

仙北市地域公共交通網形成計画

平成 28 年 3 月



目 次

第1章 計画策定の背景と目的	1
1. 計画の背景	1
2. 計画の目的	1
第2章 関連する計画・施策等の状況	2
1. 第2次仙北市総合計画	2
2. 仙北市都市計画マスタープラン	4
3. 仙北市総合戦略	10
4. 仙北市観光振興計画	12
5. 仙北市過疎地域自立促進計画	14
6. 秋田内陸地域公共交通総合連携計画	15
7. 各計画において求められる公共交通の役割	18
第3章 仙北市の概況と公共交通の現況	19
1. 市の概要	19
2. 人口動向	20
3. 社会経済状況	25
4. 仙北市のまちづくりに関する主なプロジェクト	27
5. 仙北市における公共交通の現状	29
第4章 アンケート調査結果	47
1. 市民アンケート調査結果総括	47
2. 利用者アンケート調査結果総括	48
第5章 仙北市地域公共交通に関する主な課題	49
1. 各調査の主な内容	49
2. 主な課題の整理	50
第6章 仙北市地域公共交通網形成計画	52
1. 目指す地域の将来像と公共交通の役割	52
2. 計画の理念及び基本方針	53
3. 計画の区域と計画期間	54
4. 計画の目標	55
5. 目標達成に向けて実施する施策および実施主体	58
6. 施策の実施スケジュール	68
7. 評価指標の設定	69
8. 計画の評価及び推進体制	70
■ 資料編	71
1. 市民アンケート調査	72
2. 利用者アンケート調査	86

第 1 章 計画策定の背景と目的

1. 計画の背景

本市の公共交通は、各バス路線のほか、J R 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バス交通を中心とする公共交通は一段と重要性を増すものと見られ、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、市全体の地域公共交通をどのように展開すべきかを模索するため、本市では平成 26 年度に市内において「仙北市地域公共交通体系ビジョン策定委員会」を開催し、諸課題に対する認識と情報の共有を図るとともに、各課における個別課題の聴取を実施しました。また、大仙市、美郷町との公共交通の広域連携を視野に「大曲仙北圏域における地域公共交通対策研究会」を設立し、今後の交通のあり方について検討を進めてきました。

この間、国においては、平成 25 年 12 月に「交通政策基本法」が施行され、平成 26 年 11 月には「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」を一部改正し、地域公共交通総合連携計画に代わって、新たに持続可能な公共交通網の形成に資するための「地域公共交通網形成計画」が規定されています。この地域公共交通網形成計画においては、「コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携」、「地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築」等が求められています。

こうした法改正の趣旨を受けて、本市では、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こととし、「仙北市地域公共交通網形成計画」を策定します。

2. 計画の目的

本計画は、本市を取り巻く状況や公共交通の現状・課題を確認するとともに、市民の潜在的なニーズ・既存系統の利用実態などの調査を行い、それらの情報を基礎素材として、本市の総合計画や将来都市構想に即し、将来にわたって市民の生活を支える持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた取り組み方針を示すことを目的としています。

第2章 関連する計画・施策等の状況

本計画の策定にあたり、本市の目指すまちづくりや公共交通政策に関して、上位計画と位置付けられる「第2次仙北市総合計画」や「仙北市都市計画マスタープラン」を始め、その他の関連計画との整合性を図るため、各計画における方針や施策などについて整理します。

1. 第2次仙北市総合計画

本計画は、平成37年度における「まちのすがた」を明らかにし、今後のまちづくりの目標や基本的な方向等を示し、市民と行政が協働して取り組むまちづくりの基本的な指針として策定されており、「基本構想」及び「基本計画」と「実施計画」により構成されています。

【基本構想】

平成28年度から平成37年度までの10年間を対象期間とし、まちづくりの基本理念と目指す将来像を定め、市政運営の基本方針を示すものです。

【基本計画】

基本構想と同様に、平成28年度からの10年間を対象期間とし、この10年間を前期と後期の5年ずつに分け、基本構想に掲げる都市像の実現に向けて、各分野で取り組むべき施策の方向性を明らかにするものです。

【実施計画】

実施計画は3年間の計画とし、基本計画で示した施策の方向性に従い、具体的な事業の内容を明らかにし、ローリング方式により毎年度見直します。

(1) 仙北市の目指すまちの基本理念と将来像

【まちづくりの基本理念】

「健やかに美しく輝くまち」

【まちづくりの将来像】

「小さな国際文化都市」～市民が創る誇りあるまち～

ー将来像イメージー

現総合計画の将来像「観光産業を活かした北東北の交流拠点都市をめざして」の考えを継承しつつ、本市にある人材、自然、産業、生活、文化など様々な有形無形の素材を更に磨き上げることで、国内はもとより国外から訪れる人々をも魅了するまちにグレードアップしていこうという考えです。

それだけの素材は本市にふんだんにあり、自信を持ってその豊かさを大事にし、活用していくことがひいては将来像の実現につながっていきます。

(2) 基本目標・施策大綱（まちづくりの目標）

本市の将来像「小さな国際文化都市」～市民が創る誇りあるまち～を実現するため、次の8つのまちづくり基本目標を施策の基本的方向とします。また、総合的かつ計画的なまちづくりを行うため、各基本目標に基づく施策大綱を定め、事業の計画と実践を積極的に展開します。

- ①創造性あふれる産業が息づくまち《産業振興》
- ②人が輝き安心して暮らせるまち《生活安全》
- ③優しさにあふれ健やかに暮らせるまち《健康福祉医療》
- ④自然と調和した潤いある暮らしを実感するまち《環境土地利用》
- ⑤個性豊かな心を育むまち《教育文化》
- ⑥誇りある暮らしをつなぐまち《移住定住》
- ⑦新たに創るゆめのまち《地方創生》
- ⑧みんなが主役協働のまち《住民参画と交流》

(3) 公共交通に関する目標達成のための施策

● 基本目標 2 市民が輝き安心して暮らせるまち《生活安全》

8) 公共交通機関の利便性の向上

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みます。

また、市民バス・デマンド型乗合タクシー運行事業者も含め、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します。

J R秋田新幹線については、全新幹線が角館駅・田沢湖駅に停車するよう利用者の利便性向上を働きかけます。

交通手段がない地域については、コミュニティバスやデマンド交通など運行する地域に合った新しい交通システムの構築を検討していきます。

2. 仙北市都市計画マスタープラン

仙北市都市計画マスタープランは、市政全般の総合的な指針である「仙北市総合計画」等に即して定められた計画で、本市の「都市づくり実践に向けた総合的な指針」として都市計画の基本的な方針を示しており、市民参加で創意工夫により描かれた本市の将来の姿を市民と行政が共有し、協働で推進する役割を担っています。平成 21 年に策定されており、目標年次は概ね 20 年後の平成 40 年としています。

(1) 都市づくりの目標と方針

本市の都市づくりの目標と方針を次のとおり定める。

【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町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

②活力を生む都市と農村の「連携・交流軸」をつくる

◆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 次交通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提供を関係機関と協力して進める。

（２）将来都市構造の考え方

将来都市構造とは、将来あるべき都市の骨格を示すものである。

本市の将来都市構造は、現状の都市構造を基本に強化していくものとする。

都市構造は、本市の広域的な位置づけや市内の人口・産業動向、公共公益施設の配置、交通流動などを勘案し、「土地利用」と「拠点形成」と「ネットワーク」で示す。

①土地利用の考え方

○身近な生活地区

- ・地域の助け合いや組織づくりなどが行われ、地域住民の生活を守るための基本単位「身近な生活地区」を形成する。

○地域生活圏

- ・身近な生活地区の地区間連携を強化しながら、多様で柔軟なサービスを支え、暮らしに安定と向上をもたらす「地域生活圏」を形成する。

②拠点形成の考え方

○生活交流拠点

- ・身近な生活地区には、地区住民の日常生活において必要な機能と周囲に抱える観光資源を活かした交流を促進する機能を担う「生活交流拠点」を形成する。

○地域交流拠点

- ・機能が集積している角館地区と生保内地区においては、地域生活圏全体を支える中心的な機能を担う「地域交流拠点」を形成する。

③ネットワークの考え方

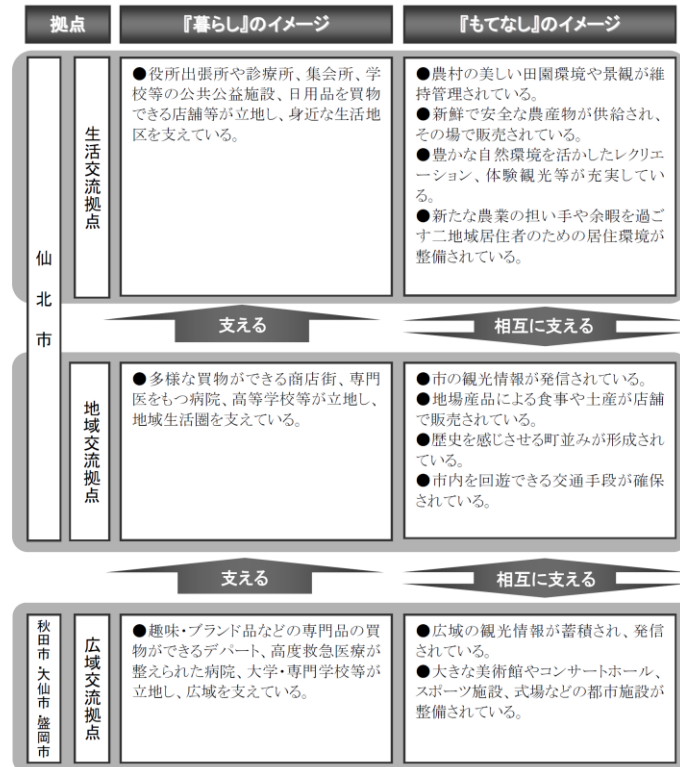
○広域交流軸

- ・『暮らし』では、高度な機能を有する広域交流拠点（秋田市・盛岡市・大仙市）が地域交流拠点（角館地区・生保内地区）を支え、地域交流拠点が各地区の生活交流拠点を支えるものとする。
- ・『もてなし』では、各拠点の特性を活かし、拠点相互で支えるものとする。
- ・これらの拠点間の機能連携を支えるための広域交通軸を形成する。

(3) 拠点機能の分担・連携イメージ

本市の地域・地区や他都市の拠点機能の分担・連携イメージを以下に示す。

【拠点機能の連携・交流イメージ】



(4) 将来都市構造

土地利用、拠点形成、ネットワークの考え方を踏まえ、将来の都市構造図を以下に示す。

【将来都市構造】



（５）分野別方針・方策

都市づくりの方針や将来都市構造の考え方を、「土地利用」、「道路・交通」、「公園・緑地」、「水道・生活排水処理」、「景観」の５つの分野に区分して整理し、具体的な方針・方策を示す。

【分野別方針・方策の構成】

分 野	基本方針	方針・方策
土地利用	１－１ 基本方針 ◆市街地機能の更新・集積 ◆集落機能の強化 ◆多様な役割を担う自然環境の保全と活用	１－２ 都市地域の指定の考え方 （１）都市地域（都市計画区域） （２）市街地（用途地域） １－３ 都市地域 （１）市街地 （２）市街地周辺 １－４ 農村地域 （１）農住調和ゾーン（集落・農地） （２）環境保全ゾーン（山林・河川・湖等）
道路・交通	２－１ 基本方針 ◆都市や農村との連携・交流を促す道路ネットワークの構築 ◆誰もが利用しやすい公共交通の確保	２－２ 道路 （１）広域幹線道路・主要幹線道路 （２）都市幹線道路（都市計画道路等） （３）生活道路（その他の市道等） （３）安心・安全・快適・美しいみちづくり （４）雪に強いみちづくり ２－３ 公共交通
公園・緑地	３－１ 基本方針 ◆利用ニーズに合った公園・緑地の整備と維持管理 ◆歴史資源や自然環境を活かした水・緑のネットワークの構築	３－２ 公園・緑地 （１）街区公園・広場 （２）総合公園・交流施設 （３）自然公園・農村公園
水道・生活排水処理	４－１ 基本方針 ◆水道水の安定供給 ◆人・まち・自然にやさしい生活排水処理	４－２ 水道施設 ４－３ 生活排水処理施設 （１）公共下水道 （２）農業集落排水施設 （３）合併浄化槽
景 観	５－１ 基本方針 ◆計画的な景観形成と保全 ◆多様な主体の理解と協力の促進	５－２ 景観 （１）景観形成および保全の計画 （２）市街地景観 （３）農山村・田園風景

(6) 公共交通に関する方針・施策

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。

市街地から離れた集落においては、自宅から最寄りの駅やバス停までの交通手段の導入により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

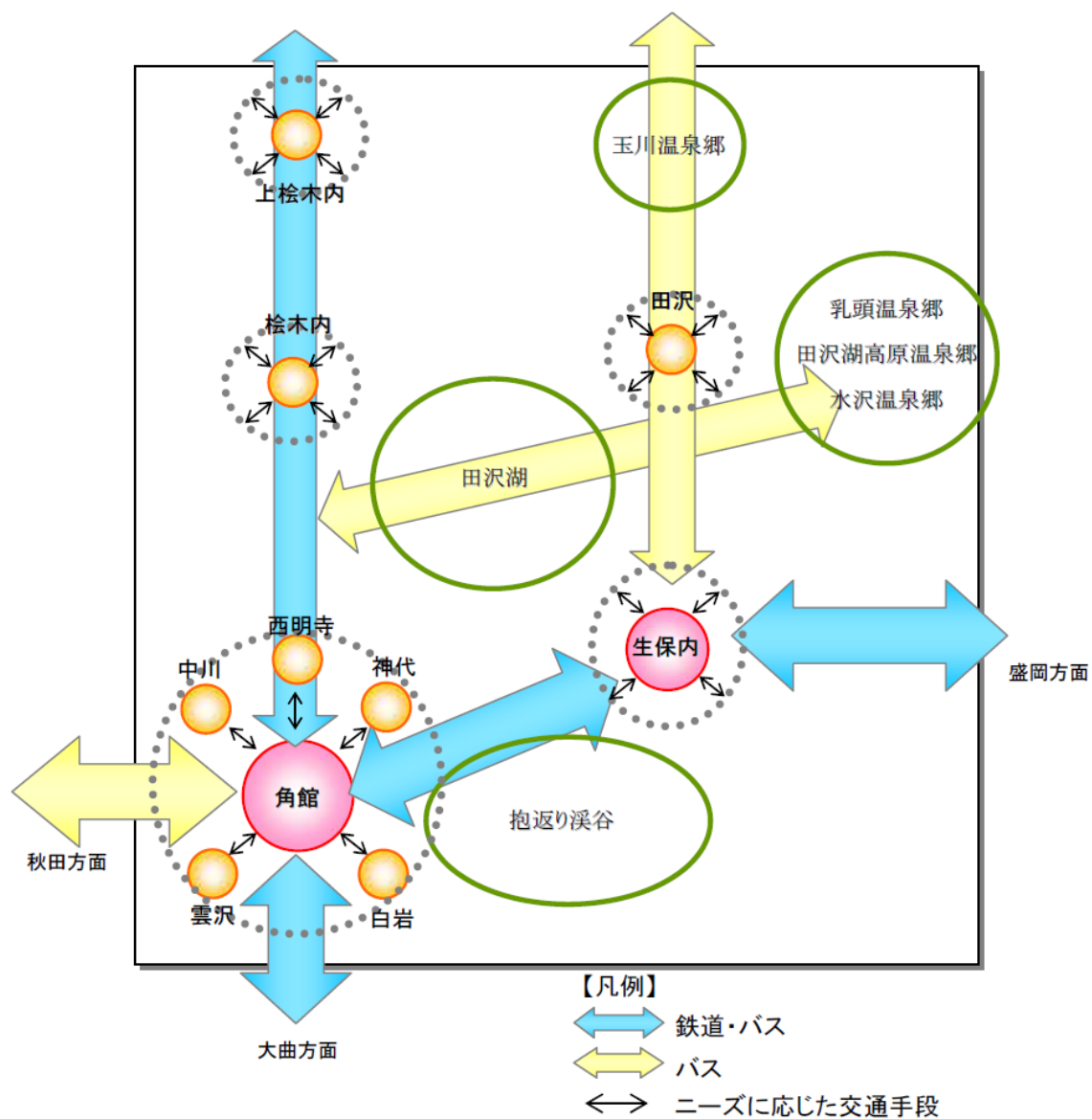
③観光地

角館駅や田沢湖駅からの観光地までの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

【公共交通ネットワークのイメージ】



3. 仙北市総合戦略

本総合戦略は、国及び県の総合戦略（取組方向や財政支援等）を踏まえて策定するものですが、本市の第2次総合計画とその方向性について異なるものではありません。人口問題を切り口に政策分野を整理した上で、取り組みの充実、強化を図るものであり、「人口減少の克服」と「地方創生」の実現に向けた施策・事業集という位置付けとなり、推進期間は国や県の総合戦略との整合性を図るため、平成27年から平成31年までの5年間としています。

（1）基本的視点

国や県の総合戦略の方向性を勘案し、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」の4つの視点に沿った取り組みを進めます。

（2）基本目標

基本的視点に沿って、4つの分野ごとに基本目標を設定し、具体的な取り組みを推進します。また、それぞれの基本目標には、推進期間の5年後に住民にもたらされる便益（アウトカム）に関する数値目標を設定します。

- ◆基本目標1 産業振興による仕事づくり
- ◆基本目標2 移住・定住対策
- ◆基本目標3 少子化対策
- ◆基本目標4 新たな地域社会の形成

（3）公共交通に関する施策等

- ◆基本目標4 新たな地域社会の形成

● 基本的方向

人口減少や高齢化の進行により、積極的に地域づくりに取り組む方や団体が存在する一方、若者の地域活動への興味の希薄化等、地域のコミュニティの機能低下が表面化しています。このため本市では、市民が地域を愛し、誇りに思うという気持ちを共通して持てるよう、様々な地域活動を支援していきます。

安全で便利な生活環境を維持するべく、公共基盤、インフラ、住民サービスの水準を適正に保つために、計画的な維持管理・更新等を推進します。また、従来の施策に対しICTの活用を積極的に推進しサービスの質や利便性の向上を図ります。

●具体的な施策と重要業績評価指標

②安全で便利な生活環境の維持・整備

地域の活動拠点を整備することで、市民の生活に関わる不安を解消させる環境整備を推進します。ワンストップで生活課題に取り次ぎ対応できる支援体制整備を推進します。各集落と活動拠点との間には、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、生活実態に応じた公共交通ネットワークの再構築を進めます。

また、各支援・サービスのニーズの把握や高齢者の安否確認、各地域・団体への情報伝達においては、ＩＣＴを積極的に活用することで減少する人的資源を補完するとともに、新たな防災システムや再生可能エネルギー社会を実現し、安全・安心な暮らしの環境づくりを進めます。加えて人的資源の有効な活用に向けて、本市と地域、民間企業等が提携し協働できる環境を構築します。

K P I	市民バス・デマンド交通利用者数 76,318 人 (H26) → 80,000 人 (H31)
具体的事業	・ 地域公共交通対策事業 ・ 道路維持補修事業 ・ 高齢者世帯等除雪支援事業 ・ 外出支援サービス事業 ・ 新防災システム導入事業

4. 仙北市観光振興計画

本計画は、本市の観光を取り巻く現状と課題を踏まえ、これらを解決する方策や将来を見据えた観光施策の進む方向を示すもので、計画期間は仙北市総合計画の計画期間終期に合わせ、平成 19 年度から平成 27 年度までの 9 年間としています。

（１）基本理念

- ① 観光の振興を図るとともに、観光と農林業、商工業との連携により、市民全体が豊かになる「観光で潤うまちづくり」を進めます。
- ② 一年を通して観光客を迎え入れることができる「いつ出かけても、何かある観光の街づくり」を進めます。

（２）基本方針

キーワード1 のこす

仙北市の観光を形作っている自然環境や農村風景、歴史・文化は、仙北市にとってかけがえのない財産です。この先人が遺した財産を守り、後世に伝えることは我々の責務であるといえます。

市民一人ひとりが、これを自覚することにより、それぞれの立場、環境でそのできる分野、範囲においてこれらの資源を後世に「のこす」環境づくりを推進します。

また、これらの保護、保存を最優先し、今あるものを自然な形で見せる、体感できる観光を推進し、仙北市にしかない本物の自然、歴史・文化を訪れた人々に提供します。

キーワード2 いやす

仙北市には、花や緑といった美しい自然景観をはじめ、温泉、雪、山の幸や人のぬくもりなど、今あるがままで人を「いやす」ことのできる要素がたくさんあります。

訪れた皆さんに癒しの空間を提供するためには、ここに住む人たちがこれらの豊かさを再認識し、残したり、再生する努力をしながら、自ら実感できることが必要です。

観光に直接携わる人だけではなく、すべての産業に携わる人々が一体となり、心身ともに健康で元気になれる、癒される空間を創り出し、これを活かす取り組みを推進します。

キーワード3 もてなす

訪れる観光客に仙北市民のあたたかさを肌で感じとってもらえるように、人と人との出会いや交流の中での小さな心配りから、使いやすさ、快適さを心がけた施設の整備に至るまで、各分野全般にわたり、あたたかい細かな気配りを心がけます。

見る人、使う人、相手の目線に立つことによって、普段私たちが気づかないところが見えてきます。いつでも、どこで、だれにでも仙北市全体であたたかく、やさしく訪れる方々を受け入れる「もてなす」心を仙北市の魅力として定着させます。

(3) 重点施策

◎ やさしさを感じる受入態勢

観光事業に携わる方たちをはじめ、市民や地域全体で観光客をあたたく迎え入れる「おざってたんせの心」の醸成と態勢づくりを推進するとともに、親切でわかりやすい案内誘導の方策など、やさしさを感じさせる施設の整備に努めます。

◎ 冬の観光を元気に

低迷している冬期観光客の増加を図ることにより、一年をとおして観光客が訪れる活気のあるまちを目指します。

◎ 魅力を伝える観光情報

仙北市のイメージ定着と誘客促進のために、ほしい情報をほしい人にきちんと提供することや、ターゲットを意識した、送り手側の顔が見えるような行き届いた情報発信を行います。

(4) 施策の基本方向

- ① 豊富な観光資源の活用と掘り起こし
- ② 観光基盤の整備と交通の充実
- ③ 「おざってたんせの心」による受入態勢づくり
- ④ 観光情報の発信と情報の収集
- ⑤ 観光と農林業、商工業の連携
- ⑥ ほんものと出会える体験型観光の推進
- ⑦ 国際観光の推進

(5) 公共交通に関する施策等

- ◆ 観光基盤の整備と交通の充実
- ③ きめ細かな交通環境の整備
 - 交通環境を整える
 - ・ 公共交通機関を利用したモデルコースの設定
 - ・ 新たな観光ルートの開発
 - 3次交通を整える
 - ・ 公共交通機関の利用促進
 - ・ タクシーの低料金化促進
 - ・ 企画バス等の支援
 - 秋田内陸縦貫鉄道を活用する
 - ・ 秋田内陸縦貫鉄道沿線関係団体との連携
 - ・ 秋田内陸縦貫鉄道乗車運動の促進

5. 仙北市過疎地域自立促進計画

本計画は過疎地域自立促進特別措置法による過疎地域の指定を受け、地域の自立促進を図るために策定しています。本市の基本理念や市の将来像、施策の基本方向等を示した「第2次総合計画」の実現が、地域の自立や過疎からの脱却に結びつく最短・最善の方法であることから、第2次総合計画の大きな8つの柱である基本目標・施策大綱（まちづくりの目標）を自立促進の基本方針としています。計画期間は平成28年4月1日～平成33年3月31日の5年間としています。

■ 公共交通に関する施策

3 交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進

（1）交通通信体系の整備方針

【ウ 交通】

運行に関わる補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必要がある。

第三セクター鉄道については、運行の継続に必要な支援を行いながら、沿線2市が連携し、2次アクセスの改善等利便性の向上による利活用促進の取り組みを行うとともに、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）現況と問題点

【ウ 交通】

バスや鉄道等の地域公共交通は、マイカーの普及や人口減少等により利用者が減少し、生活バス路線にお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、第三セクター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、生活の足の維持が極めて厳しい状況にある。

（3）その対策

【ウ 交通】

身近な交通手段の維持確保は市民の日常生活に不可欠であるため、公共交通の運行に関わる補助支援を行うとともに、人口減少に伴い減少している定期利用者数の維持に努めるべく支援を行う。

定期的な車輛の整備による安全の確保と、必要に応じた車輛の更新により安定した運行に努める。

第三セクター鉄道については、運行の継続に必要な支援を行いながら、沿線2市の連携による2次アクセスの改善等利便性の向上に務め、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。

6. 秋田内陸地域公共交通総合連携計画

本計画は、本地域をとりまく公共交通に関わる様々な課題に対応するため、地域の各主体が連携し一体となった取り組みが求められるなか、地域づくりの観点から、集落や各施設を結ぶ公共交通を再編し、地域間交流の促進や少子高齢化への対応など、地域の実情に適した公共交通体系の構築を目指して策定されています。計画の区域は北秋田市及び仙北市の全域とし、計画期間は平成 26 年度から平成 28 年度までの 3 年間としています。

具体的には、本地域の公共交通の課題と問題点に対し、4 つの基本目標を設定しており、各目標に対して達成に資する事業や実施主体等を示し、具体的な取り組みを推進することとしています。

■ 計画の目標

（１）重複路線の再編と公共交通空白地域の解消

平成 17 年の町村合併以来、旧町村の交通体系の再編が進んだとは言え、少子化による学校再編・地域医療の再編・路線バスの撤退・自治体の財政状況悪化等、情勢の変化に対応できていない。いまだに、秋田内陸線・路線バス・スクールバスなど複数の交通が重複する区間が残っている。そこで、各交通の適切な役割分担により重複路線を再編し、効率的な運行と、あわせて公共交通空白地域の解消を目指す。

（２）少子高齢化社会への対応

学校の統廃合・新病院の開業等の情勢変化に対応し、集落から公共施設までの交通を確保しなければならない。そこで、秋田内陸線のダイヤ見直しや駅への（からの）２次アクセスの確保、路線バスの利便向上等により、少子・高齢・過疎化に対応した公共交通の整備を目指す。

（３）商業・観光振興との連携

本地域の商業・観光地と公共交通の連携により、地域住民と来訪者が利用しやすい公共交通を整備し、中心市街地を活性化することを目指す。来訪者の多い観光地には、秋田新幹線・秋田内陸線・大館能代空港からの２次アクセスを充実させる。

（４）持続可能な公共交通の確保

地域づくりの根幹となる公共交通を維持していくには、地域住民や県民も連携して利活用していくことが重要であり、積極的な利活用を促進する。特に、秋田内陸線については、平成 22 年 2 月に秋田県知事及び両市長、並びに秋田内陸線社長の 4 者で合意した「経常損失 2 億円以内」の目標達成を目指していく。

■ 事業及びその実施主体等

計画の目標（１）重複路線の再編と公共交通空白地域の解消	
事業①スクールバスと秋田内陸線・路線バスの適切な役割分担の推進	
実施主体	北秋田市、仙北市、各市教育局 秋田内陸縦貫鉄道(株)、秋北バス(株)、羽後交通(株) [協力者]PTA、地域住民及び保護者
事業内容	・スクールバスの運行経路の見直し ・教育関係の予算も活用した秋田内陸線の利便向上と２次アクセスの充実を条件に、地域によってはスクールバスの廃止 ・スクールバスからの転換
実施時期	平成 26 年度～平成 28 年度
実施計画への反映	連携協議会独自事業

