①満足値

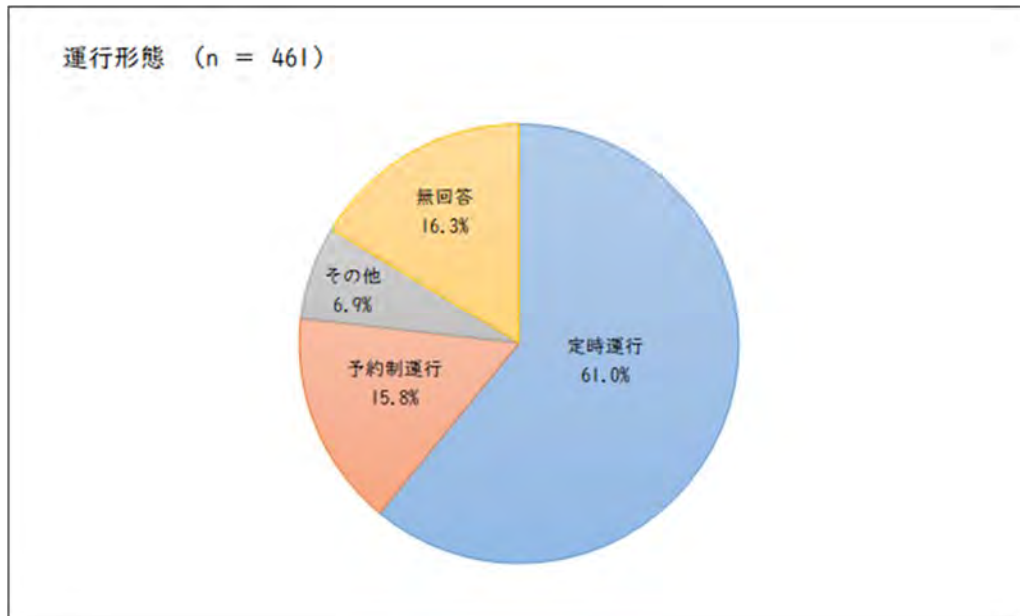
「満足」と「やや満足」への回答割合と「不満」と「やや不満」への回答割合の差。値が大きいほど市民の満足度が高い。

②重要値

「重要」と「やや重要」への回答割合と「重要でない」と「あまり重要でない」への回答割合の差。値が大きいほど市民のニーズが高い。

(4) どのような運行形態の公共交通があれば利用したいと思いますか。

定時運行への回答が61.0%となり過半数の意見だった。その他への回答は「タクシーのような公共交通」「タクシーチケットの交付」「タクシー料金を安くしてほしい」「自分で運転できる限りは利用しない」「歩行が困難な方への福祉輸送サービス」などが挙げられた。



(5) 希望する公共交通が運行した場合、利用する際に重要視することは何ですか

※【最も重要視すること】【2番目】【3番目】をそれぞれ選択

区分	回答数	割合
最も重要視すること		
停留所までの距離	141	30.6%
2番目に重要視すること		
運賃	96	20.8%
3番目に重要視すること		
運行時間帯	69	15.0%

○コメント

全体集計では「運行時間帯」「運賃」「停留所までの距離」の順となり、この3項目に対する回答が46.8%を占めた。このほかに「運行経路」「経路や時刻等のわかりやすい情報提供」への回答も多く、全体の68.0%がこの5項目への回答となった。

その他への回答は「利用する予定はない」「運行本数」「タクシーのような利便性と良心的な料金を併せ持ったようなもの」などが挙げられた。

令和3年度 仙北市地域公共交通会議 委員名簿

○委員

要綱(第3条)選任区分	所 属	職名	氏 名	備 考
(1) 仙北市長又はその指名する者	仙北市	総務部長	大山 隆誠	会長
(2) 東北運輸局秋田運輸支局長 又はその指名する者	東北運輸局秋田運輸支局	首席 運輸企画専門官	吉川 博幸	
(3) 住民又は利用者の代表	田沢湖地域代表		畠山 靖	監査委員
	角館地域代表		藤原 房雄	
	西木地域代表		鈴木 静子	
(4) 仙北市に関する公共交通事業者 及びその組織する団体	羽後交通株式会社	取締役社長	齋藤 善一	
	東日本旅客鉄道株式会社 秋田支社	総務部企画室長	外山 章	
	秋田内陸縦貫鉄道株式会社	代表取締役社長	吉田 裕幸	
	角館観光タクシー株式会社	代表取締役	木下 正成	
	平和観光タクシー株式会社	代表取締役	千葉 茂	
	田沢観光株式会社	代表取締役	吉田 裕幸 ※7号委員と併任	
(5) 仙北警察署長又はその指名する者	仙北警察署	地域・交通課長	東海林 悟	
(6) 道路管理者又はその指名する者	東北地方整備局 秋田河川国道事務所	所長	木越 養一	
	秋田県仙北地域振興局 建設部	次長	阿部 透	
(7) 学識経験者・ その他市長が必要と認める者 (交通運輸壇鏡労働組合、県ほか)	羽後交通労働組合	副委員長	高橋 正竜	
	秋田県観光スポーツ部 交通政策課	地域交通対策監	三浦 一成	
	一般社団法人 田沢湖・角館観光協会	総代	吉田 裕幸 ※4号委員と併任	
	仙北市商工会	事務局長	石郷岡 直宏	監査委員
	仙北市社会福祉協議会	事務局長	細川 義彦	
	仙北市教育委員会	教育総務課長	湯澤 満	

○事務局

所 属	職名	氏 名	
仙北市 総務部 企画政策課	課長	齋藤 洋	
	参事	永井 尚	
	係長	草皆 晃	

仙北市地域公共交通計画

令和4年3月発行

発行者 仙北市総務部 企画政策課

〒014-1298

秋田県仙北市田沢湖生保内字宮ノ後 30

電話 0187-43-1112 / FAX 0187-43-1300

仙北市ホームページ <http://www.city.semboku.akita.jp/>



仙北市地域公共交通計画