計画の目標（２）少子高齢化社会への対応	
事業②秋田内陸線の利便向上	
実施主体	北秋田市、仙北市、秋田内陸縦貫鉄道(株)
事業内容	・列車ダイヤの見直し ・季節・曜日・時間帯等に応じて利用喚起できる生活交通・観光交通に的を絞った増発等 ・駅舎・駅前広場・駅へのアクセス道路の整備 ・免許返納者等への鉄道利用促進を図る環境整備
実施時期	平成 26 年度～平成 28 年度
実施計画への反映	連携協議会独自事業

計画の目標（３）商業・観光振興との連携	
事業③地域交通と沿線観光地や商業施設との連携強化	
実施主体	北秋田市、仙北市 秋田内陸縦貫鉄道(株)、秋北バス(株)、羽後交通(株) 観光協会、商工会
事業内容	・各施設の個別の送迎を不要とする公共交通の充実 ・鉄道・バスと観光施設等が連携したPRや商品開発の促進 ・公共交通利用者に対する各施設等の特典 ・森吉山ゴンドラ・新クマ牧場を有効活用した観光振興 ・公共交通アクセスマップの制作（地域協働推進事業） ・ウェブ総合時刻表構築（地域協働推進事業）
実施時期	平成 26 年度～平成 28 年度
実施計画への反映	連携協議会独自事業、地域協働推進事業

計画の目標（４）持続可能な公共交通の確保	
事業⑤秋田内陸線の利活用促進	
実施主体	秋田県、北秋田市、仙北市、商工会・観光協会
事業内容	・市職員の通勤利用 ・沿線乗車券購入 ・県・市職員の乗車運動 ・沿線各団体の利用促進 ・公共交通利用促進ワークショップの開催（地域協働推進事業） ・複数の公共交通機関が連携したエリア割引切符造成（地域協働推進事業） ・スクールバスからの転換（再掲） ・２次アクセス改善による自動車からの利用転換 ・沿線ふるさと教育及びそれ以外の県民運動 ・秋田内陸線を利用する各種会議の設定 ・秋田内陸線を活用した各種イベントの開催 ・駅周辺のにぎわい作り
実施時期	平成 26 年度～平成 28 年度
実施計画への反映	連携協議会独自事業、地域協働推進事業

7. 各計画において求められる公共交通の役割

本市の第2次総合計画及びこれを上位計画とする他の関連計画をみると、バス交通等の地域の公共交通には、それぞれに求められる役割があります。以下に、各計画における主な役割と実施する施策等をまとめます。

上位計画及び 関連計画	公共交通に求められる役割	施 策
第2次仙北市 総合計画	・本市が目指す将来のまちづくりの実現に向け、「人が輝き安心して暮らせるまちづくり」など基本目標の達成を支援する役割	・交通弱者の移動手段である生活バス路線等の運行維持や利用促進対策の実施 ・秋田内陸縦貫鉄道の沿線自治体や交通事業者が一体となった利用客増進 ・JR 秋田新幹線の域内停車駅への全列車停車の要請
仙北市都市計画 マスタープラン	・活力を生む都市と農村の「連携・交流軸」の形成に向け、生活交通と観光交通の充実を図り、地域が目指すまちづくりの実現を支援する役割	・誰もが利用しやすい公共交通の確保（角館駅と田沢湖駅を中心とした公共交通網を再構築：市街地、集落、観光地）
仙北市総合戦略	・観光と各産業の調和の図られた「住みたいまち仙北」の構築の実現を支援する役割	・安全で便利な生活環境の維持・整備（地域の活動拠点の整備。各集落と活動拠点の結節等、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、公共交通ネットワークを再構築：地域公共交通対策事業）
仙北市観光振興 計画	・観光基盤の整備と交通の充実を通じ、「観光で潤うまちづくり」「いつ出かけても、何かある観光の街づくり」を支援する役割	・きめ細かな交通環境の整備（交通環境の整備、3次交通の整備、秋田内陸縦貫鉄道の活用について、具体的な施策を展開：モデルコース設定、公共交通機関の利用促進等）
仙北市過疎地域 自立促進計画	・交通通信体系の整備を通じた自立促進の取り組みを支援する役割	・身近な交通手段の確保に向けた公共交通の運行に関わる補助支援の実施。定期的な車両の整備、必要に応じた車両の更新への対応等。
秋田内陸地域公共 交通総合連携計画	・集落や各施設を結ぶ公共交通として、地域間交流の促進や少子高齢化への対応等を支援する役割	持続可能な公共交通の確保など4つの基本目標の達成に向けて、地域の各実施主体が一体となって、各種事業を展開

第3章 仙北市の概況と公共交通の現況

1. 市の概要

仙北市は、平成 17 年 9 月 20 日に、田沢湖町、角館町、西木村の 2 町 1 村が合併して誕生しました。

秋田県の東部中央に位置し、東は奥羽山脈を隔てて岩手県八幡平市や雫石町、西は秋田市、南は大仙市、北は北秋田市や鹿角市に隣接しています。

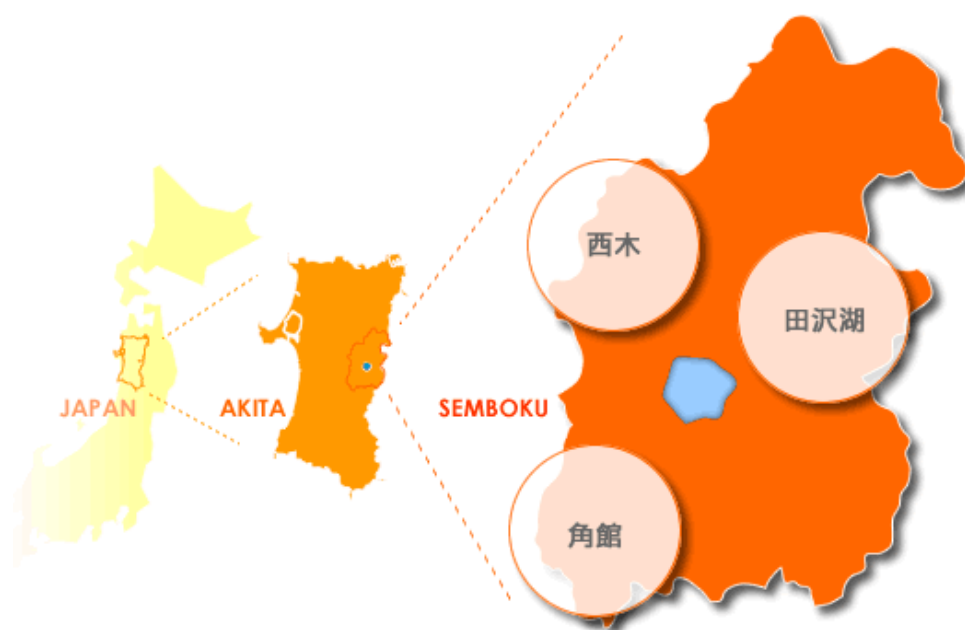
市の総面積は 109,356ha と秋田県で 3 番目に広く、県全体の 9.4%を占めており、その約 8 割が森林地帯で、奥羽山脈から流れる河川は、下流の大仙市など仙北地域の水源となっています。

市のほぼ中央に水深日本一の田沢湖があります。田沢湖は昭和 15 年、電源開発と農地開拓のため玉川の強酸性水を導入したことにより、固有品種であるクニマスなどの魚が死滅しましたが、現在は、酸性水の中和処理事業によりウグイなどの魚影が見られるようになり、平成 22 年には、山梨県富士河口湖町の西湖でクニマスが発見され、現在、本市において里帰りプロジェクトが進められています。

気候は、地域の南北間では気温、降水量ともに差がありますが、冬季には全域で平均気温が氷点下を下回る厳しい寒さで、積雪量 1m を超える豪雪地帯です。

交通については、盛岡と秋田を結ぶ国道 46 号線のほか、国道 105 号線と国道 341 号線などの道路網があり、鉄路としては市の南部を秋田と東京を結ぶ「秋田新幹線」、大曲から盛岡を結ぶ「J R 田沢湖線」、西部を北秋田市の鷹巣駅から本市の角館駅を結ぶ「秋田内陸縦貫鉄道 秋田内陸線」が走るなど、交通の要衝となっています。

【仙北市の位置】



2. 人口動向

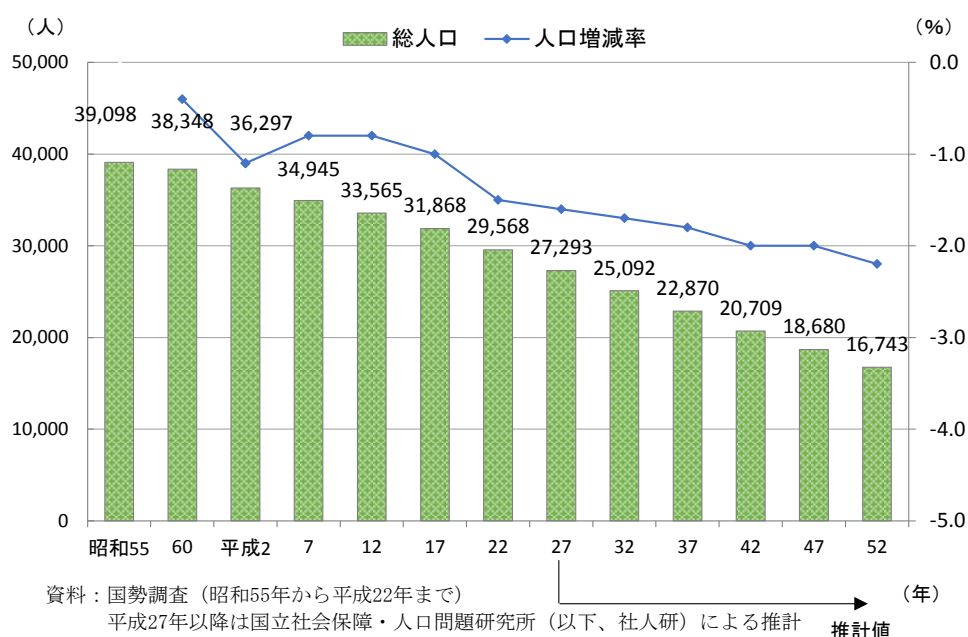
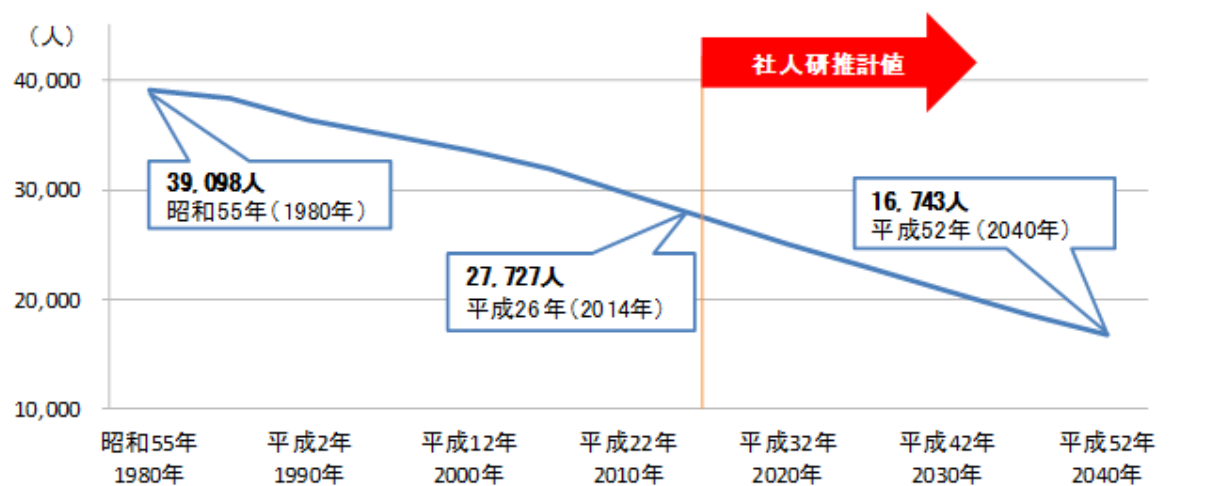
(1) 人口・世帯の推移

① 総人口の推移と将来推計

本市の総人口は、昭和 55（1980）年の 3 万 9,098 人から減少を続け、平成 22（2010）年には 2 万 9,566 人と 3 万人を下回り、平成 17（2005）年以降、年換算の人口減少率が 1 %を超えるなど、人口の減少が進んでいます。

国立社会保障・人口問題研究所の推計結果によると、平成 22（2010）年で 2 万人台となった人口は、その後も減少を続け、平成 52（2040）年には 16,743 人まで減少すると推計されています。

【仙北市の人口推移と将来人口】



資料：国勢調査（昭和55年から平成22年まで）

平成27年以降は国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研）による推計

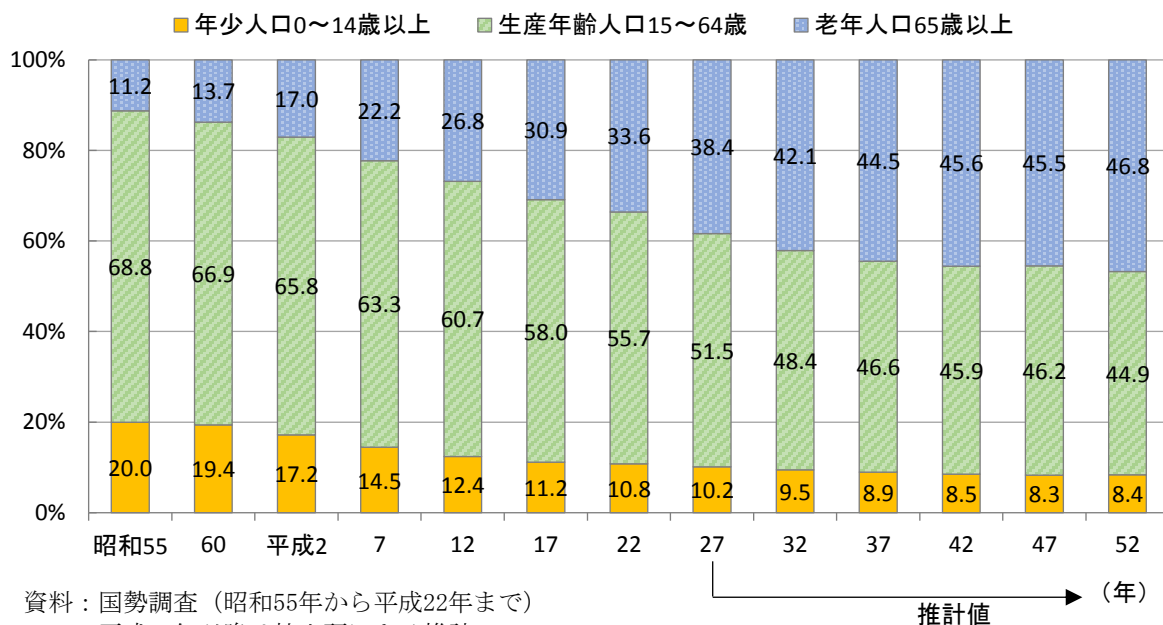
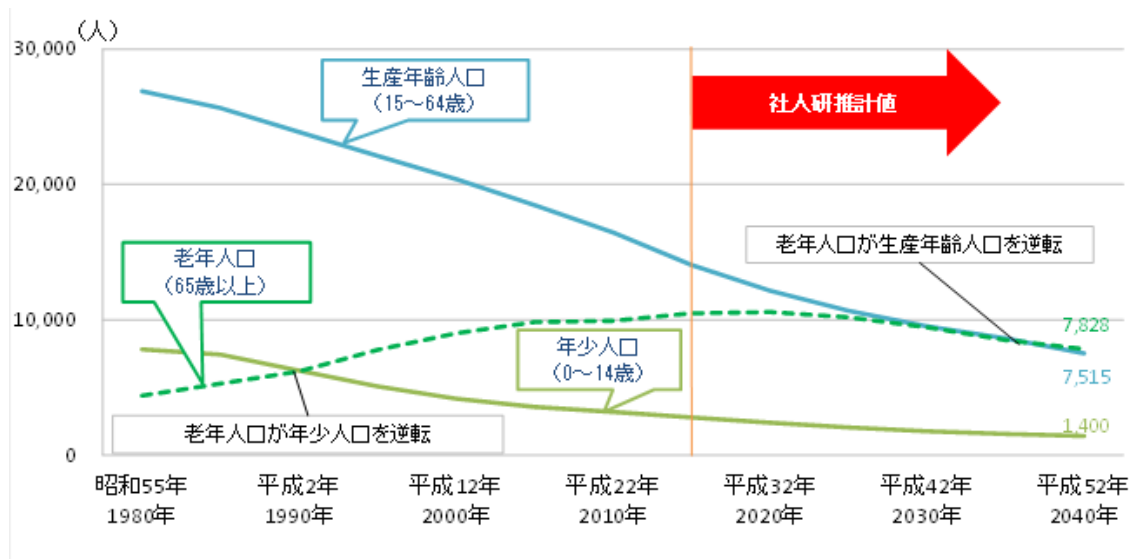
（注）人口増減率は年換算率で表示

② 年齢3区分別人口の推移と将来推計

昭和55(1980)年以降の動向をみると、本市の年少人口(0～14歳)は、昭和55(1980)年の7,807人をピークに減少しており、そのことがその後の生産年齢人口(15～64歳)の減少、更には次の世代の年少人口の減少を招いていると考えられます。

昭和55(1980)年、平成22(2010)年および国立社会保障・人口問題研究所の平成52(2040)年の年齢3区分別人口割合を比較すると、年少人口割合が低下し、平成32(2030)年に全体の1割以下になる一方、老年人口の割合が増加し、平成52(2040)年には生産年齢人口割合を逆転しています。

【年齢3区分別人口の推移と将来推計】

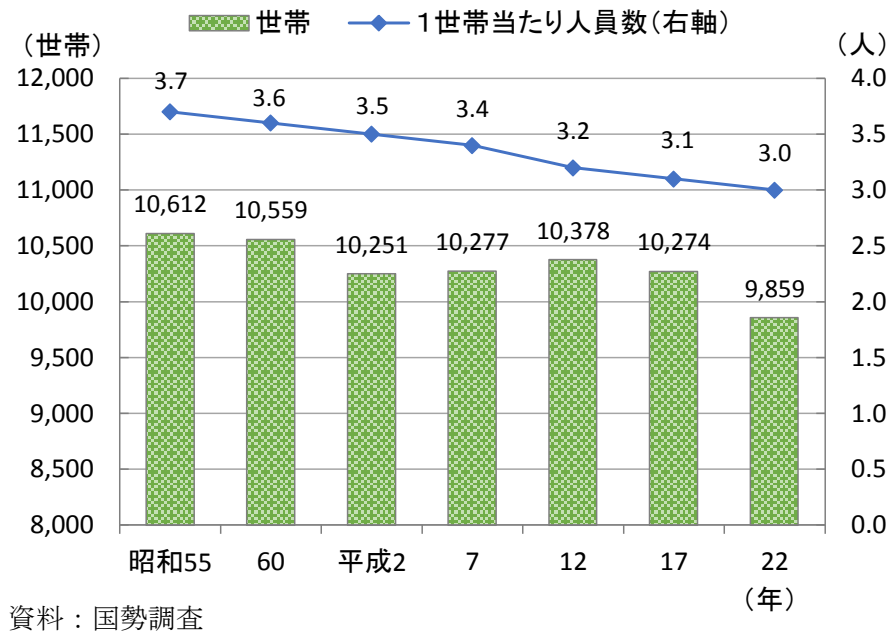


(注) 単位未満の四捨五入の関係で、合計と内訳が一致しない場合がある。以下も同じ。

③ 世帯数の推移

昭和 55 年以降の世帯数をみると、平成 7 年と平成 12 年に幾分増加していますが、総じて減少傾向で推移しています。また、1 世帯当たり人員は減少が続いており、昭和 55 年の 3.7 人から平成 22 年には 3.0 人にまで減少しています。

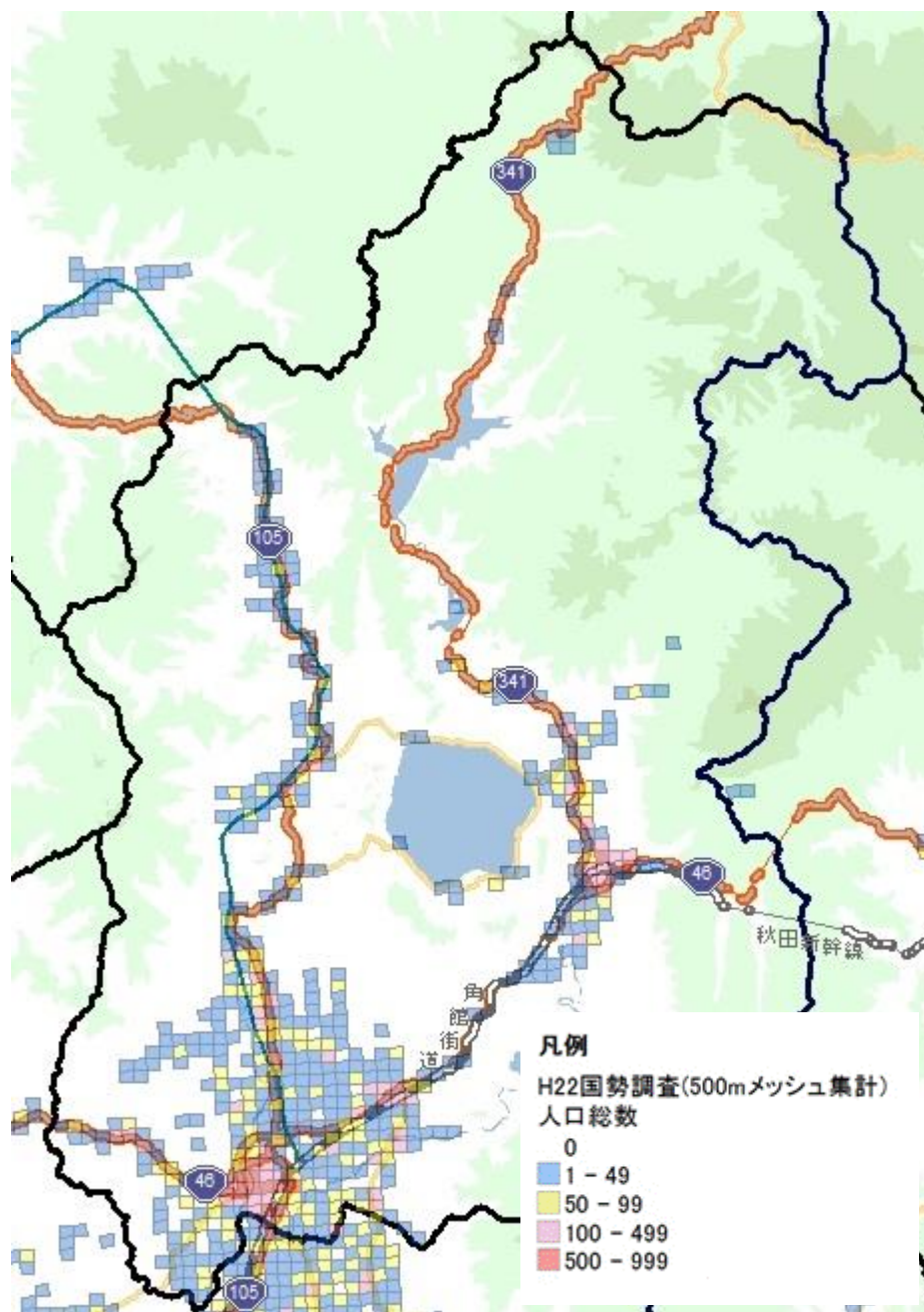
【世帯数の推移】



(2) 人口分布

人口は、角館地域や田沢湖地域の中心部を中心に集積しているほか、西明寺や桧木内などの西木地域にも比較的高い人口の集積が見られます。また、他の地域については、総じて国道沿いに小規模な集落の点在による人口の分布が見られます。

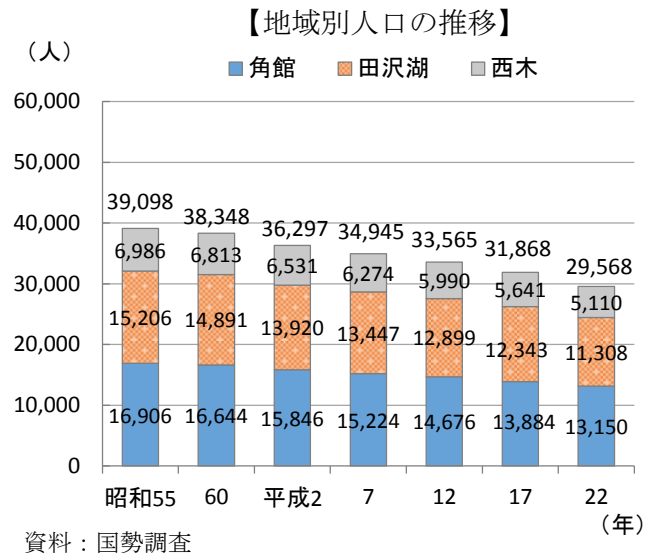
【人口分布図】



資料：平成 22 年国勢調査

(3) 地域別人口

昭和 55 年以降の角館、田沢湖、西木地域の地域別人口の推移をみると、3 地域とも一貫して人口の減少が続いています。平成 22 年の地域別の人口シェアは、角館地域が 44.5%、田沢湖地域が 38.2%、西木地域が 17.3%となっています。



(4) 通勤・通学者の状況

市外から市内への通勤・通学者は、大仙市からが 1,988 人と特に多く、次いで美郷町から 177 人、秋田市から 96 人などとなっています。一方、市内から市外への通勤・通学者は、大仙市へ 1,999 人と特に多く、以下は秋田市へ 307 人、美郷町へ 150 人などとなっています。また、県外については盛岡市や雫石町など岩手県との流動が多くなっています。域外との流動については、隣接する大仙市との結び付きが強く見られます。

【仙北市における通勤・通学による流入・流出人口（15 歳以上）】

(単位:人)

	県内外他市町村からの流入			県内外他市町村への流出		
	総数	就業者	通学者	総数	就業者	通学者
大仙市	1,988	1,643	345	1,999	1,800	199
美郷町	177	133	44	150	128	22
秋田市	96	94	2	307	252	55
横手市	71	63	8	123	118	5
鹿角市	69	69	0	0	0	0
その他	61	58	3	43	40	3
県内計	2,462	2,060	402	2,622	2,338	284
盛岡市	13	13	0	106	54	52
滝沢村	9	9	0	11	10	1
雫石町	8	8	0	60	33	27
その他	26	26	0	77	74	3
県外	56	56	0	254	171	83

資料：平成 22 年国勢調査

(5) 自動車保有台数

市内自動車保有台数、1世帯あたりの保有台数はともにほぼ横ばいの状況で推移していますが、1世帯当たりの保有台数は2台を超えており、日常生活における移動手段としての自家用車への依存度の高さがうかがえます。

【自動車保有台数の推移】

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
乗用(台)	9,975	9,873	9,846	9,642	9,495
軽自動車(台)	11,119	11,162	11,298	11,487	11,512
小型二輪(台)	227	228	223	234	241
計(台)	21,321	21,263	21,367	21,363	21,248
世帯数(世帯)	9,859	9,887	9,849	9,824	9,823
台数/世帯	2.16	2.15	2.17	2.17	2.16

資料：秋田運輸支局 秋田県市町村別保有車両数

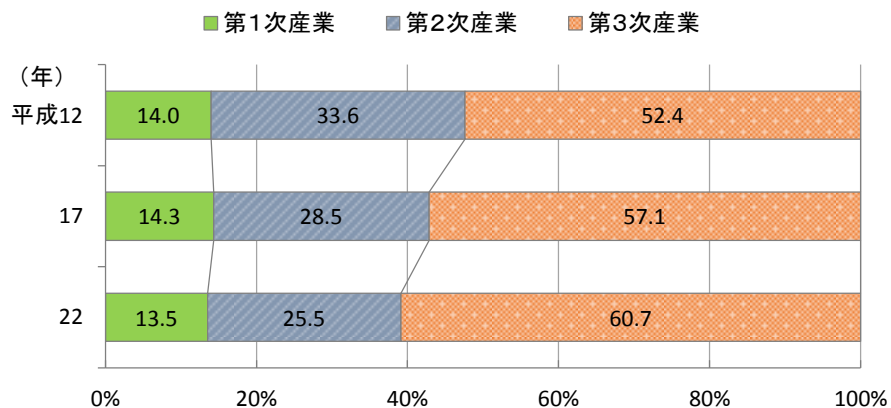
3. 社会経済状況

(1) 産業

① 産業別就業者人口

産業別就業者人口は平成22年に13,954人で、産業別の構成比は第1次産業が13.5%、第2次産業が25.5%、第3次産業が60.7%となっています。平成12年から平成22年までの産業別就業者人口の推移をみると、第2次産業の割合が低下した一方、第3次産業の割合が上昇しています。また、第1次産業の割合は平成17年に増加した後、平成22年には低下しています。

【産業別就業者人口割合】



(注) 各年の構成比は「分類不能の産業」を除いて算出

資料：国勢調査

② 産業別総生産

平成 24 年度の市町村内総生産は 76,365 百万円で、産業別の構成比は第 1 次産業が 5.9%、第 2 次産業が 14.2%、第 3 次産業が 79.9%となっています。このうち第 3 次産業では、サービス業が 19.8%、政府サービス生産者が 19.4%、不動産業が 17.9%と割合が高くなっています。平成 23 年度に比べて第 1 次産業で増加した一方、第 2 次産業で大幅に減少し、第 3 次産業では微減となっています。

【産業別総生産の推移】

(単位:百万円、%)

区分\年度	平成20	21	22	23	24	構成比	対前年度 増加率
第1次産業	4,349	4,000	3,685	4,228	4,504	5.9	6.5
農業	3,913	3,571	3,179	3,715	4,007	5.2	7.9
林業	436	429	506	513	497	0.7	-3.1
水産業	0	0	0	0	0	0.0	0.0
第2次産業	11,622	13,920	10,304	12,479	10,868	14.2	-12.9
鉱業	176	456	234	132	153	0.2	15.9
製造業	5,105	4,519	4,565	5,737	4,736	6.2	-17.4
建設業	6,341	8,945	5,505	6,610	5,979	7.8	-9.5
第3次産業	67,128	65,508	63,246	61,182	61,026	79.9	-0.3
電気ガス水道業	3,269	3,518	3,278	3,439	3,285	4.3	-4.5
卸売・小売業	6,981	7,011	7,219	7,381	7,458	9.8	1.0
金融・保険業	2,697	2,653	2,589	2,467	2,353	3.1	-4.6
不動産業	13,368	13,459	13,494	13,609	13,660	17.9	0.4
運輸業	1,962	1,831	1,795	1,714	1,667	2.2	-2.7
情報通信業	1,470	1,492	1,535	1,761	1,713	2.2	-2.7
サービス業	19,855	18,909	16,853	14,885	15,158	19.8	1.8
政府サービス生産者	15,995	15,193	15,105	15,060	14,794	19.4	-1.8
対家計民間非営利サービス生産者	1,531	1,442	1,378	866	938	1.2	8.3
輸入品に課される税・関税等	-298	-195	-153	-60	-33	-0.0	45.0
市町村内総生産	82,801	83,233	77,082	77,829	76,365	100.0	-1.9

資料：平成 24 年度秋田県市町村経済年報

4. 仙北市のまちづくりに関する主なプロジェクト

本市では、第1次仙北市総合計画に描かれたまちづくりを実現するために、これまで本市の強みである観光産業の発展を視野に入れ、定住促進と交流拡大を目指したまちづくりを進めてきました。こうした中、本市では現在、平成29年4月の開院に向け、市立角館総合病院の新築移転工事が進行しているほか、秋田県との協働事業「あきた未来づくり協働プログラム」で、「田沢湖クニマス未来館」の整備を中心とする「田沢湖再生クニマス里帰りプロジェクト」が進められています。今後の公共交通については、こうしたまちづくりや観光振興等の地域戦略と一体性が図られ、相乗効果を生むような公共交通体系の整備を進めていく必要があります。

■市立角館総合病院移転新築事業概要

【事業計画書抜粋】

本事業は、緊急・高度医療などの急性期医療と地域に不足している政策的医療を効率的に提供できるよう整備することを目指し行うものであり、移転新築により、急性期医療を中心とした一般病棟と急性期または合併症を有する精神疾患患者に対応するための精神病棟で構成された病院とする。なお、一般病棟には、在宅復帰を促進するための亜急性期病床を設置する。以上、平成22年策定の新病院基本構想の基本理念として下記の通り事業計画を実施するものであります。

- ◆ 地域住民にとっていつでも安全で良質な医療と看護を提供する。
- ◆ 提供する医療について十分な説明を行い、患者さまの選択に基づく思いやりのある医療を提供する。
- ◆ 地域的な医療連携の強化により、医療機能の分担を図る
- ◆ 地域住民の生命と健康を守るため、常に医療水準の向上を図る。
- ◆ 継続的な医療提供を行うため、病院経営の健全化を図る。

■事業計画概要

- (1) 病院敷地面積：33,389.40 m²
- (2) 建築面積：10,111.64 m²（本館・エネルギー棟/機械室等含む）
- (3) 延床面積：15,168.00 m²（基本設計完了時数値記入）
- (4) 構造：RC造：三階建て（耐震構造）
- (5) 病床規模：一般病床170床、精神病床36床　合計206床（現有253床）
- (6) 病床診療科
小児科(2床)・婦人科(3床)・産科(7床)・整形外科(30床)・泌尿器科(14床)
循環器科(29床)・眼科(10床)・脳外科(31床)・外科(13床)・消化器科(31床)
メンタルヘルス科(36床)

●工事の進捗状況等

現在は、事業計画書記載の下記の第1候補地で移転新築工事が着々と進められており、開院予定は平成29年4月となっています。

- ・移転新築地：秋田県仙北市角館町西田・岩瀬地内『落合地区（落合球場向い）』
- ・面積：約37,000 m²
- ・公共交通の運行状況等

町の中心部に近く、田沢湖・西木方面及び大仙(中仙)方面にも近いなど、交通条件がよく、利便性に優れています。

角館駅より2.1kmの距離にありますが、現在、路線バス等の運行がないことから、今後通院客等の移動手段の確保に向け、公共交通機関等の対応や整備が必要となります。

■田沢湖再生クニマス里帰りプロジェクトの概要

田沢湖再生クニマス里帰りプロジェクトは、その事業期間を平成27～30年度とし、総事業費4億3,000万円を見込んでいます。この後、市が事業主体となって取り組む事項は次の通りです。

【田沢湖の再生に向けた環境整備】

1. 田沢湖再生に向けた環境保全意識の向上

- ①田沢湖クニマス未来館の整備事業
 - ・田沢湖環境学習や研究機能の整備
 - ・環境学習プログラムの発信
- ②鳴き砂復活など湖畔再生
 - ・鳴き砂復活に向けた検討協議会の発足
 - ・定期的な清掃活動やモニタリング調査の実施
- ③再生のシンボルモニュメント整備

2. 田沢湖畔の賑わいづくり

- ①田沢湖歴史案内人の育成
- ②EV自転車の配備
- ③公道でのタンデムツーリングの実施

【田沢湖・角館・西木が連携した体験型ツーリズム推進】

- 1. 各地域資源を活かした体験メニューの再構築
- 2. 田沢湖とその周辺の情報交流の推進

また、県の事業として、または県と市が協働で取り組む事項は次の通りです。

【県事業】

- ・クニマスの飼育技術の確立に向けた試験研究

【県と市の協働事業】

- ・田沢湖の水質改善調査事業の拡充
- ・クニマス未来館への導入サインの整備や道路の安全確保
- ・仙台圏や首都圏等への情報発信

5. 仙北市における公共交通の現状

(1) 仙北市の公共交通網

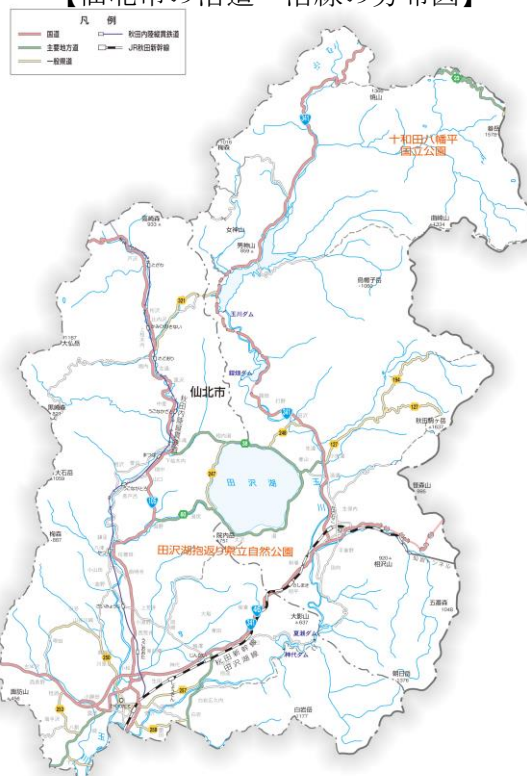
本市には、秋田新幹線やＪＲ田沢湖線、秋田内陸縦貫鉄道の鉄路があるほか、国道 46 号と国道 105 号、国道 341 号の 3 つの主要幹線道路が交差する交通の要衝となっており、本県の表玄関としての役割を担っています。

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功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。

【仙北市の沿道・沿線の分布図】



【公共交通路線図】



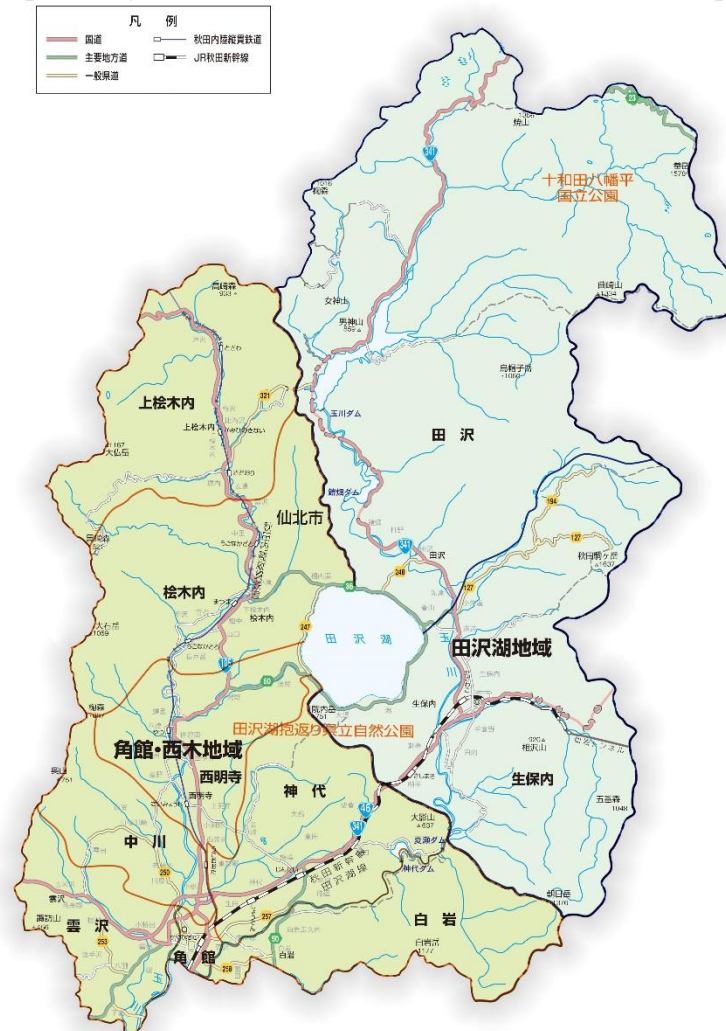
資料：仙北市

(注) 路線番号③「生保内線」について平成28年度より「角館・田沢湖線」に路線名称を変更予定ですが、本計画においては策定時点の名称「生保内線」で標記します。以下も同じ。

(2) 地域の概況及び公共交通の現況

本市の都市計画マスタープランで示されている10の地区について、各地区の概況と公共交通の状況を以下のとおり整理します。

【仙北市都市計画マスタープランにおける地域区分図】



■各地区の概況及び公共交通の現況

地 区	地区の概況及び公共交通の現況
角 館	・仙北平野の玉川と桧木内川に沿った城下町で、三方を山々に囲まれています。 ・市街地内に点在する枝垂れ桜が国の天然記念物に、桧木内川堤沿いの桜並木が国の名勝に、武家屋敷通りが国の重要伝統的建造物群保存地区に選定されています。 ・秋田新幹線の停車駅であり、秋田内陸縦貫鉄道の始発駅であるなど、交通の要衝であり、本市の都市機能が集積しています。 ・事業者路線バスや市民バス、デマンド型乗合タクシーの起点となっています。

地 区	地区の概況及び公共交通の現況
中 川	・ 桧木内川の西側に位置し、山間を縫うように県道日三市・角館線が通り、沿線に集落が形成されています。 ・ 市民バスが運行しており、日常の交通を支えています。
雲 沢	・ 本市の西側の玄関口で、東西に国道 46 号が、南北に県道本荘・西仙北・角館線が通っています。 ・ 西部の集落は事業者路線バスとスクールバスが運行し、南部の集落には、市民バスが運行しており、日常の交通を支えています。
白 岩	・ 玉川が流れる豊かな水田に集落が点在し、南北に県道大曲・田沢湖線が、東西に県道広久内・角館(停)線と白岩・角館線が通っています。 ・ 雲巖寺は、本市では最も古く 1450 年の創建で、山門は秋田県有形文化財に指定されています。昔から焼き物が盛んで、白岩焼が伝わっています。 ・ デマンド型乗合タクシーが運行しており、日常の交通を支えています。
西明寺	・ 北部には山岳地帯、南部には仙北平野が広がっており、南北を国道 105 号と秋田内陸縦貫鉄道が通っています。 ・ 東に田沢湖へとつながる県道田沢湖畔線が通り、田沢湖畔にはたっこ像やむらっこ物産館、かたまえ山森林公園等の観光スポットが集まっています。 ・ 農家民宿が点在しており、グリーンツーリズムによる交流が盛んです。 ・ 角館地区と結ぶデマンド型乗合タクシーを運行しています。
桧木内	・ 田沢湖の西側に面しており、南北に国道 105 号と秋田内陸縦貫鉄道が、東に田沢湖へとつながる県道田沢湖・西木線が通っています。 ・ 中里のカンデッコあげや裸祭りなどの伝統行事があります。 ・ 角館地区と結ぶデマンド型乗合タクシーを運行しています。
上桧木内	・ 本市の最北端に位置しており、南北に国道 105 号と秋田内陸縦貫鉄道が、東に玉川ダムへとつながる県道上桧木内・玉川線（冬季閉鎖）が通っています。 ・ 廃校となった校舎を多世代交流施設「山鳩館」として活用しており、デイサービス事業や保育事業などが行われています。 ・ 紙風船上げが冬の風物詩となり、多くの観光客を集めています。 ・ 角館地区と結ぶデマンド型乗合タクシーを運行しています。
神 代	・ 仙北平野の広大な農地を抱え、美しい田園風景が広がっており、東西に国道 46 号が通っています。 ・ 新緑、紅葉の名所である抱返り溪谷が、白岩地区とまたがって位置しており、県立自然公園区域の指定を受けています。 ・ 「たざわこ芸術村」が地域に息づく文化を全国に発信しており、多くの観光客を集めています。 ・ J R 田沢湖線と秋田内陸縦貫鉄道が運行しています。 ・ 国道 46 号を事業者路線バス、郊外をデマンド型乗合タクシーが運行しています。また、冬期間は一部でスクールバスが運行されています。

地 区	地区の概況及び公共交通の現況
生保内	・秋田県の東側の玄関口であり、東西に国道 46 号と秋田新幹線が、南北に国道 341 号が通り、交通の要衝となっています。 ・生保内平野を中心に小さくまとまった市街地が形成され、南北に集落が点在しています。南部の刺巻にはミズバショウの群生地があり、観光客を集めています。 ・日本最深の田沢湖が県立自然公園の指定を受けており、湖畔には宿泊施設やキャンプ場、思い出の潟分校などが立地しています。 ・北東部には秋田駒ヶ岳、乳頭山があり、中腹から裾野にかけて田沢湖高原温泉、水沢温泉、乳頭温泉が点在し、全国有数の温泉地が形成されています。 ・事業者路線バスのほか、向生保内地区で市民バスを運行しています。
田 沢	・北部にはブナなどの原生林が広がり、玉川温泉などの観光地が点在しています。 ・鎧端ダム以南に集落が小さくまとまって形成されています。 ・南北に国道 341 号が通っていますが、冬季は一般車両が通行止めとなります。 ・事業者路線バスが運行しており、日常の交通を支えています。

(3) バス路線

① 生活バス路線

a. 事業者バス路線

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、生保内線、鎧畑線、田沢湖一周線の4路線が運行しています。

平成26年度における事業者バス路線の輸送人員をみると、総輸送人員は6万5,472人と前年度(7万1,538人)に比べて8.5%減少しており、平成22年度(7万317人)比でも6.9%減少しています。平成23年度の落ち込みから2年連続で持ち直しの動きが見られていましたが、平成26年度は再び減少に転じ、落ち込み前の水準を下回っています。

また、路線別に輸送人員をみると、平成26年度は鎧畑線が2万890人で最も多く、生保内線が1万7,726人で続いています。いずれの路線でも前年度に比べて輸送人員が減少しています。

【事業者バス路線の運行状況（運行主体：羽後交通㈱）】

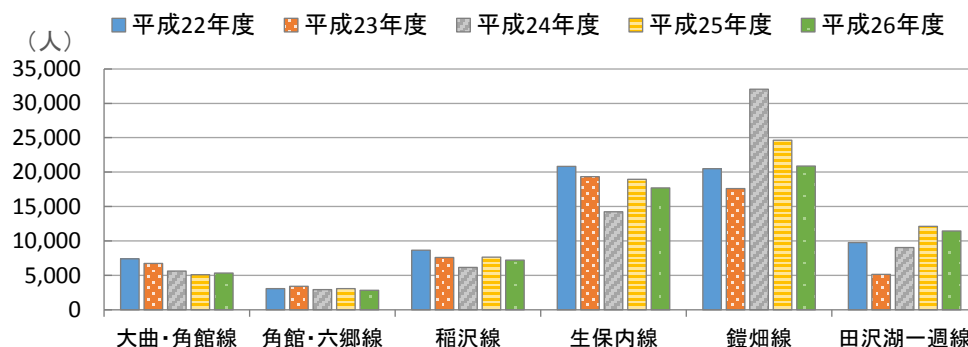
路線名	路線図 番号	起点	経由地	終点	キロ程 (km)	現在の運行水準
1 大曲・角館線	①	角館営業所	長野駅前	大曲 バスターミナル	40.7 (7.0)	・平日9.5往復 ・土日6往復
2 角館・六郷線	⑨	角館営業所	横沢車庫前	六郷高校入口	28.0 (3.5)	・平日5.5往復 ・土日祝日3往復
3 稲沢線	②	境営業所	協和小学校	角館営業所	34.6 (14.9)	・平日1日4往復 ・土日祝日運休
4 生保内線	③	田沢湖駅前	神代小学校	角館営業所	28.3	・平日7往復 ・土日祝日5往復
5 鎧畑線	④	田沢湖駅前	下田沢	鎧畑	13.8	・平日6往復 ・土日祝日3往復
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

資料：仙北市

(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22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
1 大曲・角館線	7,416	6,716	5,622	5,111	5,325
2 角館・六郷線	3,080	3,432	2,949	3,082	2,840
3 稲沢線	8,663	7,619	6,164	7,641	7,225
4 生保内線	20,851	19,349	14,255	18,947	17,726
5 鎧畑線	20,516	17,588	32,054	24,630	20,890
6 田沢湖一週線	9,791	5,167	9,049	12,127	11,466
小計	70,317	59,871	70,093	71,538	65,472

(注) 市外と相互乗り入れしている路線については、距離案文により輸送人員を算出。以下も同じ。

資料：仙北市

b. 廃止代替バス路線（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と、角館地域を循環する中川線、下延線、八割線の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、廃止代替路線として交通弱者等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

平成26年度は路線の変更等もあり、路線ごとに輸送人員の増減が見られたほか、全体としても輸送人員が4万6,160人と前年度（5万1,124人）に比べて9.7%減と2年ぶりに減少しています。

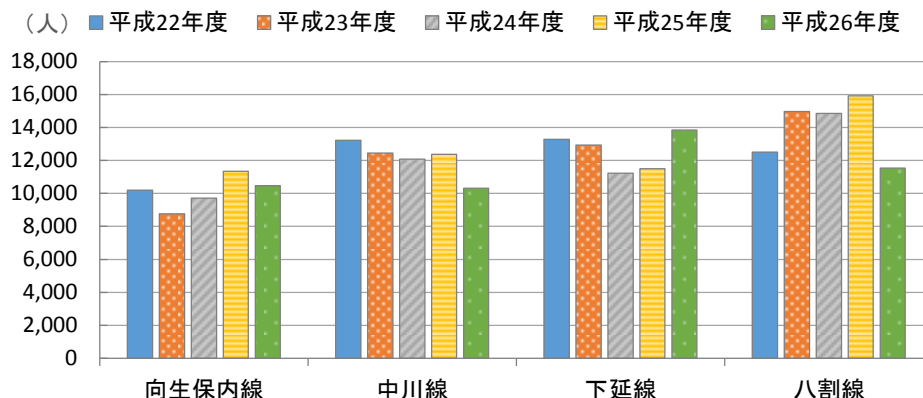
【廃止代替バス路線（仙北市民バス）の運行状況（運行主体：仙北市）】

路線名	路線図番号	起点	経由地	終点	キロ程(km)	現在の運行水準
1 向生保内線	⑭	田沢湖庁舎前	田向	田沢湖庁舎前	20.7	・平日6便 ・土曜日4便 ・日祝日運休
2 中川線	⑮	角館駅	野田	角館駅	23.5	・平日4.5往復 ・土曜日3往復 ・日祝日運休
3 下延八割線1 (下延線)	⑯	角館駅	大畑	角館駅	24.1	・平日5便 ・土曜日3便 ・日祝日運休
4 下延八割線2 (八割線)	⑰	角館駅	塩手沢	角館駅	28.1	・平日6便 ・土曜日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㈱、他の3路線は㈱西宮家

資料：仙北市

【仙北市民バス（廃止代替バス路線）輸送人員の推移】



(単位：人)

		平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
1	向生保内線	10,204	8,771	9,706	11,344	10,462
2	中川線	13,228	12,445	12,076	12,363	10,312
3	下延線	13,274	12,925	11,217	11,498	13,842
4	八割線	12,513	14,966	14,849	15,919	11,544
	小計	49,219	49,107	47,848	51,124	46,160

資料：仙北市

c. 廃止代替バス路線（デマンド型乗合タクシー）

市内のタクシー業者3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。白岩地区での運行を皮切りに、廃止代替路線として交通空白地域の解消に向けて順次運行されており、平成26年度の総輸送人員は3万158人で前年度比1.8%増加するなど、全体としては輸送人員が増加傾向で推移しています。

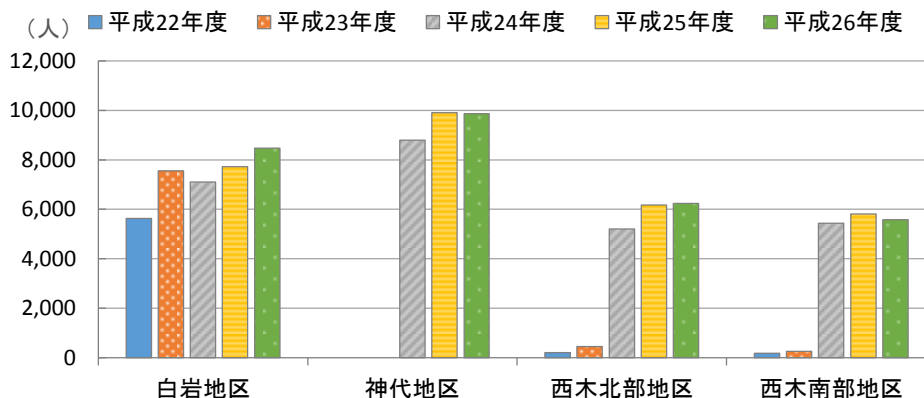
【廃止代替バス路線のうちデマンド路線の運行状況（運行主体：市内タクシー3社）】

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 デマンド白岩地区	⑩	角館駅	広久内	角館駅	27.8	・平日6往復 ・土曜日4往復 ・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	29.4	・平日5.5往復 ・土日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	58.6	・平日5.5往復 ・土曜日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	41.3	・平日5.5往復 ・土曜日4往復 ・日祝日運休

(注) 運行主体は、白岩地区と神代地区が平和観光タクシー(株)、西木北部地区が角館観光タクシー(株)、西木南部地区が(資)花場タクシー

資料：仙北市

【デマンド型乗合タクシー（廃止代替バス路線）輸送人員の推移】



（単位：人）

		平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
1	白岩地区	5,633	7,563	7,109	7,719	8,474
2	神代地区	-	-	8,802	9,914	9,865
3	西木北部地区	207	443	5,208	6,172	6,239
4	西木南部地区	173	250	5,432	5,809	5,580
	小計	6,013	8,256	26,551	29,614	30,158

資料：仙北市

② 観光バス路線

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。

平成26年度における観光バス路線の輸送人員をみると、東日本大震災やその後の自然災害などに伴う落ち込みが見られましたが、平成26年度の総輸送人員は15万262人と前年度（14万2,770人）に比べて5.2%増加しており、再び持ち直しの動きを示しています。しかし、東日本大震災前の平成22年度（15万6,454人）の水準を依然として下回っており、総じてみれば利用客が伸び悩んでいます。

また、路線別に輸送人員をみると、平成26年度は乳頭線が9万4,530人で全体の6割以上を占めており、人気路線として震災による大幅な落ち込み以降は増加傾向で推移していますが、その他の路線は総じて輸送人員が減少傾向にあり、震災前の水準を下回っています。

この間、本市の観光客数は、平成10年代は総じて6百万人台で推移していましたが、その後は減少傾向を辿り、近年は5百万人台での推移となっています。

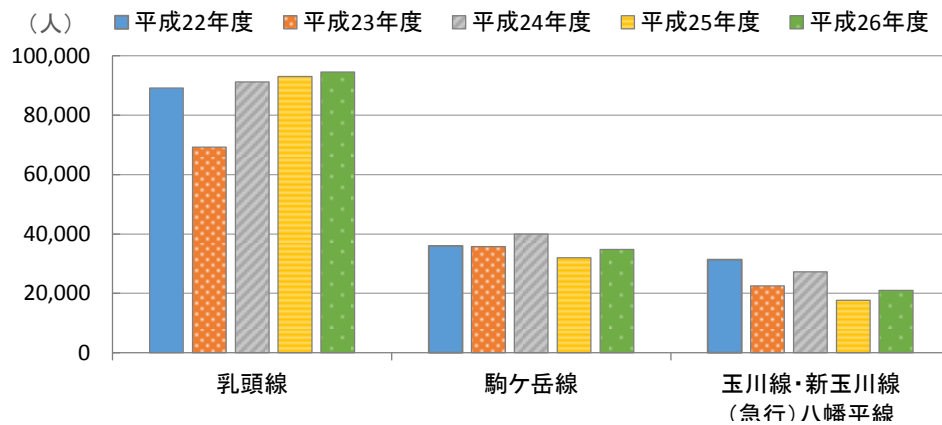
【観光バス路線運行状況（運行主体：羽後交通㈱）】

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	アルパこまくさ	乳頭蟹場温泉	23.5	1日12往復
2 駒ヶ岳線	⑦	田沢湖駅前	アルパこまくさ	駒ヶ岳八合目	27.2	季節運航(6～10月)
3 玉川線・新玉川線 (急行)八幡平線	⑧	田沢湖駅前	田沢湖畔	玉川温泉	50.0	玉川線10往復
		田沢湖駅前	玉川温泉	八幡平頂上	79.9 (52.9)	季節運行

(注) 表中の()は仙北市運行距離

資料：仙北市

【観光バス路線輸送人員の推移】



(単位：人)

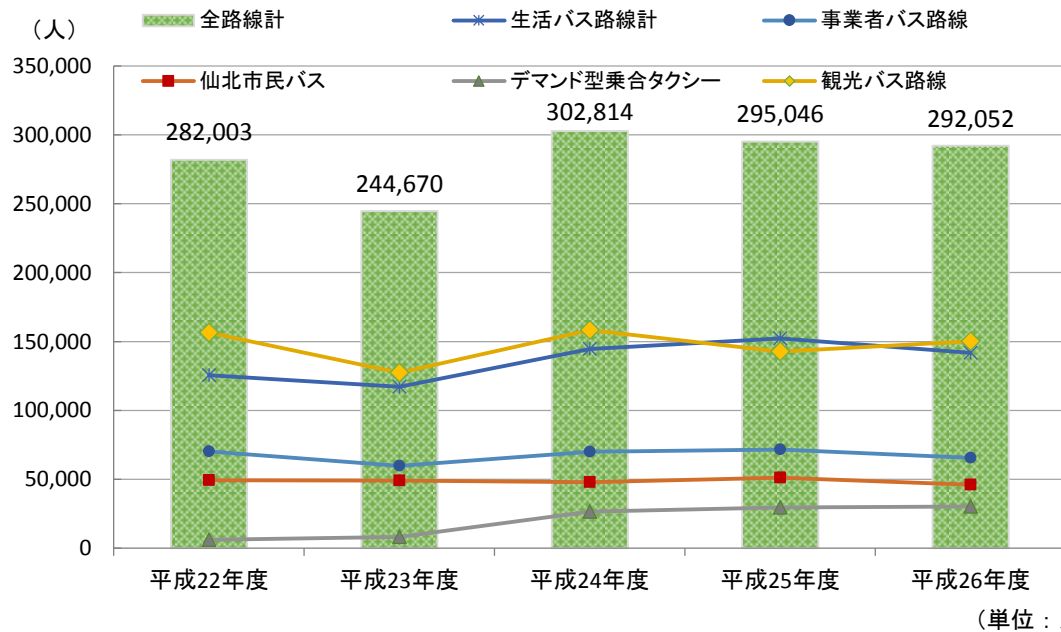
	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
1 乳頭線	89,214	69,209	91,193	93,094	94,530
2 駒ヶ岳線	35,953	35,715	39,935	32,014	34,764
3 玉川線・新玉川線 (急行)八幡平線	31,287	22,512	27,194	17,662	20,968
小計	156,454	127,436	158,322	142,770	150,262

資料：仙北市

③ 輸送人員（全路線）

最近の本市のバス輸送人員を全路線でみると、東日本大震災や、その後の自然災害の影響などに伴う増減が見られますが、総じてみれば堅調な動きを示しています。平成26年度の輸送人員は29万2,052人で、前年度（29万5,046人）に比べて1.0%の減少ながら、震災前の平成22年度（28万2,003人）比では3.6%増加しています。

【バス輸送人員の推移】



(単位：人)

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
生活路線	125,549	117,234	144,492	152,276	141,790
事業者バス路線	70,317	59,871	70,093	71,538	65,472
仙北市民バス	49,219	49,107	47,848	51,124	46,160
デマンド型乗合タクシー	6,013	8,256	26,551	29,614	30,158
観光バス路線	156,454	127,436	158,322	142,770	150,262
全路線	282,003	244,670	302,814	295,046	292,052

資料：仙北市

(4) 高速バス

本市と神奈川県藤沢市を結ぶ夜行高速バス「レイク&ポート号」（田沢湖駅前一角館営業所－大曲バスターミナル－横手バスターミナル⇄浜松町－横浜駅西口－鎌倉駅東口－藤沢駅南口）が1日1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。

（５）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等を結ぶ広域幹線として、観光客を始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、田沢湖両駅の１日平均の乗車人員の推移をみると、総じて角館駅が６００人台、田沢湖駅が３００人台で推移しています。東日本大震災の影響等による平成２３年の減少以降は２年連続で増加していましたが、平成２６年は３年ぶりに減少しています。

【鉄道（ＪＲ田沢湖線、秋田新幹線）の運行状況】

○田沢湖線

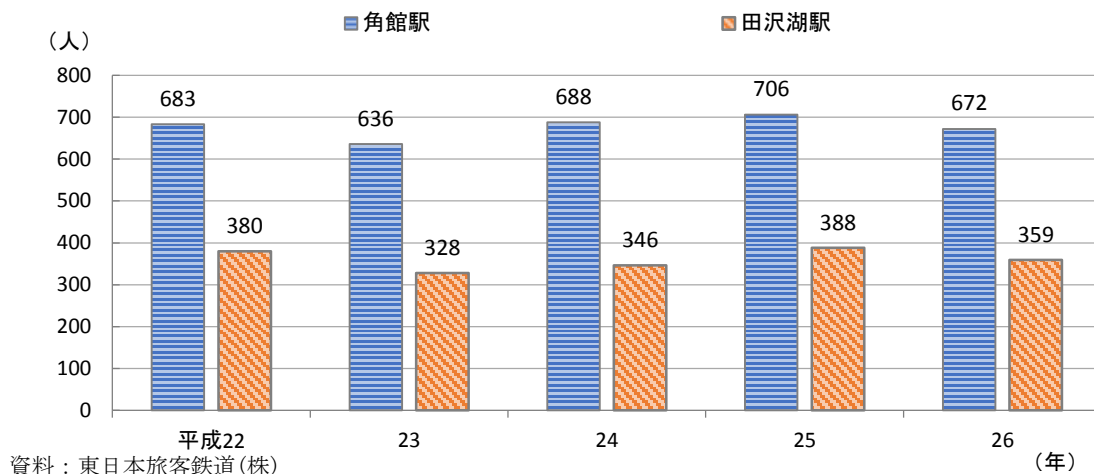
市内駅数	方面	本数	備考
角館駅、田沢湖駅など５駅	盛岡	上り８本	田沢湖駅始発１本
	秋田	下り８本	田沢湖駅終着１本

○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１５本	その他通過１本
	秋田	下り１５本	その他通過１本

資料：東日本旅客鉄道（株）

【鉄道主要駅乗車人員の推移（１日平均）】

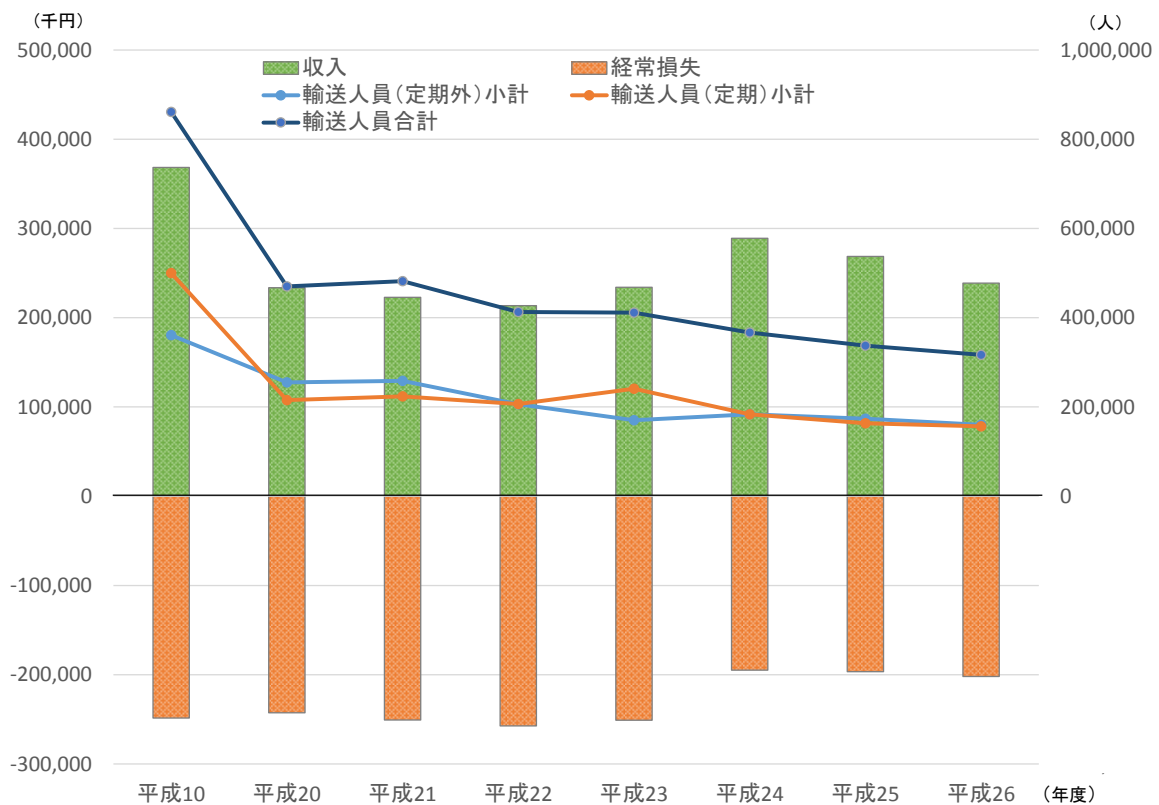


（６）秋田内陸縦貫鉄道

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 92.4 km 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。

昨年、秋田内陸線内陸地域公共交通連携協議会が実施した調査結果によると、現在内陸線を利用していない住民が 7 割以上に及んでいる一方で、5 年後の運行のあり方については、5 割以上の住民が「現状のまま（鷹巣－角館間）運行すべき」と答えています。

【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(株)

◎秋田内陸線住民意識調査結果（概要）

■秋田内陸地域公共交通連携協議会が沿線住民の利用実態の把握に向けて実施

■調査の実施時期：平成 27 年 8 月～ 9 月

■配布・回収の結果

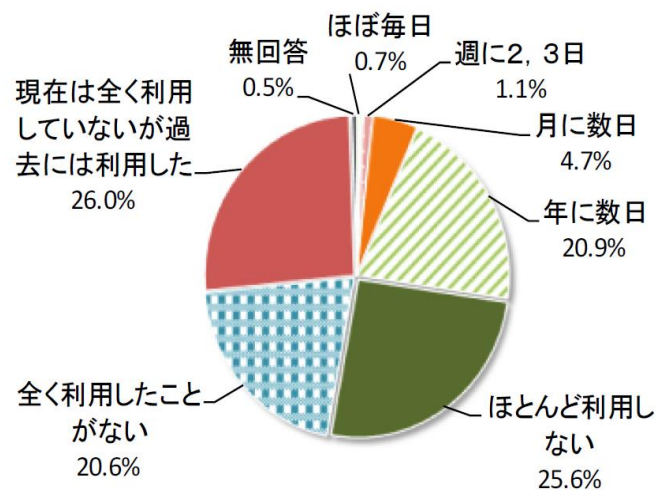
配布数	回収数 【回収率】	無効回答	有効回答 【有効回答率】
3,000 件	1,664 件 【55.5%】	5 件	1,659 件 【55.3%】

■調査結果（資料：秋田内陸地域公共交通連携協議会）

◇内陸線の乗車頻度

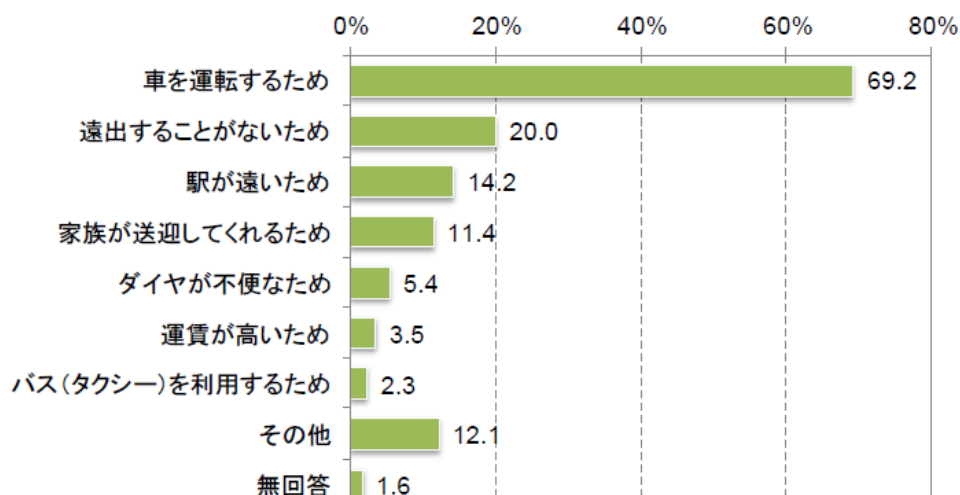
内陸線の乗車頻度については、「ほぼ毎日」、「週に 2, 3 日」、「月に数日」、「年に数日」利用しているという回答を合わせると 27.4%となっている。また、「現在は全く利用していないが過去には利用した」、「ほとんど利用しない」、「全く利用したことがない」という回答の合計は 7 割を超えている。

年齢別にみると、「ほぼ毎日」という回答は 10 代に多くなっているほか、30 代以上は、年齢が上がるにつれ「月に数日」、「年に数日」というような利用が多くなっている。地区別にみると、「阿仁地区」では乗車頻度が最も高くなっているが、それでも「ほぼ毎日」、「週に 2, 3 回」という回答は約 3%にとどまっている。一方、「田沢湖地区」、「角館地区」では、「ほとんど利用しない」、「全く利用したことがない」の回答が 7 割を超えており、他地区に比べ乗車頻度が低くなっている。



◇利用しない（利用しなくなった理由）

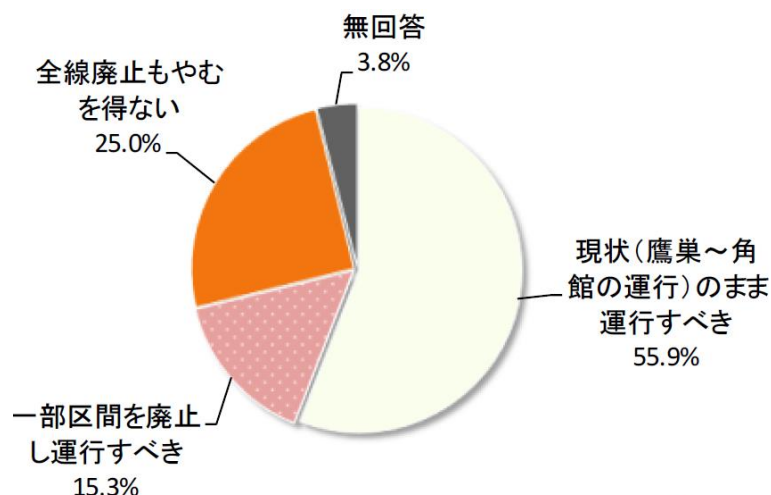
前問で「ほとんど利用しない」、「全く利用したことがない」と回答した 766 人に、その理由をたずねると、約 7 割が「車を運転するため」という回答であった。



◇5年後の運行のあり方

5年後の内陸線の運行については、「現状（鷹巣～角館の運行）のまま運行すべき」が55.9%と半数を超えている。次いで「全線廃止もやむを得ない」が25.0%、「一部区間を廃止し運行すべき」が15.3%となっている。

地区別にみると、全ての地区で「現状（鷹巣～角館の運行）のまま運行すべき」という回答が最も多くなっており、特に「阿仁地区」においては7割を超えている。一方、「角館地区」、「田沢湖地区」では「全線廃止もやむを得ない」という回答の割合が他の地区よりも高くなっている。



(7) 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	2 台	小型車両には 介護車両 1 台を含む
	小型車両	11 台	
	計	13 台	
合資会社花場タクシー	大型車両	2 台	
	小型車両	7 台	
	計	9 台	
平和観光タクシー株式会社	大型車両	2 台	小型車両には 福祉車両 2 台を含む
	小型車両	11 台	
	マイクロバス	1 台	
	計	14 台	
生保内観光ハイヤー株式会社	大型車両	1 台	
	小型車両	4 台	
	計	5 台	
田沢観光株式会社	大型車両	1 台	
	小型車両	5 台	
	計	6 台	
抱返り観光タクシー	大型車両	0 台	
	小型車両	3 台	
	計	3 台	

(8) 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。

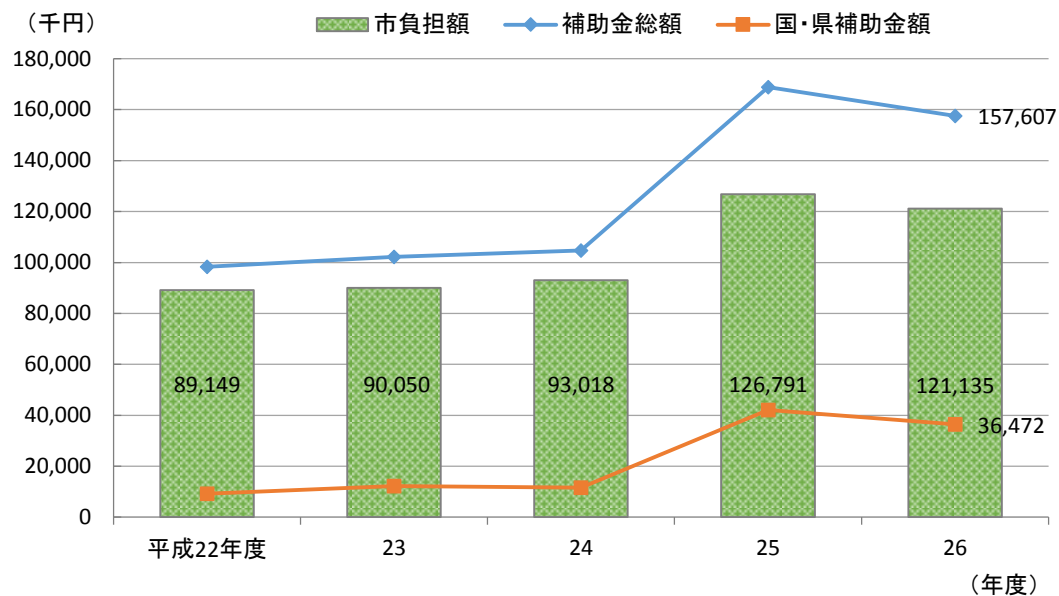
交通手段	概 要
スクールバス	バス路線のない地域やダイヤが合わないなど、通学に公共交通を利用できない地域において、市教育委員会がスクールバスを運行しています。 ・ 桧木内小学校スクール … 市所有マイクロバス 1 路線 ・ 桧木内中学校スクール … 市所有マイクロバス 1 路線 ・ 西明寺小学校スクール … 市所有マイクロバス 1 路線 ・ 角館小学校スクール … 事業者委託 1 路線 ・ 神代小学校スクール … 事業者委託 3 路線（冬期間のみの運行）

（９）公共交通に対する財政支出の状況

利用者の減少などに伴う収入の減少等を映じて、バス運行事業者や秋田内陸縦貫鉄道等の収支面は引き続き厳しく、市民の交通利便性の確保に向け、本市においても多額の補助金が投入されており、こうした支出の抑制が課題となっています。

平成 26 年度については、補助金総額約 1 億 5,800 万円が投入されており、国や県の補助金（約 3,600 万円）を除いた本市の実質負担額は約 1 億 2,100 万円となっています。

【仙北市の公共交通に係る補助金交付額の推移】



資料：仙北市

(10) 公共交通・バス路線の問題点や課題

■ 路線の重複運行の改善

- ・角館町内の幹線部分において、羽後交通 4 系統と市民バス 3 系統が重複して運行しています。重複する距離も他の地域と比較しても長く、便数が多く便利な一方で、利用者が分散し、全体として非効率な状況となっています。

■ 市立角館総合病院移転に伴う路線の再編

- ・現在の公共交通の利用者の多くを占める市立角館総合病院が移転し、平成 29 年 4 月竣工予定となっています。これに合わせた新規路線の再編が必要な状況となっています。

■ デマンド型乗合タクシーにおける改善

- ・西木北部地区デマンド型乗合タクシーについては、特定の便に至っては予約率（予約日／実運行日）が平日に限り 100%となっているほか、ジャンボタクシーが満車になることもあり、日によっての路線の長大化や移動時間の増大が利用者にとって非効率な現状となっています。

■ ハブ拠点の設定

- ・角館地域のバス路線の再編にあたっては、路線の役割分担や効率化を進めるとともに、利便性が低下しないよう角館町内間の移動、拠点間の移動、拠点と集落の移動などの乗り継ぎ地点となる適切なハブ拠点の設定が必要となっています。

■ 市の財政負担の増加

- ・利用者の減少によるバス事業の収支の悪化に伴い、路線維持に係る補助金は年々増加しており、市の財政負担の軽減が必要となっています。

第4章 アンケート調査結果

本計画を作成するにあたり、本市における生活路線を中心とした路線バスの利用実態やニーズ等を把握し、調査結果から問題点や課題を抽出するため、広く市民を対象とした「日常の移動と地域の公共交通に関する調査（以下、市民アンケート調査）」及び路線バス利用者を対象とした「利用者アンケート調査」を実施しています。

以下に、2つのアンケート調査の概要及び調査結果を総括します（詳細については巻末の資料編を参照）。

【調査の概要】

調査名称	調査方法	調査期間・回収状況等
1. 市民アンケート調査	16 歳以上の仙北市民から 1,500 人を無作為抽出し、郵送 配布、郵送回収	・平成 27 年 12 月 22 日（火） ～平成 28 年 1 月 8 日（金） ・回収数：824 票 ・回収率：54.9%
2. 利用者アンケート調査	市内路線バス、デマンド型乗合 タクシー等の車内に調査票 1,200 票を設置し配布、郵送回 収	・平成 27 年 12 月 22 日（火） ～平成 28 年 1 月 8 日（金） ・回収数：114 票 ・回収率：9.5%

1. 市民アンケート調査結果総括

■現在の移動と将来（5年後）の移動

- ・現状では「単独の移動が困難」がいずれの移動先でも1割未満にとどまっていますが、5年後の移動については「買物先」の2割を始めとして、総じてみれば2割近くの方が不安感を示しており、地域によっては3割の方が不安を感じています。
- ・免許のない方についてみると、「単独の移動が困難」の割合は、「かかりつけ医」や「買物先」への移動が困難とする割合が4割近くと高くなっています。
- ・日常的な外出先について全体でみると、外出することが一番多い地域は「角館町角館地域」で、次いで「田沢湖生保内地域」が続いています。地域別にみると、田沢湖田沢地域と生保内地域では田沢湖生保内地域の割合が特に高く、その他の地域はいずれも角館町の角館地域を中心とする地域の割合が高いなど、日頃の主な外出先については両地域への二極化傾向がうかがえます。

■利用者の状況

- ・移動にバスを利用する人は10.1%とほぼ1割にとどまっています。
- ・利用目的は通院と買物の2つが高く、通勤・通学の利用割合（2.4%）が低いこともあり、利用頻度は月2～3日以下の利用が7割以上を占めています。
- ・バスへの不満感については、「運行本数」と「運行時間帯」が3割台、「情報提供」と「待合環境」が2割台と他の項目より高めの割合となっています。

■利用しない人の状況

- ・認知度については、「バス停の位置」や「バスの乗り方」の割合が高い一方、「運行経路」や「おおよその運賃」は総じて低い割合にとどまっています。
- ・利用しない理由については、「他の交通手段で移動」が9割近くを占めています。

■公共交通の改善に対する重要度

- ・「バス停の位置」、「運行経路や時刻等のわかりやすい情報提供」、「バスの運行経路」などが総じて重要視され、「運賃」も上位にあります。

■自由回答の内容

- ・デマンドタクシーに関する記述が多く、関心の高さが窺えましたが、デマンド型乗合タクシーの運行のない地域においては「デマンドタクシーとは何か」とのコメントも多くあります。また、西木地区においてはバス運行や定期運行の要望が見受けられます。このほか、「運行本数」や「運行ルート」、「停留所の位置」の改善に関する意見・要望が多く寄せられています。
- ・「将来の必要性」と「現状でよい」などの意見や要望の合計は16.7%となっています。

2. 利用者アンケート調査結果総括

■利用者の属性等

- ・年齢別では75歳以上が5割近くと最多で、この年代を含めた60歳以上の利用者が8割近くを占めており、高齢者層の利用が多くなっています。性別では女性の割合が7割以上となっています。
- ・地域別では、総じて各地域に分散していますが、大区分（田沢湖地域、角館地域、西木地域）でみると、角館地域が4割近くと他の地域より多くなっています。
- ・路線別では、デマンド型乗合タクシーの利用者が4割近くで最多となっています。

■利用目的

- ・利用目的は、「通院」が5割近くで最も多く、次いで「買物」が2割台で続き、以下は「通学」、「通勤」の順となり、この合計は全体の88.5%を占めています。

■利用区間等

- ・目的地は、「市立角館総合病院」が全体の3割近くで最多となり、以下は角館地域の商業施設「ワンダーモール」、「病院・医院」の順で、病院、商業施設が上位となっています。
- ・利用区間は、乗車バス停は各地域に分散していますが、降車バス停は「市立角館総合病院」が最多で、以下は「ワンダーモール前」、「小学校前（角館）」の順となっています。

■運賃

- ・片道の移動にかかる運賃は平均343円ですが、500円以上の利用者も16%となっています。また、地域別では、西木地域の上桧内地域と桧内地域が高額となっています。

■利用する理由

- ・利用する理由は、「近くに停留所がある」が6割台で最も多く、次いで「他に移動手段がない」が5割台、「移動の目的に合う路線が運行している」が4割台で続いています。

第5章. 仙北市地域公共交通に関する主な課題

1. 各調査の主な内容

第3章で示した公共交通の現況調査、第4章の市民アンケート調査と利用者アンケート調査について、以下に主な内容を整理します。

現況調査	市民アンケート調査	利用者アンケート調査
【路線に関する内容】 ○角館町内の幹線部分において、計7系統の重複があり、重複距離も他に比べ長いなど、全体としては非効率な状況となっています。 ○デマンド型乗合タクシーの運行等により、交通空白地域はほぼ解消していますが、運行本数や時間等の関係で交通不便地域が存在しています。 ○西木地区デマンド型タクシーについては、利用度が高い一方、利用者にとって移動時間や距離の増大に伴う非効率な面が見られます。 ○平成29年4月の市立角館総合病院の新築移転に伴い、角館地域内の新規路線の設定や路線の再編が必要となります。これと同時に角館地域内に、乗り継ぎに便利なハブ拠点の設定が必要です。 ○田沢湖地域と西木地域を結ぶバス路線がなく、観光客等が周遊できない状況にあります。 【財政負担に関する内容】 ○利用者の減少に伴うバス事業収支の悪化から、路線維持に関わる補助金が年々増加しており、市の財政負担の軽減が必要となっています。	【路線に関する内容】 ○自由記述においては、総じて「デマンドタクシー」に関した記述が多く、「運行本数」や「運行ルート」、「バス停の位置」への意見や要望も多く寄せられています。 【利用状況等に関する内容】 ○全体の9割近くがバス等を利用しておらず、利用しているのはほぼ1割にとどまっています。一方、免許のない方についてみると、約35%がバス等を利用しています。 ○バス等利用者の利用目的については、通院と買物の割合が高く、利用頻度は月間2～3回程度以下が7割以上を占めています。 ○バス等利用者の不満感については、「運行本数」や「運行時間帯」への不満が3割台と「運賃」などの他の項目に比べて高くなっています。 【移動等に関する内容】 ○「単独の移動が困難」な方は総じて1割未満と低いものの、免許のない方についてみると、「かかりつけ医」等への移動が困難とする割合が4割近くとなっています。 ○5年後の移動の不安については、総じてみれば2割近い市民が不安感を示しています。また、日常の移動については、角館・西木地域内と田沢湖地域内での移動に二極化しています。	【路線に関する内容】 ○自由記述においては、西木地域を中心に事業者バス路線復活や新路線設置などの意見や要望が寄せられています。 【利用状況等に関する内容】 ○バス利用者は75歳以上が5割近くと最多で、この年代を含めた60歳以上の利用者が8割近くを占めるなど、高齢者層の利用が多くなっています。また、性別では女性が7割以上となっています。 ○バスの利用目的は、「通院」が5割近くで最も多く、次いで「買物」が2割台で続き、以下は「通学」、「通勤」の順となり、この合計で全体の9割近くを占めています。 ○バス利用の目的地は、「市立角館総合病院」が全体の3割近くで最も多く、以下は商業施設の「ワンダーモール」、「病院・医院」の順で、病院、商業施設が多くなっています。 【その他】 ○自由記述欄をみると、利便性提供等への感謝のコメントや現状維持等への要望が多く、この割合は全体の26.7%となっています。また、運行時間や本数、運行ルート、バス停などへ意見要望も比較的多く寄せられています。

2. 主な課題の整理

前述の現況調査や市民アンケート調査、利用者アンケート調査等から浮き彫りとなった本市の公共交通に関する問題点に対応した主な課題について、以下に整理します。

(1) 路線の重複による利用者の分散や運行経路が統一されていないなど非効率な運行の改善

問題点等	調査区分
・角館地区の町内で計7系統の路線が重複しており、利用者が分散しています。	・現況調査
・神代地区・雲沢地区・西木地区全域はスクールバスと複数の交通機関（路線バス・デマンド型乗合タクシー・内陸線）が重複して運行しています。	・現況調査
・市民バスにおいては通学時間・通院時間等により運行経路が大幅に変わるため、行き先がわかりにくくなっています。	・現況調査 ・市民アンケート
・乗継拠点となれるような、路線が集まるポイントが設定されていないため、効率的な運行となっていない路線があります。	・現況調査

(2) 便数や時間帯の改善による交通弱者や交通不便地域の利便性の確保

問題点等	調査区分
・デマンド型乗合タクシー運行地域からは予約が面倒との意見も多く、定期便との併用運行の要望も多くなっています。	・現況調査 ・市民アンケート
・西木地区のデマンド型乗合タクシーにおいて、特定の便はほぼ毎日運行しており、利用者からは予約の必要性が感じられないが、運行事業者は乗車人数に限りがあるため予約制とせざるを得ない状況にあります	・現況調査 ・市民アンケート ・利用者アンケート
・田沢湖地域から西木地域への直接移動手段に限りがあり、不便な状況が存在します。	・現況調査
・1回の乗車時間が長く、不満を感じる利用者が少なからず見受けられます。	・現況調査 ・市民アンケート
・「運行本数」、「運行時間帯」等に対する満足度が低くなっています。免許非保有者よりも免許保有者の満足度が低く、家族送迎の負担や実際に利用しようとしても利用できない環境にあると見受けられます。	・市民アンケート
・バス等の利用理由について「バス停が近い」、「バスしか移動手段がない」が過半数となっていますが、「利用しやすい時間帯のダイヤがあるから」は2割程度となっています。	・利用者アンケート

(3) 公共交通の維持に係る行政負担増加の抑制

問題点等	調査区分
・利用者の減少に伴う運賃収入の減少等により、バス路線や第三セクター鉄道の維持に必要な財政負担は、総じて増加傾向にあります。	・現況調査

(4) 2次アクセスの確保による利便性の向上

問題点等	調査区分
・近年観光客数が基調としては減少傾向にあり、観光路線バスの輸送人員も総じてみれば伸び悩んでいます。	・現況調査
・域内の公共交通は多様な形態で運行されていますが、拠点駅等から観光地、観光地から観光地へのアクセスは、乗り継ぎ環境も含め十分とは言えない状況にあります。	・現況調査

(5) 公共交通に関する認知度の向上

問題点等	調査区分
・今年度バス・デマンド型乗合タクシーを利用した人は全体の10.1%にとどまっています。	・市民アンケート
・自宅からの最寄りの停留所や乗り方は半数以上が把握していますが、運行経路・運賃等については、わからない人が多く見られます。	・市民アンケート
・公共交通の改善に対する重要度では、「運行経路や時刻表のわかりやすい情報提供」が「運行経路」や「運賃」以上に重要視されています。	・市民アンケート
・デマンド型乗合タクシーの運行がない地域からの「デマンド型乗合タクシーとは何か?」「運行しているのか?」という意見のほか、時刻表やマップなど、既に配布しているものへの要望など、周知や認知不足が窺えるコメントが散見されます。	・市民アンケート

第6章. 仙北市地域公共交通網形成計画

1. 目指す地域の将来像と公共交通の役割

本市の公共交通は、第3章に記載のとおり、鉄路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見られます。

本市の今後のまちづくりの指針となる第2次総合計画は、現総合計画の将来像「観光産業を活かした北東北の交流拠点都市を目指して」の考えを継承しつつ、「小さな国際文化都市」～市民が創る誇りあるまち～を将来像と定め、市民一人ひとりが生活の豊かさを実感できる新都市の創造を目指しています。また、まちづくりの実践に向けた総合的な指針を示した都市計画マスタープランにおいては、観光産業の発展を視野に入れ、定住促進と交流拡大を目指し、都市づくりの目標と分野別の方針・施策が示されています。

本市の公共交通には、こうした地域が描く将来像の実現に向け、地域や拠点間を結び、地域特性を活かした地域の活性化や、国内外との観光交流推進等を通じた将来都市構想の実現の支援など、本市が持続的に発展していく上で重要な役割が求められています。このため、市内に運行する各公共交通がそれぞれの役割を分担し相互に連携することで、利便性が確保された多様な交通サービスの提供を図り、市民や域外からの来訪者の移動を持続的に支えることを可能にする、総合的な公共交通ネットワークの構築を目指す必要があります。

【仙北市の公共交通の主な役割】

種別	路線区分	路線名	主な役割
鉄道	広域路線	JR秋田新幹線	市外・県外と市内の拠点を結び、都市部との交流人口の拡大を支える役割
高速バス		レイク&ポート号	
鉄道	地域間幹線	JR田沢湖線	市外及び地域の中心拠点を結び、幹線として多くの市民の移動を支える役割
		秋田内陸線	
		大曲・角館線	
		角館・六郷線	
路線バス	フィーダー系統	稲沢線	主に郊外地域と市内の中心拠点を結び、郊外地域の移動を支える役割
		生保内線	
		鎧畑線	
		田沢湖一周線	
		市民バス向生保内線	
		市民バス中川線	
		市民バス下延八割線1(下延線)	
		市民バス下延八割線2(八割線)	
		デマンド白岩	
		デマンド神代	
デマンド型乗合タクシー		デマンド西木北部	
		デマンド西木南部	
路線バス	その他必要な路線(観光路線等)	乳頭線	主に市内の中心拠点と観光拠点等を結び、観光利用者及び郊外地域の移動を支える役割
		駒ヶ岳線	
		玉川線・新玉川線	
		(急行)八幡平線	
タクシー		一般タクシー (市内全域)	鉄道、高速バス、路線バス等に対応できない部分を支える役割

2. 計画の理念及び基本方針

本市が目指すまちづくりの基本理念と将来像の実現に向け、市民の生活圏内における移動の確保を重視し、加えて地域における交流人口拡大への貢献を目指し、理念、基本方針を以下のように定め、市民、交通事業者等、行政が一体となって取り組み、将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築します。

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の拡大を通じたまちづくりへの貢献
-----	---

本市の公共交通の役割は、高齢者や通学者、通勤者、通院者、買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ます。

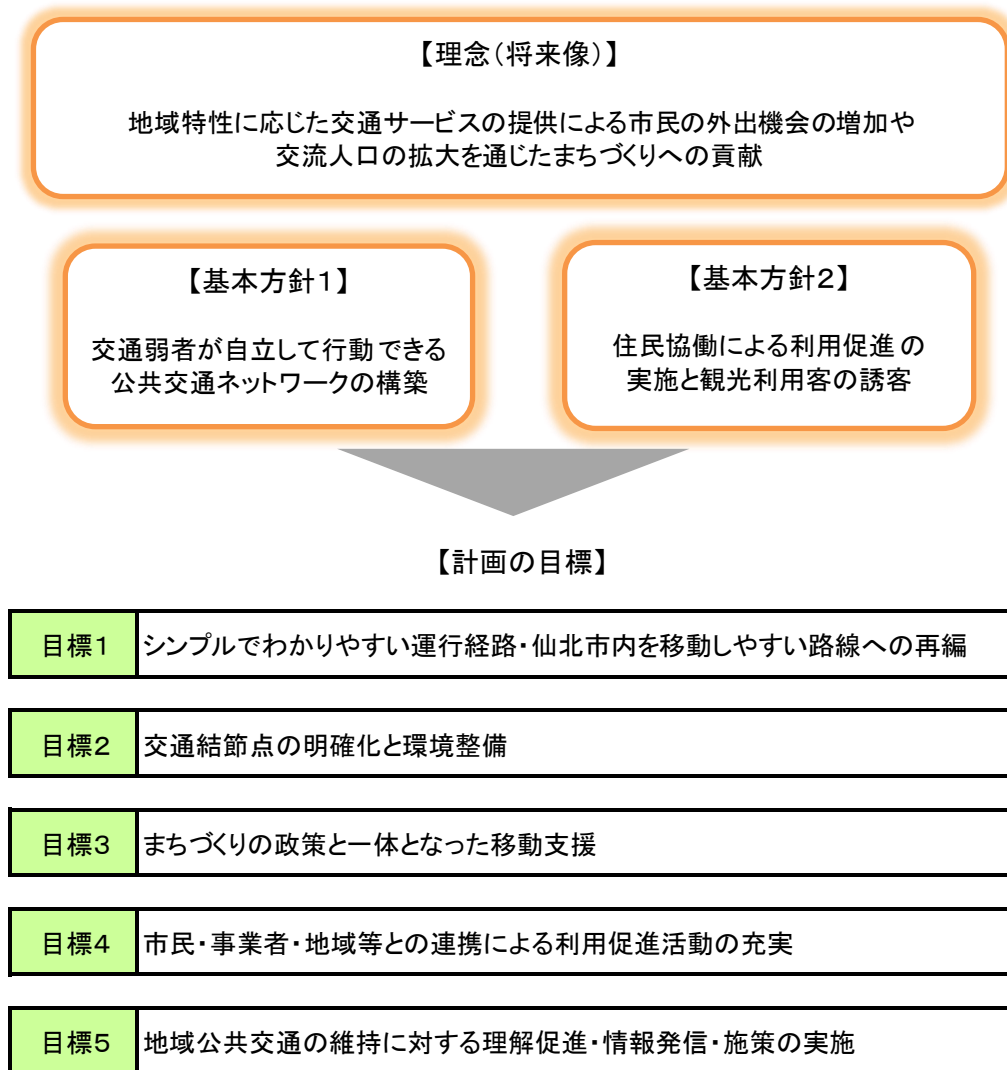
基本方針 1	交通弱者が自立して行動できる公共交通ネットワークの構築
--------	-----------------------------

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構築の視点が欠かせません。高齢者や年少者等の交通弱者の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。

基本方針 2	住民協働による利用促進の実施と観光利用客の誘客
--------	-------------------------

総合的な公共交通ネットワークの構築については、市民と行政が協働で取り組むまちづくりの観点で推進し、交通事業者のほか、域内企業、関係団体等が一体となって取り組み、地域公共交通の利用促進を図る必要があります。また、こうした地域ぐるみの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、本市が目指す観光利用客の誘客を促進します。

【計画の体系図】



3. 計画の区域と計画期間

本計画の区域は、仙北市全域とします。

本計画の計画期間は、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 か年とします。ただし、期間内においても必要に応じ、計画の見直しも含め修正を実施します。

4. 計画の目標

第5章で整理した本市の公共交通に関する問題点や課題の克服に向けて、5つの目標を設定し、これを実現するための施策を実施します。

【公共交通に関する課題と目標】

■課 題

- (1) 路線の重複による利用者の分散や運行経路が統一されていないなど非効率な運行の改善
- (2) 便数や時間帯の改善による交通弱者や交通不便地域の利便性の確保
- (3) 公共交通の維持に係る行政負担増加の抑制
- (4) 2次アクセスの確保による利便性の向上
- (5) 公共交通に関する認知度の向上

■目 標

- 1 シンプルでわかりやすい運行経路・仙北市内を移動しやすい路線への再編
- 2 交通結節点の明確化と環境整備
- 3 まちづくりの政策と一体となった移動支援
- 4 市民・事業者・地域等との連携による利用促進活動の充実
- 5 地域公共交通の維持に対する理解促進・情報発信・施策の実施

目 標 1	シンプルでわかりやすい運行経路・仙北市内を移動しやすい路線への再編
-------	-----------------------------------

路線のもつ機能を最大限発揮させるとともに、一方で経費の抑制を目指します。

【施策イメージ】

- ・重複路線の見直しによる、利用者の集約及び運行の効率化を推進します。
- ・路線の役割に応じて必要とされる時間帯、便数の運行を確保します。

【課題への対応】

- ・課題（１）…角館町内の重複路線を解消し、移動に沿った運行を実施します。
- ・課題（２）…ハブ拠点での乗り継ぎを想定した再編により効率化を図ります。
- ・課題（３）…重複路線から効率的なバス運行により行政の財政負担を抑制します。
- ・課題（５）…分かりやすい路網に再編することで認知度の向上を図ります。

目 標 2	交通結節点の明確化と環境整備
-------	----------------

利用者が安心して乗り継ぎできる環境を整えます。

【施策イメージ】

- ・駅、病院など待合しやすい場所を結節点とする運行経路に見直します。
- ・ハブ拠点及びバス車内において乗り継ぎ利用に必要な情報を提供します。

【課題への対応】

- ・課題（１）…ハブ拠点での乗り継ぎを想定した再編により効率化を図ります。
- ・課題（２）…ハブ拠点を設定し、重複路線を解消することで便数の増加を図ります。
- ・課題（３）…重複路線から効率的なバス運行により行政の財政負担を抑制します。
- ・課題（４）…ハブ拠点の設定により２次アクセスを向上させます。
- ・課題（５）…分かりやすい路網に再編することで認知度の向上を図ります。

目 標 3	まちづくりの政策と一体となった移動支援
-------	---------------------

まちづくりの政策にあわせて、路線の再編や新規路線の整備を行います。

【施策イメージ】

- ・路線再編や新規路線の整備によりアクセス環境を整えます。
- ・利用者が不便に感じない環境を整備します。

【課題への対応】

- ・課題（１）…病院の移転に併せて路線の再編を行います。
- ・課題（２）…交通不便地域における利便性を確保します。
- ・課題（４）…乗り継ぎ環境や路線の整備により２次アクセスの強化を図ります。

目 標 4	市民・事業者・地域等との連携による利用促進活動の充実
-------	----------------------------

利用促進に向けて公共交通を利用しやすい制度を検討します。

【施策イメージ】

- ・ 乗り継ぎ券や共通回数券を作成し、利用者の負担軽減を図ります。
- ・ 事業者や住民等との協働によるバス停設置・待合環境整備などを行います。また、バス停等のネーミングライツを募集します。

【課題への対応】

- ・ 課題（１）…乗り継ぎの増加による利用者の負担軽減を図るため、乗り継ぎ券や共通回数券を発行します。
- ・ 課題（３）…広告収入にて行政負担の軽減を図ります。
- ・ 課題（５）…バスの待合環境の強化を住民等と協働で行います。

目 標 5	地域公共交通の維持に対する理解促進・情報発信・施策の実施
-------	------------------------------

市民や他業種とともに公共交通を盛り上げることで、地域の活性化に繋がります。

【施策イメージ】

- ・ 時刻表やマップの配布、広報等を通じた情報提供を実施します。
- ・ バス乗車券と商品券や温泉入浴などをセットにしたプランの提供などにより、公共交通と他分野の相互活性化を推進します。

【課題への対応】

- ・ 課題（３）…利用促進による運賃増加により行政負担の抑制を図ります。
- ・ 課題（５）…情報提供や新規利用者の掘り起こしにより認知度の向上を図ります。

5. 目標達成に向けて実施する施策及び実施主体

計画の目標を達成するため、5つの目標に応じて以下の施策を実施します。

(1) 目標1 シンプルでわかりやすい運行経路・仙北市内を移動しやすい路線への再編に対応した施策

施策－1	路線の効率化及び経路の再編					
施策の方針	・現在運行されている路網を基本とし、それぞれの路線について移動の流れに沿った経路に平成29年4月に予定される市立角館総合病院の移転に併せて改善します。 ・複雑な路線系統を見直し、できる限り運行路線の一元化を実施します。					
施策の概要	・角館町内循環バスを新設し、各路線の重複・路線の長大化を減少させ、町内の病院・商業施設等を循環することにより住民の外出回数の増加を図ります。また武家屋敷を訪れる観光利用者の2次アクセスを強化します。 ・角館町内路線の集約により、便数やダイヤを勘案し、効率的、効果的な経路に整理を図り、支線の便数を増加します。 ・市民バスの路線系統を見直し、通学時刻を除いては運行経路を一元化し、シンプルでわかりやすいものとします。 ■施策イメージ（角館町内循環バスのイメージ） 【現状】 【再編後】					
実施主体	地域公共交通会議、仙北市、バス事業者、タクシー事業者					
重点地域	角館地区					
実施期間	実施項目	H28	H29	H30	H31	H32
	再編案の検討・作成	➡				
	再編実施		➡			

■参考

【その他の支線の再編イメージ】

●市民バス時刻表の改正

運行系統名：下延

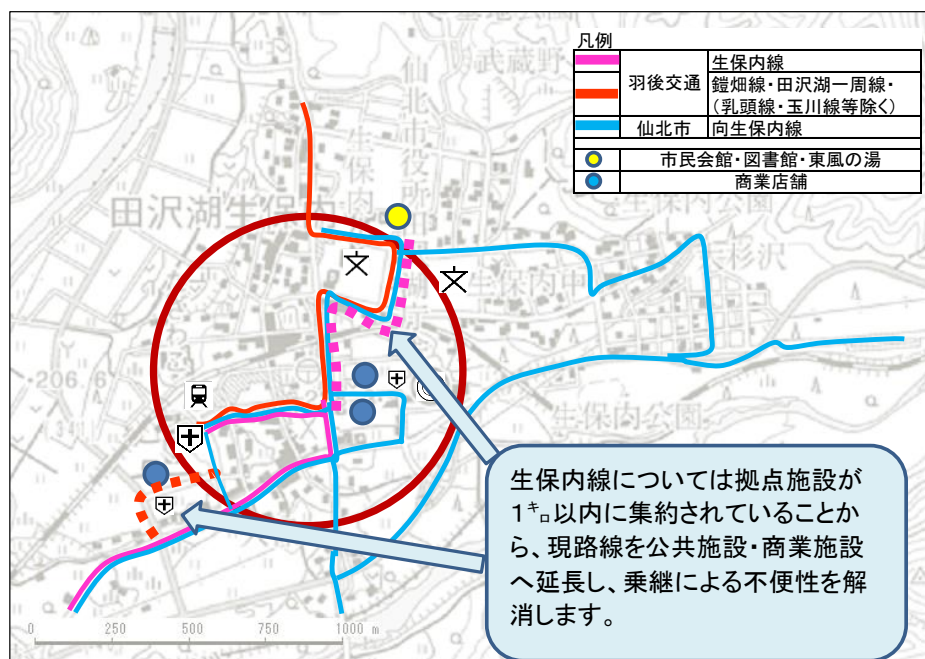
駅名	▲1	2	3	4	▲5
角館	—	—	—	—	—
市立田	—	—	—	—	—
田	—	—	—	—	—
西部駅前	—	8:26	11:36	—	▲16:06
駅通り	—	—	11:37	14:52	▲16:07
下管沢	▲7:17	—	11:39	14:54	▲16:09
駅前公園前	▲7:19	—	11:41	14:56	▲16:11
ワンダーモール前	▲7:23	—	11:43	14:59	▲16:14
上管沢	▲7:24	—	11:44	15:00	▲16:15
水ノ目沢	▲7:25	—	—	—	—
角館駅前	—	—	11:46	15:02	▲16:17
駅通り	—	—	11:47	15:03	▲16:18
立町	—	8:27	11:48	15:04	▲16:19
中町	—	8:28	11:49	15:05	▲16:20
武家屋敷通南	▲7:27	8:29	11:50	15:06	▲16:21
中学校前	▲7:28	8:31	11:52	15:08	▲16:23
小学校前	▲7:31	—	—	▲15:10	▲16:25
警察署前	▲7:32	8:32	11:53	15:11	▲16:26
荒屋敷	—	8:33	11:54	15:12	▲16:27
田	▲7:34	8:35	11:56	15:14	▲16:29
碓	▲7:36	8:37	11:58	15:16	▲16:31
大畑	▲7:39	8:40	12:01	15:19	▲16:34
大崎崎野	▲7:43	8:43	12:04	15:22	▲16:37
下延コミュニティセンター前	▲7:44	8:45	12:06	15:24	▲16:39
下延橋	▲7:45	8:46	12:07	15:25	▲16:40
竹市	▲7:46	8:47	12:08	15:26	▲16:41
切欠田	▲7:48	8:49	12:10	15:28	▲16:43
内山	▲7:50	8:51	12:12	15:30	▲16:45
八郎西村	—	—	12:14	15:32	▲16:47
八郎東村	—	—	12:15	15:33	▲16:48
西保内駅前	▲7:55	8:54	12:16	15:34	▲16:49
下町屋	▲7:56	8:55	12:17	15:35	▲16:50
荒屋敷	▲7:58	8:56	12:18	15:36	▲16:51
警察署前	▲7:59	8:57	12:19	15:37	▲16:52
小学校前	▲8:02	—	—	—	—
中学校前	▲8:03	8:58	12:20	—	—

便数ごとに運行経路が変わるため、
利用しづらい環境となっていることから
運行路線を一元化する。

●デマンド型乗合タクシー白岩地区の再編



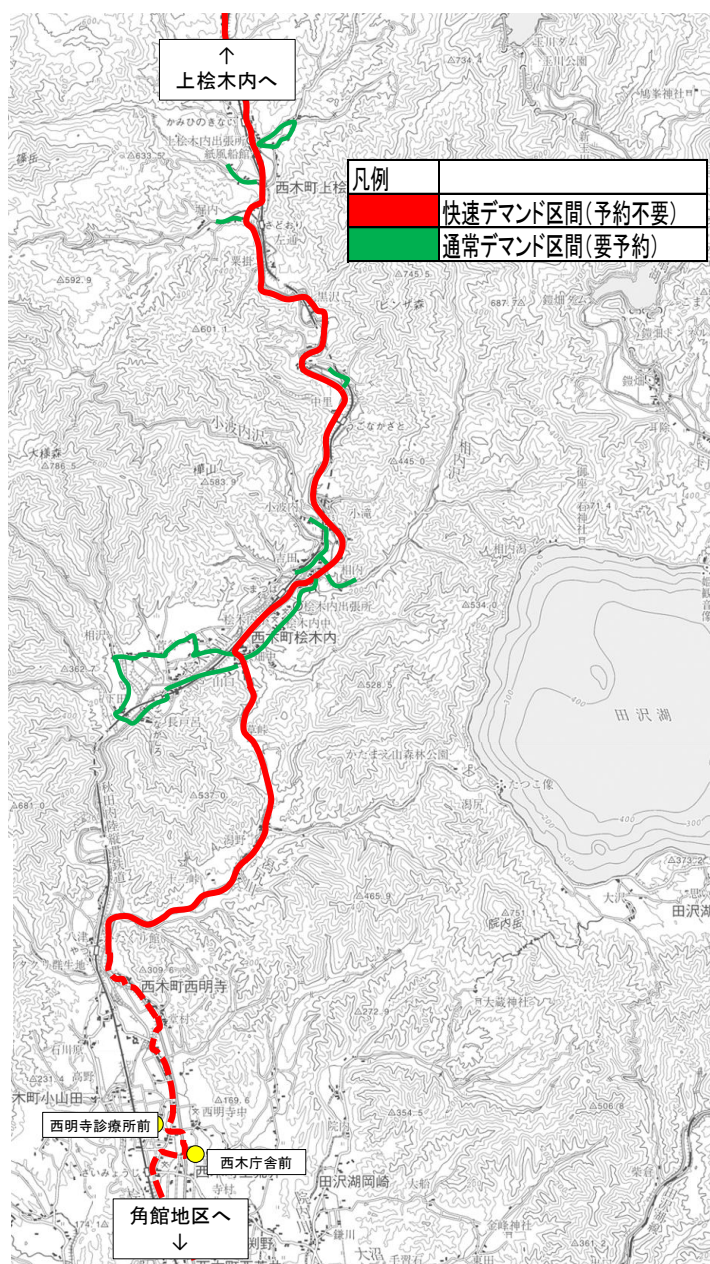
●生保内地区路線の再編

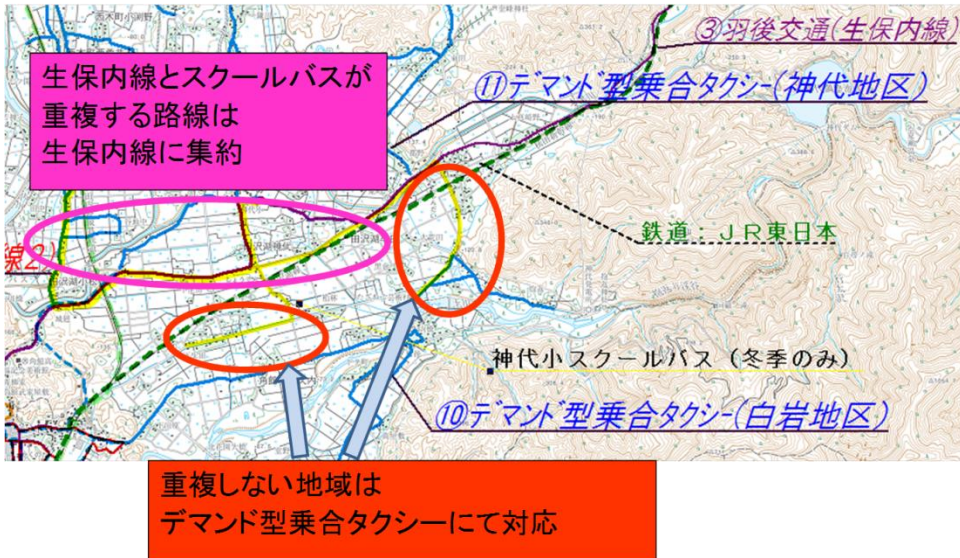


施策－２	西木地域における運行形態の再編																																																			
施策の方針	・西木地域における時間制定期運行・不定期運行（試験運行含む）の実施により、利便性の向上と乗車時間の短縮を図ります。																																																			
施策の概要	・西木北部地区デマンド型乗合タクシー４便及び７便は平日の予約率が１００％（予約日／運行可能日・調査時）となっており、平均乗車人数 7.09 人・6.32 人と乗合率も非常に高くなっています。																																																			
	・乗車人数に比例して、走行時間・走行距離も長大化し、利用者によっては非効率な交通となっています。																																																			
	・快速便（ジャンボタクシー・予約不要）を現行予約が多い便に限り試験的に運行し、利用状況等を勘案しながら施策を進めます。																																																			
	・運行経路については概ね国道 105 号線上の停留所とします。																																																			
	○現状調査																																																			
	・路線名・・・デマンド型乗合タクシー西木北部地区																																																			
	・運行日・・・平日 11 便（5.5 往復）・土曜日 8 便（4 往復）																																																			
	・運賃・・・200 円・410 円・610 円・820 円																																																			
	◇実績（６月・平日）																																																			
	<table><tr><th rowspan="2">運行便</th><th rowspan="2">稼働率</th><th colspan="4">乗車人数</th></tr><tr><th>総数</th><th>平均人数</th><th>最大乗車人数</th><th>備考</th></tr><tr><td>全体</td><td>22 日／22 日</td><td>488 人</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>②便</td><td>11 日／22 日 50%</td><td>14 人 2%</td><td>0.64 人</td><td>2 人</td><td></td></tr><tr><td>③④便</td><td>22 日／22 日 100%</td><td>156 人 32%</td><td>7.09 人</td><td>13 人</td><td>うち国道外からの乗車が 49%</td></tr><tr><td>⑤⑥便</td><td>19 日／22 日 86%</td><td>63 人 13%</td><td>2.86 人</td><td>9 人</td><td></td></tr><tr><td>⑦⑧便</td><td>22 日／22 日 100%</td><td>139 人 28%</td><td>6.32 人</td><td>9 人</td><td>うち国道外からの降車が 50%</td></tr><tr><td>⑨⑩便</td><td>22 日／22 日 100%</td><td>79 人 16%</td><td>3.59 人</td><td>9 人</td><td></td></tr><tr><td>⑪⑫便</td><td>21 日／22 日 95%</td><td>37 人 8%</td><td>1.68 人</td><td>4 人</td><td></td></tr></table>	運行便	稼働率	乗車人数				総数	平均人数	最大乗車人数	備考	全体	22 日／22 日	488 人				②便	11 日／22 日 50%	14 人 2%	0.64 人	2 人		③④便	22 日／22 日 100%	156 人 32%	7.09 人	13 人	うち国道外からの乗車が 49%	⑤⑥便	19 日／22 日 86%	63 人 13%	2.86 人	9 人		⑦⑧便	22 日／22 日 100%	139 人 28%	6.32 人	9 人	うち国道外からの降車が 50%	⑨⑩便	22 日／22 日 100%	79 人 16%	3.59 人	9 人		⑪⑫便	21 日／22 日 95%	37 人 8%	1.68 人	4 人
運行便	稼働率			乗車人数																																																
		総数	平均人数	最大乗車人数	備考																																															
全体	22 日／22 日	488 人																																																		
②便	11 日／22 日 50%	14 人 2%	0.64 人	2 人																																																
③④便	22 日／22 日 100%	156 人 32%	7.09 人	13 人	うち国道外からの乗車が 49%																																															
⑤⑥便	19 日／22 日 86%	63 人 13%	2.86 人	9 人																																																
⑦⑧便	22 日／22 日 100%	139 人 28%	6.32 人	9 人	うち国道外からの降車が 50%																																															
⑨⑩便	22 日／22 日 100%	79 人 16%	3.59 人	9 人																																																
⑪⑫便	21 日／22 日 95%	37 人 8%	1.68 人	4 人																																																
	※ ①便は回送便																																																			
	◇利用は②、④、⑥（西木から角館）⑦、⑨、⑪（角館から西木）に集中。うち半数以上を④便と⑦便の利用が占めています。																																																			
	◇西木北部地区において実証試験を行い、定期便運行のあり方を検討し本格運行・西木南部への拡大も検討します。																																																			

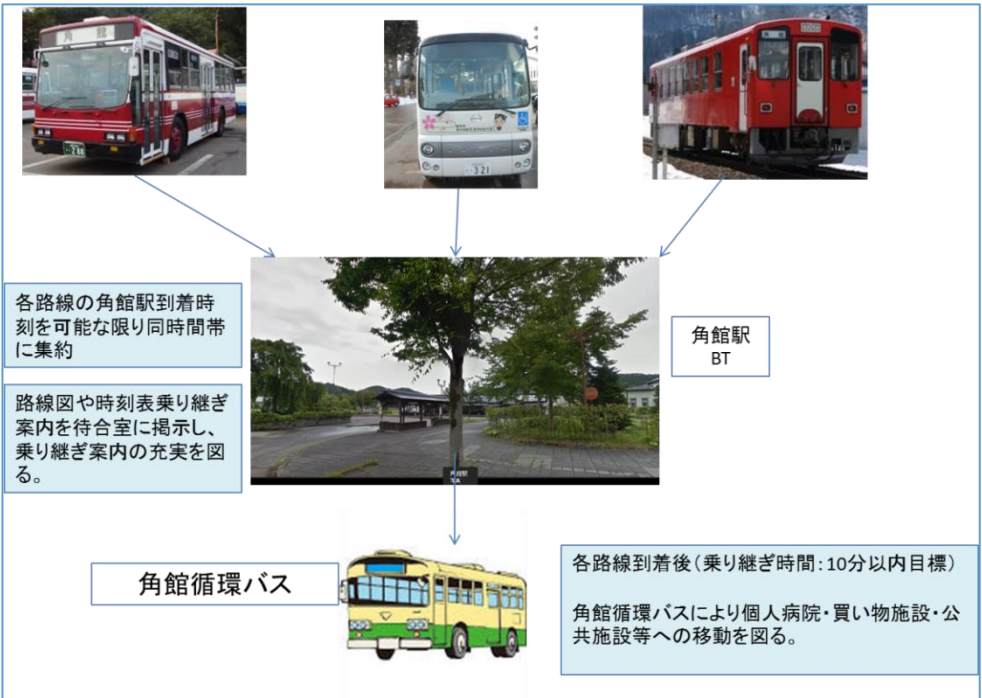
実施主体	地域公共交通会議、仙北市、タクシー事業者、バス事業者					
重点地域	西木全域					
実施期間	実施項目	H28	H29	H30	H31	H32
	運行の検討・調整	→				
	試験運行（西木北部）		→			
	本格運行 (or 実証試験継続 ・西木南部地区への拡大)				— — — — — →	

【施策イメージ】



施策－３	スクールバスの運行形態の見直し					
施策の方針	・スクールバスへの住民混乗、路線バス化に向けた可能性を検証します。					
施策の概要	・スクールバス委託運行の神代地区は民間バス路線生保内線と、雲沢地区については民間バス路線稲沢線との重複区間も多く、路線再編やダイヤ改正とあわせて路線バスへの集約を検討します。スクールバスの廃止による空白地域についてはデマンド型乗合タクシーの区割り再編により対応します。					
	■施策イメージ					
						
	※雲沢地区の稲沢線については大仙市側のスクールバス系統となっており、両市及び路線バス事業者での路線見直しが必要であり、調整・検討を進めます。 ※西木地区スクールバス３台の過疎債最終償還が H32、H35、H36 となっており、施策－２での実証試験の状況を鑑みながらスクールバス車両の転用も含め、本計画期間内に検討を重ねます。					
実施主体	地域公共交通会議、仙北市、教育委員会、バス事業者					
重点地域	神代地区、雲沢地区、西木全域					
実施期間	実施項目	H28	H29	H30	H31	H32
	検討・調整（神代）	→				
	実証運行（本格運行）		→			
	検討・調整（その他）	→				

(2) 目標2 交通結節点の明確化と環境整備に対応した施策

施策－4	ハブ拠点の設定による乗り継ぎ環境の向上					
施策の方針	・複数の路線が集まる拠点（角館駅等）を全路線のハブ化機能として路線を接続させることで乗り継ぎ環境の向上を図ります。					
施策の概要	・施策-1 とあわせ、複数の路線が集まる拠点（角館駅等）を全路線のハブ化機能とし、拠点への移動に制約が出ないよう配慮します。 ・角館町内循環バスを軸に運行ダイヤを整理し、ハブ拠点での乗り継ぎで角館町内施設への移動が容易に可能な環境を整備します。 ・ハブ拠点での乗り継ぎ案内表記を充実させます。 ■ 施策イメージ  各路線の角館駅到着時刻を可能な限り同時時間帯に集約 路線図や時刻表乗り継ぎ案内を待合室に掲示し、乗り継ぎ案内の充実を図る。 角館駅 BT 角館循環バス 各路線到着後(乗り継ぎ時間:10分以内目標) 角館循環バスにより個人病院・買い物施設・公共施設等への移動を図る。					
実施主体	地域公共交通会議、仙北市、バス事業者、タクシー事業者					
重点地域	角館地区					
実施期間	実施項目	H28	H29	H30	H31	H32
	再編案作成	→				
	ハブ拠点での運行実施		→	→	→	→
	ハブ拠点の環境整備		→	→	→	→

(3) 目標3

施策－５	まちづくり政策にあわせた新規路線の整備					
施策の方針	・クニマス未来館の整備にあわせ、田沢湖・角館・西木が連携した体験型ツーリズム推進ができる交通体系を整備します。 ・利用者が少なく利便性の確保が困難な路線(田沢湖地区⇄西木地区))について、デマンド交通導入により利便性を確保します。 ・平成 29 年 4 月に予定される市立角館総合病院の移転に併せて路線を改善します。(施策－１ 参照)					
施策の概要	・西木地区から田沢湖・生保内地域への路線を整備し、内陸線または農家民宿利用者等が容易に田沢湖へアクセスできる環境を整えます。 ・内陸線または農家民宿・観光協会等が観光利用者に代わりデマンド型乗合タクシーを予約できる体制を構築し、インバウンド利用者も利用しやすい体制を構築します。 ■ 施策イメージ					
実施主体	地域公共交通会議、仙北市、バス事業者、タクシー事業者、観光協会					
重点地域	西木地区、生保内地区					
実施期間	実施項目	H28	H29	H30	H31	H32
	運行の検討・調整	→				
	試験運行		→			
	本格運行 (or 実証試験継続)			→		

(4) 目標4 市民・事業者・地域等との連携による利用促進活動の充実に対応した施策

施策－6	各種企画券の造成・制作					
施策の方針	・施策－1により乗り継ぐ必要がある利用者の運賃負担を軽減し、外出機会の増加を図ります。 ・本市の活性化に向け、観光協会・商工会等との連携により、利用客の増加を図ります。					
施策の概要	・角館町内循環バスに乗り継ぐ利用者に対しては乗り継ぎ券を発行し、利用者の負担増加を抑制します。 ・全運行事業者において使用可能な共通回数券を制作・販売し利用者の負担軽減を図るとともに乗り継ぎしやすい体制づくりを整備します。 ・商品券・温泉券等とバス回数券が一緒になった回数券を各団体と連携して構築します。					
実施主体	地域公共交通会議、仙北市、バス事業者、タクシー事業者、商工会、観光協会					
重点地域	市内全域					
実施期間	実施項目	H28	H29	H30	H31	H32
	検討・調整					
	随時実施					

施策－7	行政・民間・住民協働によるバス停の設置、ネーミングライツの公募					
施策の方針	・新規のバス停設置は、市・民間事業者共通のバス停を共同設置します。 ・住民協働により待合環境を整備します。 ・バス停のネーミングライツの公募等を行います。					
施策の概要	・現在は運行事業者がそれぞれのバス停を設置し、同一か所でも複数のバス停が併設しています。路線の再編やバス停標識の老朽化により、今後共通のバス停を作成・更新する場合は、各事業者共通の認識のもと1つのバス停を設置することとし、経費負担の削減を図ります。 ・住民等と協働し、待合環境に必要なベンチ等を作成します。 ・バス停等のネーミングライツを募集し、広告収入にて行政負担の軽減化を図ります。					
実施主体	地域公共交通会議、仙北市、バス事業者、タクシー事業者					
重点地域	市内全域					
実施期間	実施項目	H28	H29	H30	H31	H32
	新規のバス停設置	随時実施				
	ネーミングライツ等	調整公募	実施			

(5) 目標5 地域公共交通の維持に対する理解促進・情報発信・施策の実施に対応した施策

施策－8	情報提供の促進					
施策の方針	・路線バスマップや時刻表の作成、配布による情報提供を実施します。					
施策の概要	・ホームページの公共交通情報を強化します。 ・平成29年に再編した路線を反映した路線マップを全戸配布します。ハブ拠点の周知と乗換案内のわかりやすい表記をします。 ・時刻改正ごとに随時関係地域への時刻表配布を継続します。					
実施主体	地域公共交通会議、仙北市、バス事業者、タクシー事業者					
重点地域	市内全域					
実施期間	実施項目	H28	H29	H30	H31	H32
	時刻表作成配布					
	H P 情報発信					
	マップ作成配布					

施策－9	普及啓発活動の実施・施策の展開					
施策の方針	・通学に利用できる公共交通網を小中学校に発信し、利用意識の啓発及び利用促進を図ります。 ・通学定期補助制度新設、免許返納制度の継続及びP Rにより、新規利用者の掘り起こしを行います。					
施策の概要	・小学生保護者に対し、時刻表の改正及び路線案内・遠距離通学支援等の案内を行い、公共交通を活用した通学への不安を取り除くとともに、新たな利用者の掘り起こしを行います。 ・中学3年生保護者に対し、主な高校までの公共交通移動ガイドを作成し、公共交通機関を使った通学について一考してもらい、新たな利用者の掘り起こしを行います。 ・通学定期補助制度を新設し、保護者の負担軽減を図りながら公共交通の利用促進につなげます。 ・免許返納制度を継続し、P R及び制度改正も検討しながら新規利用者の掘り起こしを行います。					
実施主体	地域公共交通会議、仙北市、教育委員会					
重点地域	市内全域					
実施期間	実施項目	H28	H29	H30	H31	H32
	実施					

施策－10	市民アンケートの実施					
施策の方針	・市民の公共交通の利用実態や意識の変化等を検証するため、アンケート調査を実施します。					
施策の概要	・アンケート調査の結果を基に施策の検証を行い、交通網形成計画改訂における判断材料とします。					
実施主体	地域公共交通会議					
重点地域	市内全域					
実施期間	実施項目	H28	H29	H30	H31	H32
	実施					

6. 施策の実施スケジュール

本計画の計画期間（平成 28 年度～平成 32 年度）において、下表のスケジュールで施策を実施します。

施 策		スケジュール				
		H28	H29	H30	H31	H32
1	路線の効率化及び経路の再編	再編案の検討・作成		再編実施		
2	西木地域における運行形態の再編	運行の検討・調整	試験運行(西木北部)		本格運行or実証試験継続	
3	スクールバスの運行形態の見直し	検討・調整(神代)	実証運行(本格運行)			
		検討・調整(その他)				
4	ハブ拠点の設定による乗り継ぎ環境の向上	再編案作成	ハブ拠点での運行実施			
		ハブ拠点の環境整備				
5	まちづくりの政策にあわせた新規路線の整備	運行の検討・調整	試験運行	本格運行or実証試験継続		
6	各種企画券の造成・制作	検討・調整	随時実施			
7	行政・民間・住民協働によるバス停の設置	新規のバス停設置			随時実施	
		調整・公募	ネーミングライツ等		実施	
8	情報提供の促進	時刻表作成・配布				
		HP情報発信				
		マップ作成・配布				
9	普及啓発活動の実施・施策の展開	実施				
10	市民アンケートの実施	実施				

7. 評価指標の設定

先に示した目標について達成度を把握するため、以下の評価指標を設定します。

なお、計画最終年度の目標値のみ設定していますが、計画期間中継続して行う事業や、毎年指標を把握しているものについては、その都度達成状況を確認することとします。

(1) 目標1 シンプルでわかりやすい運行経路・仙北市内を移動しやすい路線への再編に対応した指標

評価指標	現況値 (H27)	目標値 (H32)
①路線の経路、便数、ダイヤ等について改善を行ったあとの利用者数	76,318 人	80,000 人
②運行本数に不満を感じている人の割合 (仙北市市民アンケート)	39.8%	31.8%

(2) 目標2 交通結節点の明確化と環境整備に対応した指標

評価指標	現況値 (H27)	目標値 (H32)
③待合環境に不満を感じている人の割合 (仙北市市民アンケート)	26.5%	21.6%

(3) 目標3 まちづくりの制作と一体となった移動支援に対応した指標

評価指標	現況値 (H27)	目標値 (H32)
④新規路線の整備	—	1 箇所
⑤田沢湖一周線等の利用者数	11,446 人	13,000 人

(4) 目標4 市民・事業者・地域等との連携による利用促進活動の充実に対応した指標

評価指標	現況値 (H27)	目標値 (H32)
⑥連携サービス実施事業者数	—	15 事業所

(5) 目標5 地域公共交通の維持に対する理解促進・情報発信・施策の実施に対応した指標

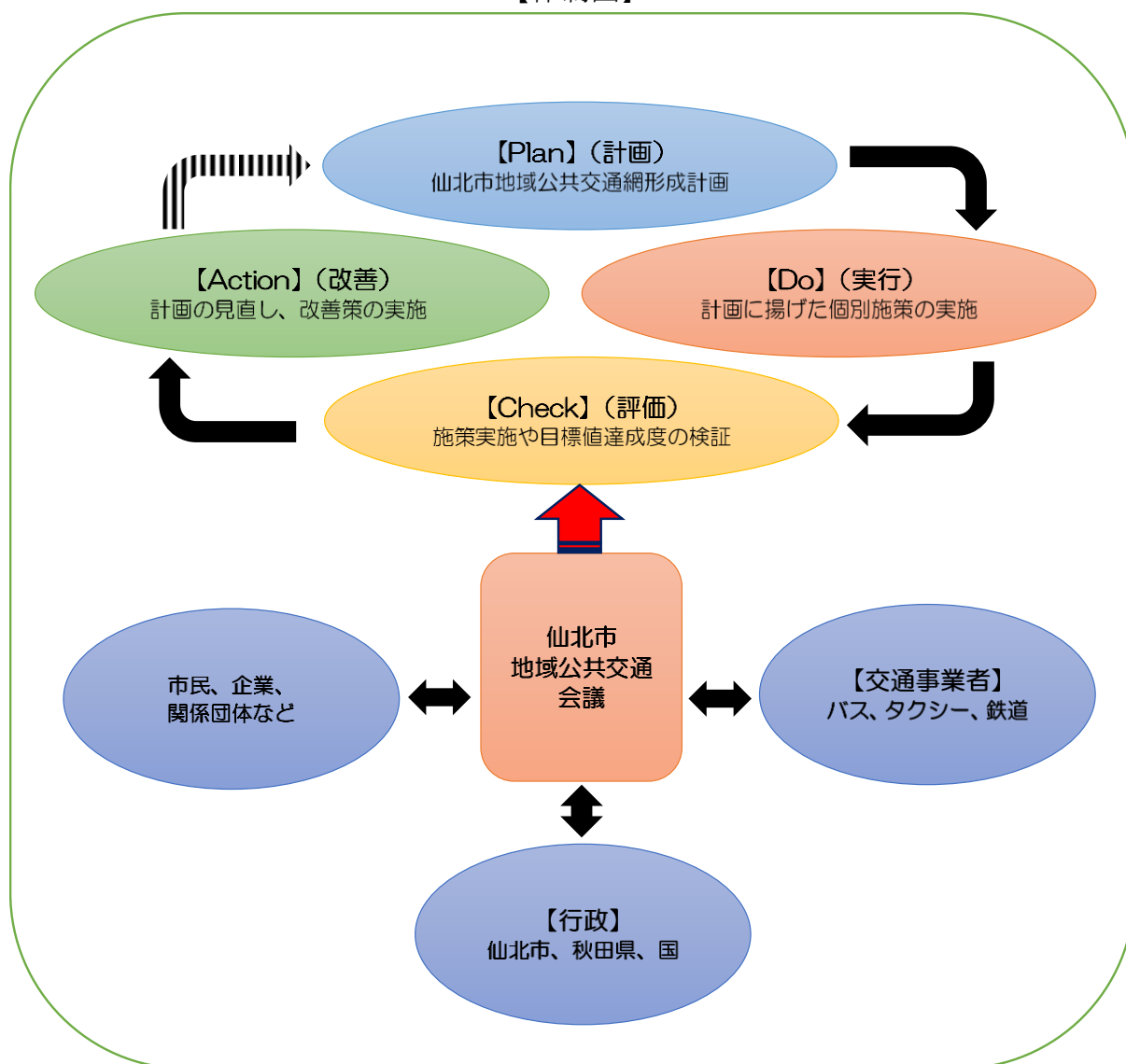
評価指標	現況値 (H27)	目標値 (H32)
⑦通学定期保持者数	内 陸 線 : 13 人 羽後交通 : 23 人	内 陸 線 : 15 人 羽後交通 : 25 人
⑧免許返納者制度申請者数	年間 27 人	年間 60 人

8. 計画の評価及び推進体制

本計画に掲げた目標の達成状況の評価に加え、個別施策を着実に実施し、その効果を享受するために、施策の実施状況や目標達成度の評価・検証を行うPDCAサイクルを導入し、目標や事業内容の見直しについて検討を重ね、事業の改善を図ります。

具体的には、本市が事務局を務め、市民や公共交通関係団体、市内公共交通事業者、行政等で構成する仙北市地域公共交通会議を中心にPDCAサイクルを確実に実行し、同会議を通じた協議、連携のもと、地域が一体となって持続可能な公共交通網の形成を目指す体制とします。

【体制図】



資 料 編

1. 市 民 アンケート調 査

2. 利用者アンケート調査

1. 市民アンケート調査

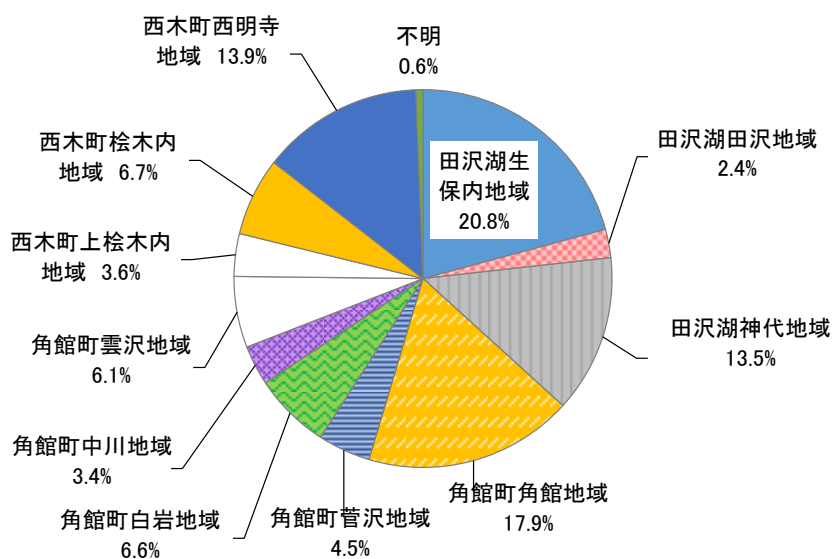
(1) 調査の概要

調査名称	日常の移動と地域の公共交通に関する調査
調査目的	路線バスやデマンドタクシーの利用状況の把握 潜在顧客、ニーズの抽出 市民の公共交通に関する意識の把握
調査対象	16歳以上の仙北市民から無作為抽出
調査方法	郵送配付、郵送回収
調査期間	平成27年12月22日（火）～平成28年1月8日（金）
回収状況	配付数 1,500 回収数 824 回収率 54.9%

●回答者の内訳

地域		人数	割合
田沢湖	生保内地域	171	20.8%
	田沢地域	20	2.4%
	神代地域	111	13.5%
		302	36.7%
角館	角館地域	147	17.9%
	菅沢地域	37	4.5%
	白岩地域	54	6.6%
	中川地域	28	3.4%
	雲沢地域	50	6.1%
		316	38.4%
西木	上桧木内地域	30	3.6%
	桧木内地域	55	6.7%
	西明寺地域	114	13.9%
		199	24.2%
不明		5	0.6%
全体		822	100.0%

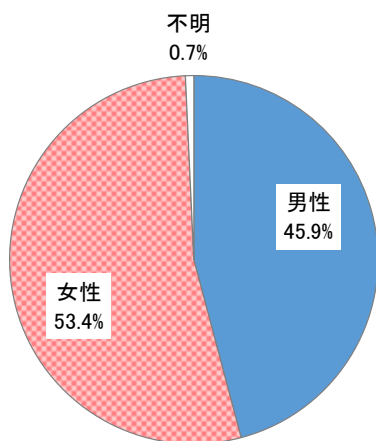
● 回答者の内訳（地域別割合）



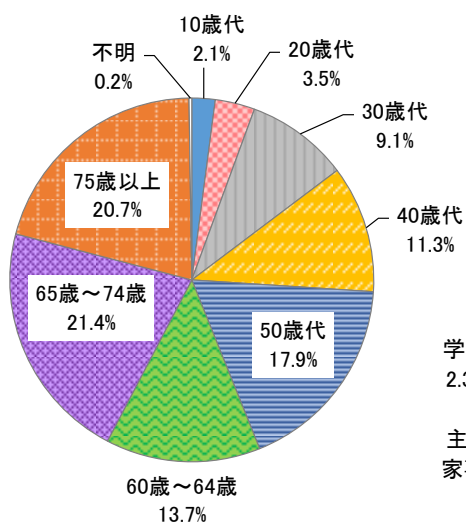
有効回答数=822

(2) 回答者の属性

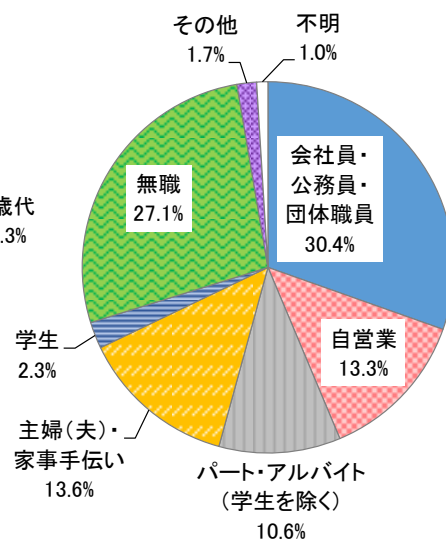
● 性別



● 年齢

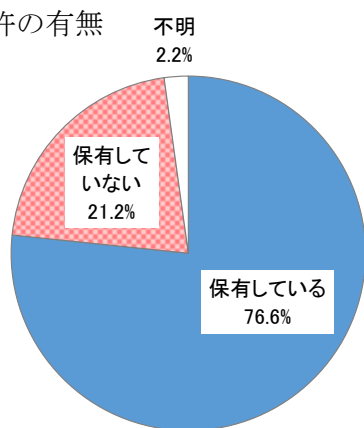


● 職業



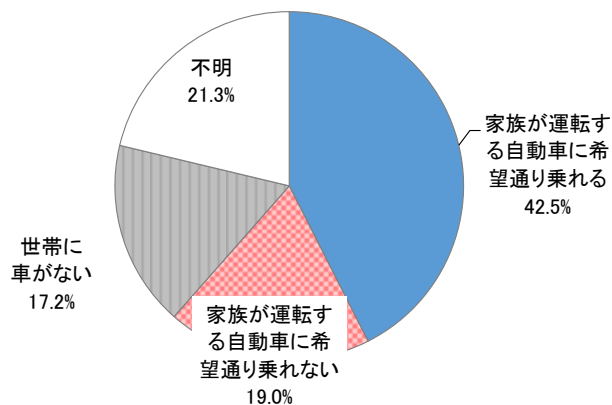
有効回答数=822

● 免許の有無



有効回答数=822

● 免許のない方の自動車利用



有効回答数=174

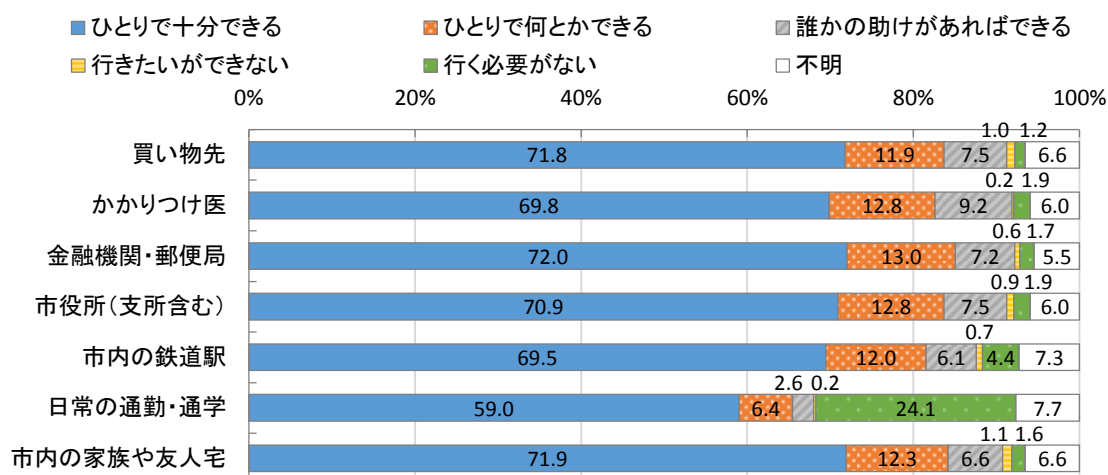
(3) 日常の活動に伴う現在の移動および将来の不安

①現在の移動状況

(全体)

- それぞれの移動については、通勤・通学を除き総じて「ひとりで十分できる」と「ひとりで何とかできる」を合わせると約8割が単独の移動が可能と答えています。
- 「誰かの助けがあればできる」、「行きたいができない」を合わせた割合は、「かかりつけ医」の9.4%をはじめ、総じて1割程となっています。

【現在の移動状況（全体）】

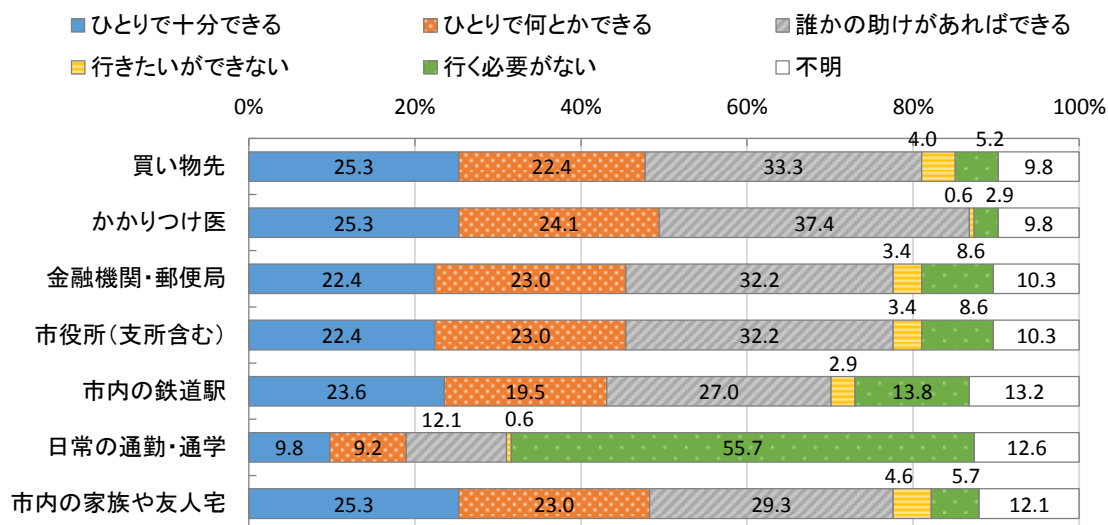


有効回答数=822

(免許なしの方)

- それぞれの移動については、通勤・通学を除き総じて「ひとりで十分できる」と「ひとりで何とかできる」を合わせると約5割が単独の移動が可能と答えています。

【現在の移動状況（免許なしの方）】



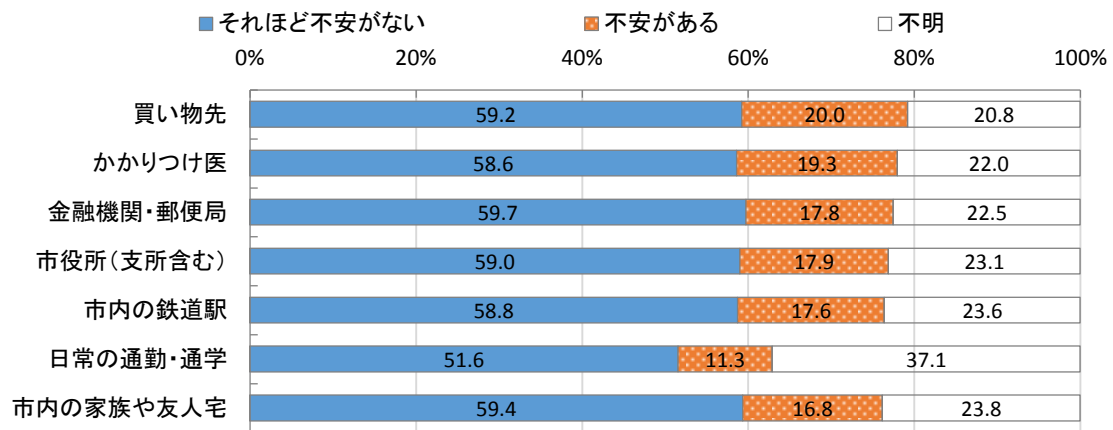
有効回答数=174

②将来の不安（５年後）

（全体）

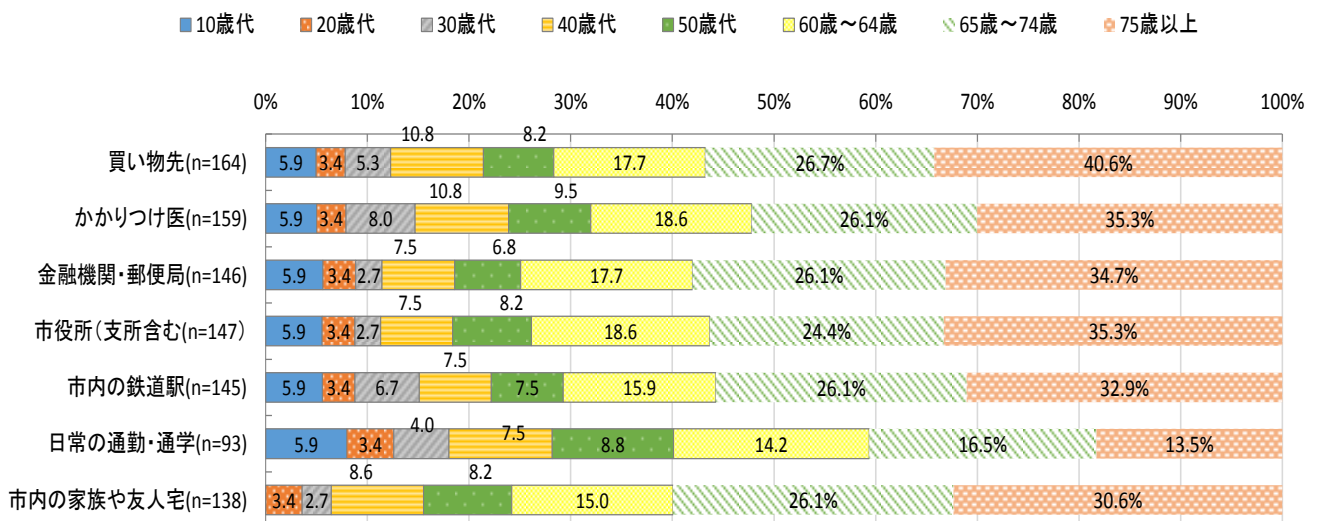
- それぞれの移動については、総じてみれば２割近い方が将来の移動に不安を抱えています。
- 年代別に将来の不安をそれぞれの移動についてみると、年齢があがるにつれ、割合が高くなる傾向があります。
- 地域別にみると、買物への不安は、田沢湖田沢地域、西木町桧木内地域、西木町西明寺地域などが高くなっています。また、通院への不安は、西木町桧木内地域、西木町西明寺地域などが高くなっています。

【将来の移動（５年後への不安）（全体）】



有効回答数＝822

【年代別にみた５年後への不安（全体）】



有効回答数＝164

【地域別にみる将来の移動（５年後への不安）（全体）】（買物と通院）

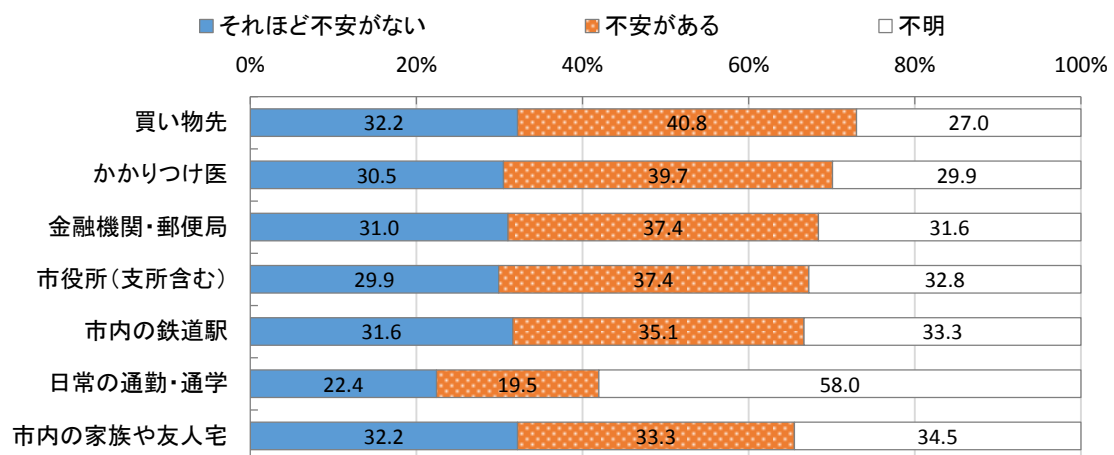
地域		買い物先への移動 （買物）	かかりつけ医 （通院）
全体	n=822	20.0%	19.3%
田沢湖 生保内地域	n=171	13.5%	14.0%
田沢湖 田沢地域	n=20	30.0%	20.0%
田沢湖 神代地域	n=111	18.9%	18.0%
角館町 角館地域	n=147	17.7%	17.0%
角館町 菅沢地域	n=37	13.5%	10.8%
角館町 白岩地域	n=54	24.1%	24.1%
角館町 中川地域	n=28	17.9%	14.3%
角館町 雲沢地域	n=50	18.0%	18.0%
西木村 上桧木内地域	n=30	20.0%	16.7%
西木村 桧木内地域	n=55	29.1%	30.9%
西木村 西明寺地域	n=114	28.9%	29.8%

有効回答数＝822

（免許なしの方）

- それぞれの移動状況については、総じて３～４割程度の方が将来の移動に不安を抱えています。

【将来の移動（５年後への不安）（免許なしの方）】



有効回答数＝174

(4) 日常的な外出行動

①現在の移動状況

- 全体でみると、外出することが一番目に多い地域は「角館町角館地域」となっています。
- 地域別でみると、「角館町角館地域」、「角館町白岩地域」、「角館町中川地域」、「角館町雲沢地域」、「西木町上桧木内地域」、「西木町桧木内地域」、「西木町西明寺地域」に住む方が、外出することが一番目に多い地域について、「角館町角館地域」と答えています。一方、「田沢湖生保内地域」と「田沢湖田沢地域」では、「田沢湖生保内地域」の割合が特に高く、角館・西木地域と田沢湖地域についてみると、日頃の外出先に二極化傾向がうかがえます。
- また、外出することが二番目に多い地域については、いずれの地域でも「無回答」の割合が最も高く、総じてみれば、日頃の外出先が外出することが一番目に多い地域に固定化している状況がうかがえます。

【日常的な外出行動について（上位2位）】

地 域	外出することが一番目に多い地域				外出することが二番目に多い地域			
	1位		2位		1位		2位	
	地域名	%	地域名	%	地域名	%	地域名	%
全 体	角館町 角館地域	29.9%	田沢湖 生保内地域	21.7%	無回答	44.2%	角館町 角館地域	15.9%
田沢湖 生保内地域	田沢湖 生保内地域	75.4%	無回答	9.4%	無回答	45.6%	角館町 角館地域	22.8%
田沢湖 田沢地域	田沢湖 生保内地域	80.0%	田沢湖 田沢地域	10.0%	無回答	45.0%	田沢湖 田沢地域	25.0%
田沢湖 神代地域	角館町 菅沢地域	26.1%	角館町 角館地域	25.2%	無回答	34.2%	角館町 角館地域	19.8%
角館町 角館地域	角館町 角館地域	61.2%	角館町 菅沢地域	13.6%	無回答	49.0%	角館町 菅沢地域	15.6%
角館町 菅沢地域	角館町 菅沢地域	45.9%	角館町 角館地域	21.6%	無回答	45.9%	角館町 菅沢地域	21.6%
角館町 白岩地域	角館町 角館地域	38.9%	角館町 菅沢地域	25.9%	無回答	40.7%	角館町 角館地域	16.7%
角館町 中川地域	角館町 角館地域	50.0%	角館町 菅沢地域	14.3%	無回答	57.1%	角館町 角館地域	17.9%
角館町 雲沢地域	角館町 角館地域	50.0%	無回答	14.0%	無回答	50.0%	角館町 菅沢地域	16.0%
西木町 上桧木内地域	角館町菅沢地域 角館町角館地域	20.0% 20.0%	—	—	無回答	40.0%	角館町 角館地域	23.3%
西木町 桧木内地域	角館町 角館地域	29.1%	角館町 菅沢地域	27.3%	無回答	54.5%	角館町角館地域 西木町桧木内地域	10.9% 10.9%
西木町 西明寺地域	角館町 角館地域	28.1%	角館町 菅沢地域	22.8%	無回答	35.1%	西木町 桧木内地域	23.7%

有効回答数=822

②日常的な外出行動（買物）

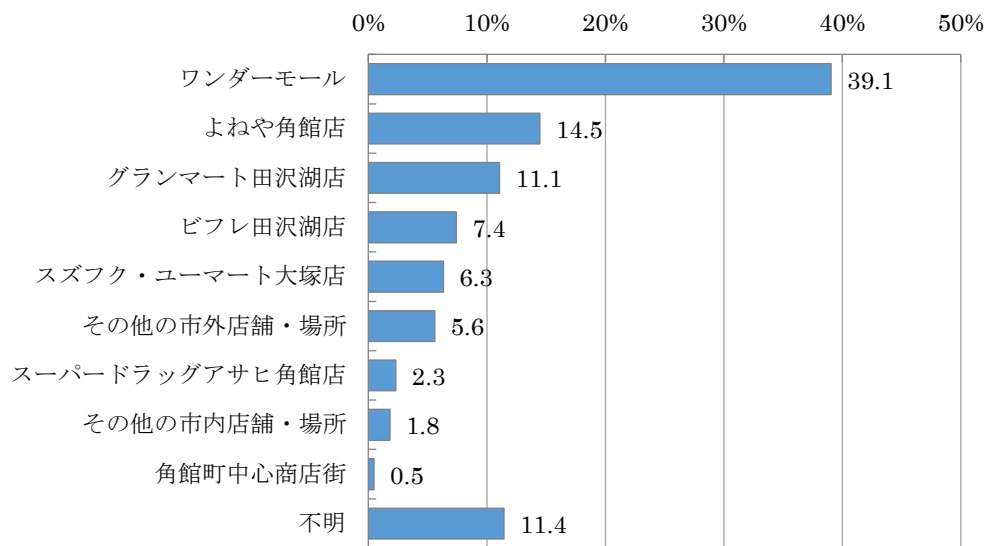
（全体）

- 買物先で一番よく利用する店舗は、「ワンダーモール」が39.1%と最も高く、次いで「よねや角館店」の14.5%、「グランマート田沢湖店」の11.1%となっています。
- 買物に行く頻度については、「週に1～2日程度」が47.3%と最も高くなっています。

（免許なしの方）

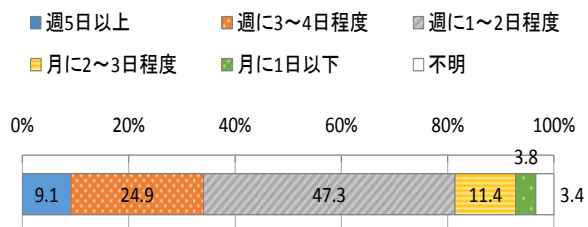
- 買物に行く頻度については、全体と同様に「週に1～2日程度」が最も高く、37.9%となっていますが、全体に比べて総じて買物の頻度が少なくなっています。

【買物先で一番利用する店舗】



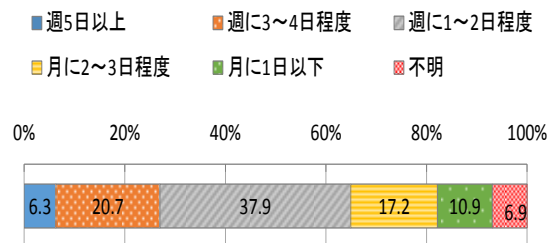
有効回答数＝822

【買物に行く頻度（全体）】



有効回答数＝822

【買物に行く頻度（免許なしの方）】

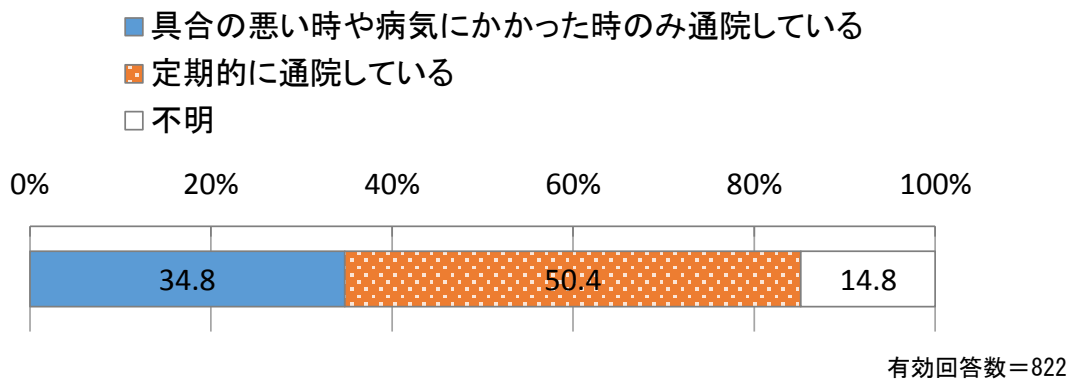


有効回答数＝174

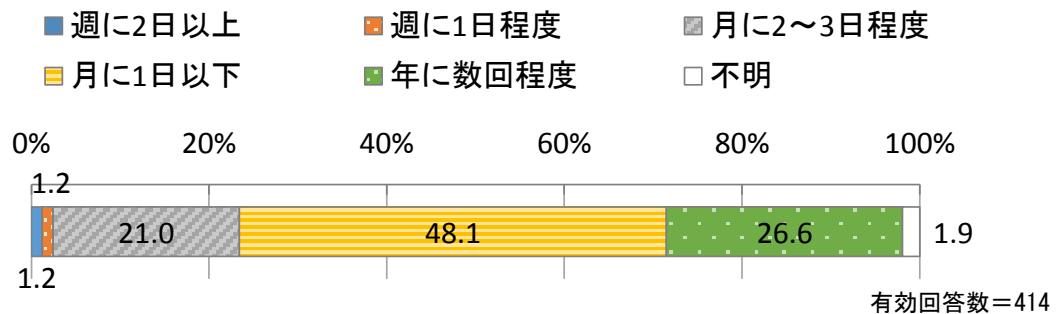
③日常的な外出行動（通院）

- 病院への通院状況は、「定期的に通院している」が50.4%と最も高くなっています。
- かかりつけ医に行く頻度については、月に「1日以下」が48.1%と最も高くなっています。
- 定期的に最も通院している医療機関については、「市立角館総合病院」が30.9%と最も高く、次いで「市内の1～2以外の病院」（27.8%）が続いています。

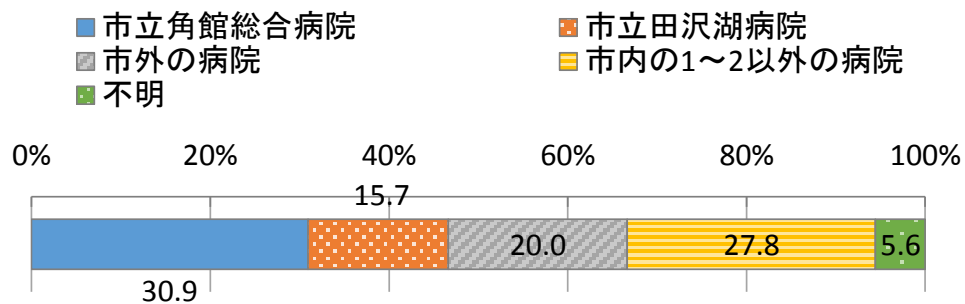
【病院への通院状況】



【かかりつけ医に行く頻度】



【定期的に最も通院している医療機関】

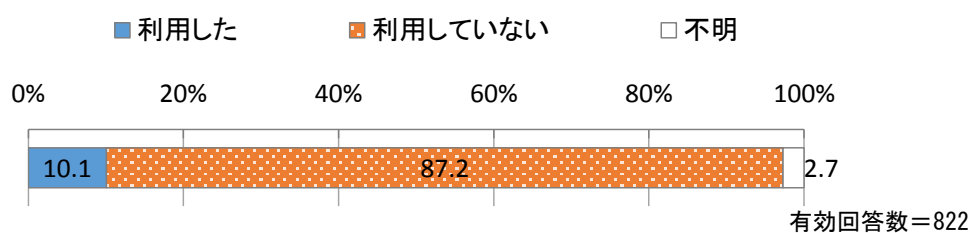


(5) 路線バス等の利用

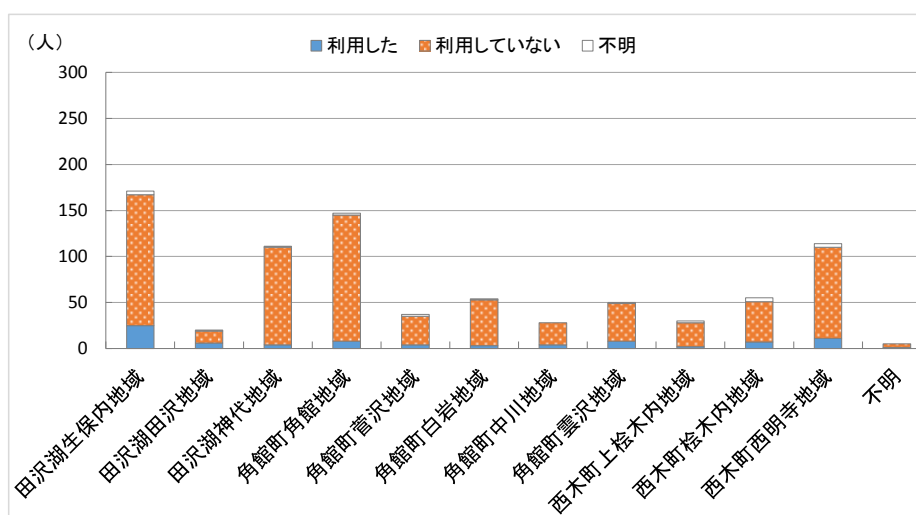
(全体)

- 2015 年 4 月以降の路線バスやデマンドタクシーの利用状況については、「利用していない」が 87.2%と高くなっています。
- 地域別にみると、「田沢湖生保内地域」の「利用した」人数が全地域の中で最も多くなっています。

【路線バスやデマンドタクシーの利用状況】



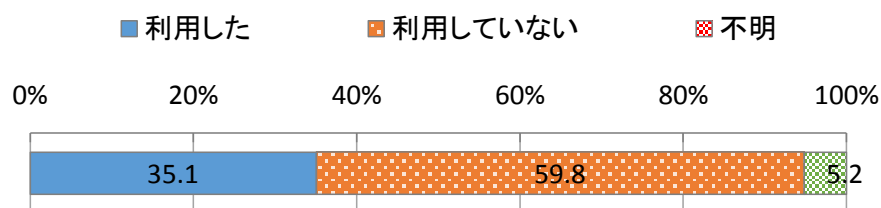
【地域別にみたバスの利用状況】



(免許なしの方)

- 2015 年 4 月以降の路線バスやデマンドタクシーの利用状況については、「利用していない」が 59.8%、一方で「利用した」が 35.1%となっています。

【路線バスやデマンドタクシーの利用状況（免許なしの方）】

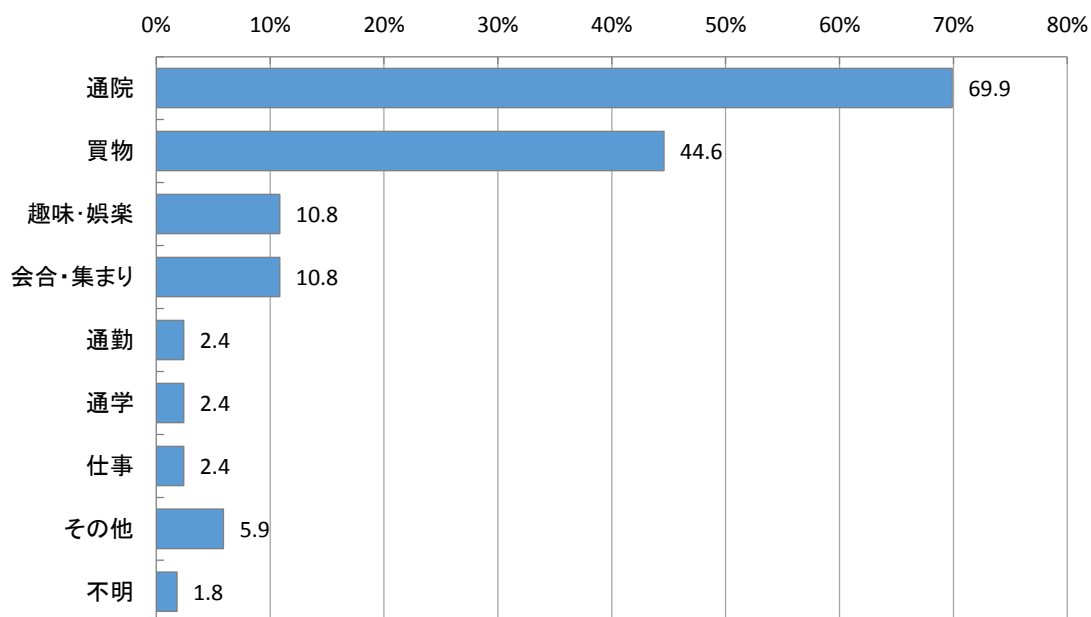


(6) 利用した方の利用状況等

①利用目的

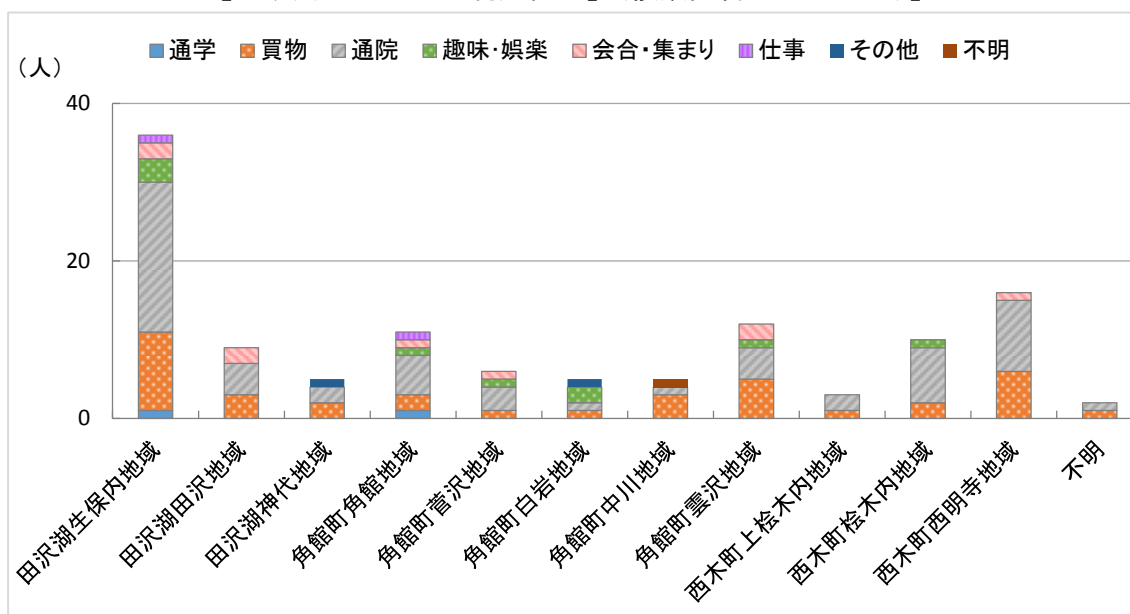
- バス利用目的については、「通院」が 69.9%と最も高く、次いで「買物」が 44.6%で続いており、通院と買物が主な利用目的となっています。
- 地域別にみると、総じて「通院」の割合が高くなっています。

【バス利用目的】（複数回答 2つまで）



有効回答数=83

【地域別にみたバス利用目的】（複数回答 2つまで）



有効回答数=83

②利用頻度

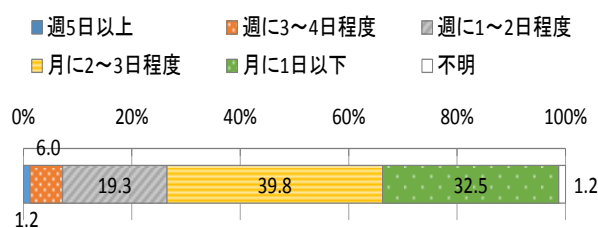
(全体)

- バス利用頻度については、「月に2～3日程度」が39.8%と最も高く、次いで「月に1日以下」が32.5%となっています。

(免許なしの方)

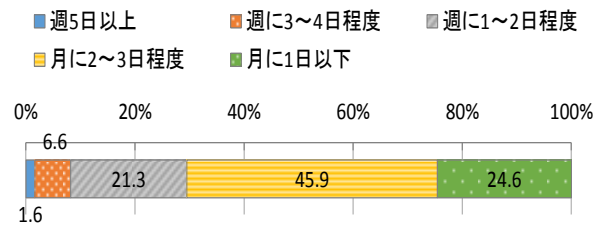
- バス利用頻度について「月に2～3日程度」が45.9%と最も高く、次いで「月に1日以下」が24.6%、「週に1～2日程度」が21.3%となっています。

【バス利用頻度（全体）】



有効回答数=83

【バス利用頻度（免許なしの方）】

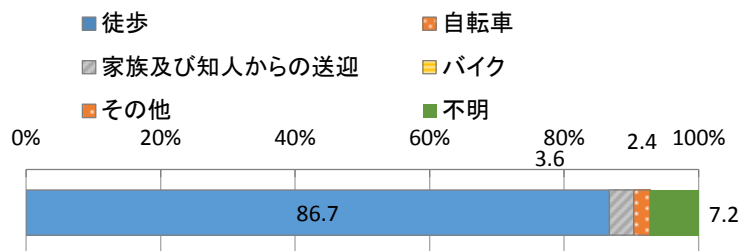


有効回答数=61

③移動手段

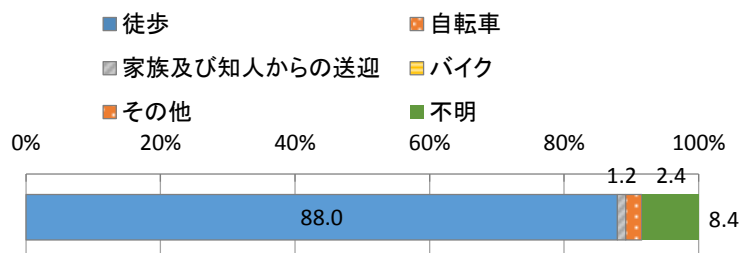
- 「自宅から乗車バス停までの移動手段」と「降車バス停から目的地までの移動手段」については、双方とも「徒歩」が8割台後半と特に高くなっています。

【自宅から乗車バス停までの移動手段】



有効回答数=83

【降車バス停から目的地までの移動手段】

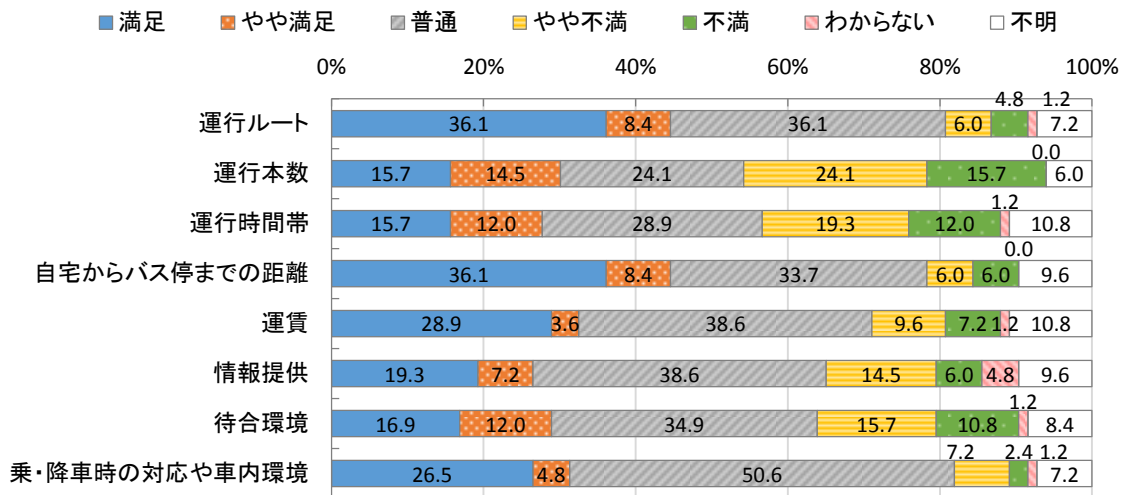


有効回答数=83

④路線バス等の満足度
(全体)

- 「満足」が最も高い項目は「運行ルート」と「自宅からバス停までの距離」の36.1%、次いで「運賃」の28.9%となっています。一方で「不満」が最も高い項目は、「運行本数」の15.7%、次いで「運行時間帯」の12.0%となっています。

【路線バス等の満足度（全体）】

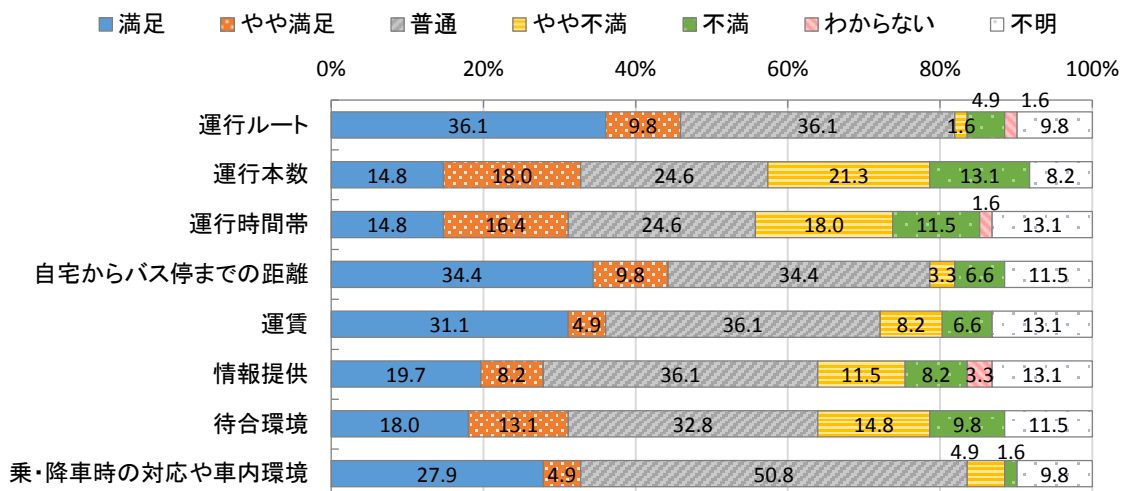


有効回答数=83

(免許なしの方)

- 「満足」が最も高い項目は「運行ルート」の36.1%、次いで「自宅からバス停までの距離」の34.4%となっています。一方で「不満」が最も高い項目は、「運行本数」の13.1%、次いで「運行時間帯」の11.5%となっています。

【路線バス等の満足度（免許なしの方）】



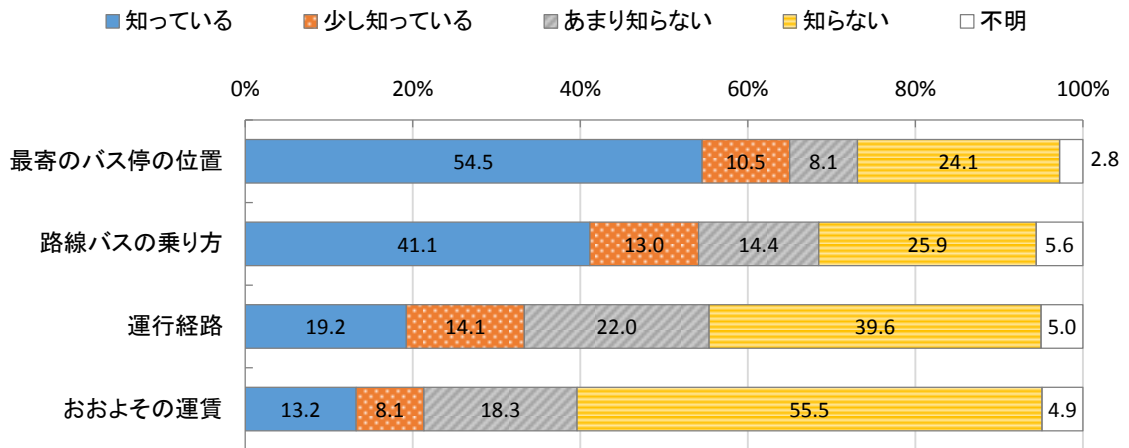
有効回答数=61

(7) 利用していない方の認識等

①路線バス等に関する認識

- 「最寄のバス停の位置」について「知っている」が54.5%と最も高くなっています。一方で「おおよその運賃」について「知らない」が55.5%と最も高くなっています。

【路線バス等に関する認識】

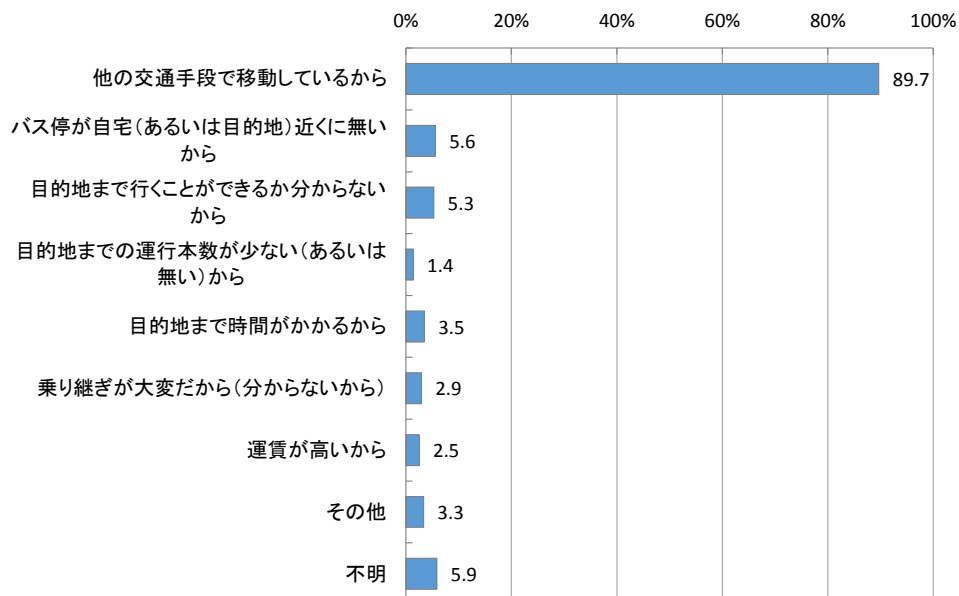


有効回答数=713

②路線バス等を利用しなかった（できなかった）理由

- 「他の交通手段で移動しているから」が89.7%と9割近くを占めています。

【路線バス等を利用しなかった（できなかった）理由（複数回答 該当するもの全て）】



有効回答数=713

(8) 公共交通の改善に対する重要度

- 「1番目に重要」については、「停留所の位置」が21.3%で最も高く、次いで「運行経路や時刻等のわかりやすい情報提供」の15.8%となっています。
- 「2番目に重要」については、「路線バス等の運行経路」が17.0%と最も高くなっています。また、「3番目に重要」については、「運行経路や時刻等のわかりやすい情報提供」が21.4%と最も高くなっています。

【バスの改善で重要と考えられること】

	1番目に重要		2番目に重要		3番目に重要	
		%		%		%
1	停留所の位置	21.3%	路線バス等の運行経路	17.0%	運行経路や時刻等のわかりやすい情報提供	21.4%
2	運行経路や時刻等のわかりやすい情報提供	15.8%	運行経路や時刻等のわかりやすい情報提供	12.7%	運賃	11.6%
3	路線バス等の運行経路	14.2%	運賃	11.7%	停留所の位置	8.0%
4	運賃	10.9%	停留所の位置	10.9%	バスの運行経路	6.8%
5	定額運賃の導入	5.2%	定額運賃の導入	6.8%	定額運賃の導入	5.7%

有効回答数=822

(9) バスやデマンドタクシーに関する意見・要望（自由記述）

- 「デマンドタクシーについて」が28.4%と最も高く、内容は「利用方法がわからない」「利用しているが効率性に欠ける」などマイナス面の意見が多くなっています。また、デマンドタクシーを運行していない地域では「デマンドタクシーとは何か」という意見も多くありました。
- 次いで「運行本数の改善」が14.2%、「運行ルートの改善」が11.8%となっています。

【意見・要望の分類について】

意見・要望の分類	人数(人)	割合
デマンドタクシーについて	58	28.4%
運行本数の改善など	29	14.2%
運行ルートの改善など	24	11.8%
停留所の位置の改善	23	11.3%
将来の必要性	19	9.3%
現状でよい	15	7.4%
利用しない	10	4.9%
運賃について	8	3.9%
運行時間の改善	6	2.9%
わからない	6	2.9%
乗り継ぎの問題	4	2.0%
バリアフリー化	2	1.0%
合 計	204	100.0%

有効回答数=204

2. 利用者アンケート調査

(1) 調査の概要

調査名称	路線バス・デマンドタクシー利用者アンケート
調査目的	路線バス・デマンドタクシーの利用実態の把握 路線バス・デマンドタクシーに対する利用者ニーズの把握
調査対象	仙北市内路線バス全便
調査方法	路線バス・デマンドタクシー内に調査票を設置し配布、郵送回収
調査期間	平成 27 年 12 月 22 日（火）～平成 28 年 1 月 8 日（金）
回収状況	配付数 1,200 回収数 114 回収率 9.5%

●回答者の内訳

○路線別

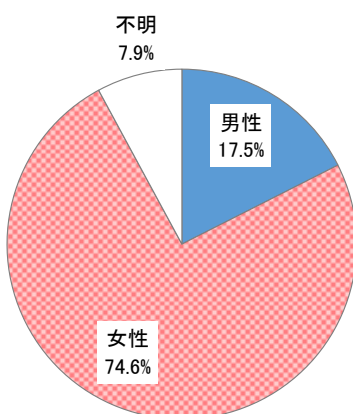
路線	人数	割合
羽後交通 路線バス		
大曲・角館線	17	14.9%
角館・六郷線	4	3.5%
稲沢線	2	1.8%
生保内線	8	7.0%
	31	27.2%
市民バス		
向生保内線	8	7.0%
中川線	12	10.5%
下延線	9	7.9%
八割線	7	6.1%
	36	31.6%
デマンド型 (予約制) 乗合タクシー		
白岩地区	9	7.9%
神代地区	6	5.3%
西木北部地区	15	13.2%
西木南部地区	13	11.4%
	43	37.7%
不明	4	3.5%
全体	114	100.0%

○地域別

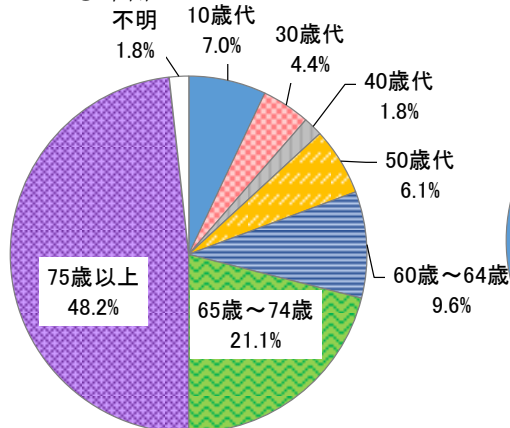
地域	人数	割合
田沢湖		
生保内地域	9	7.9%
田沢地域	0	—
神代地域	15	13.2%
	24	21.1%
角館		
角館地域	16	14.0%
菅沢地域	0	—
白岩地域	7	6.1%
中川地域	8	7.0%
雲沢地域	13	11.4%
	44	38.6%
西木		
上桧木内地域	2	1.8%
桧木内地域	9	7.9%
西明寺地域	14	12.3%
	25	21.9%
市内(地域不明)	6	5.3%
市外	12	10.5%
不明	3	2.6%
全体	114	100.0%

(2) 回答者の属性

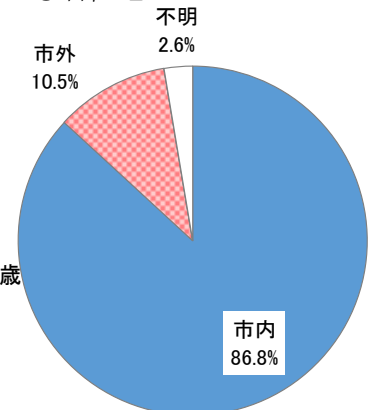
●性別



●年齢



●居住地



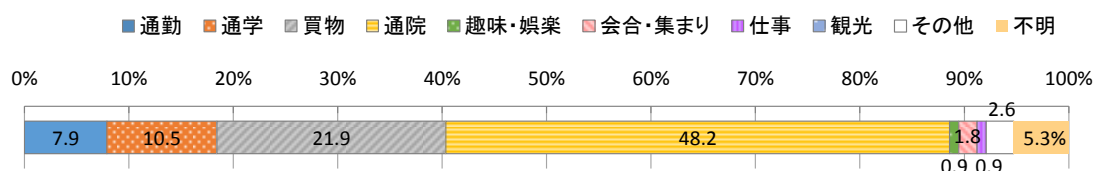
有効回答数＝114（性別・年齢・居住地）

(3) 利用の状況

①利用目的

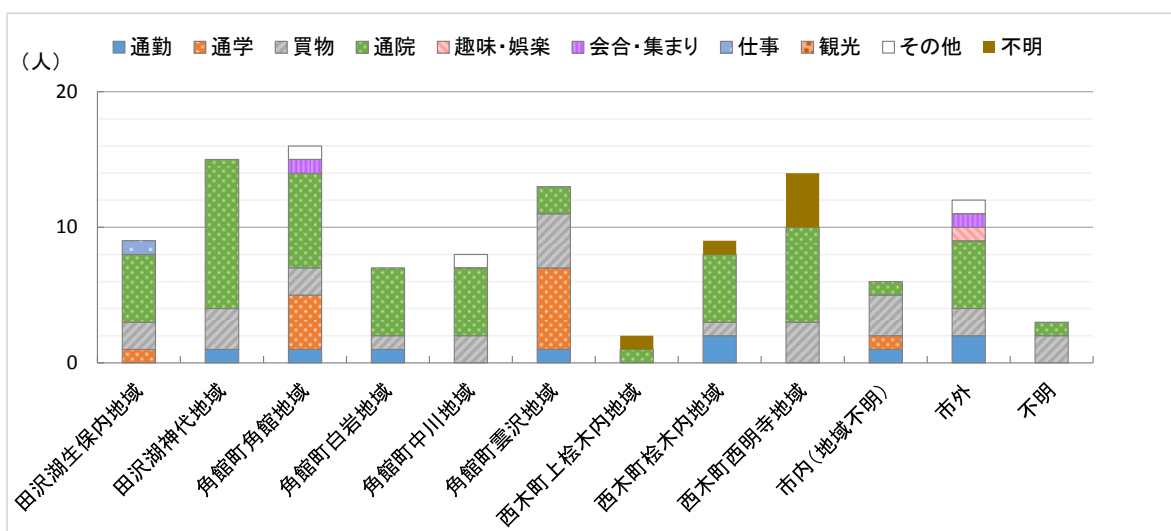
- 「通院」が48.2%と最も高く、次いで、「買物」の21.9%、「通学」の10.5%となっています。
- 地域別にみると、「通院」は「田沢湖神代地域」が最も多くなっています。

【バス利用の目的】



有効回答数=114

【地域別のバス利用目的】



有効回答数=114

②目的地

- 「市立角館総合病院」が26人と最も多く、これに「ワンダーモール」が16人で続いています。

【目的地（上位）】

	目的地	人数
1	市立角館総合病院	26
2	ワンダーモール	16
3	病院・医院	10
4	角館小学校	8
5	大曲	5
6	角館	5

有効回答数=95

③利用区間（乗車・降車バス停）

- 乗車バス停は、各地域に分散していますが、「角館営業所」が最も多く、次いで、「角館駅前」と「十二峠」となっています。
- 降車バス停は、「市立角館総合病院」が24人で最も多く、これに「ワンダーモール前」（10人）が続いています。

【乗車バス停車（上位）】

バス停名	人数
1 角館営業所	5
2 角館病院前	4
3 角館駅前	3
4 十二峠	3
5 銭神	2
6 下町屋	2
7 大畑	2
8 角館高校前	2
9 川崎	2
10 大台野	2
11 田沢湖駅前	2
12 長野駅前	2
13 小滝	2
14 上院内	2
15 寺内会館	2

有効回答数=97

【降車バス停（上位）】

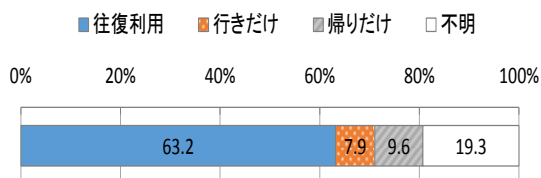
バス停名	人数
1 市立角館総合病院	24
2 ワンダーモール前	10
3 小学校前（角館）	8
4 大曲バスターミナル	5
5 角館駅前	4
6 病院前（田沢湖）	3
7 駅通り	2
8 六郷高校入口	2
9 イオン中仙店前	2
10 中町	2
11 田町下丁	2

有効回答数=87

④往復・片道利用、乗り継ぎ

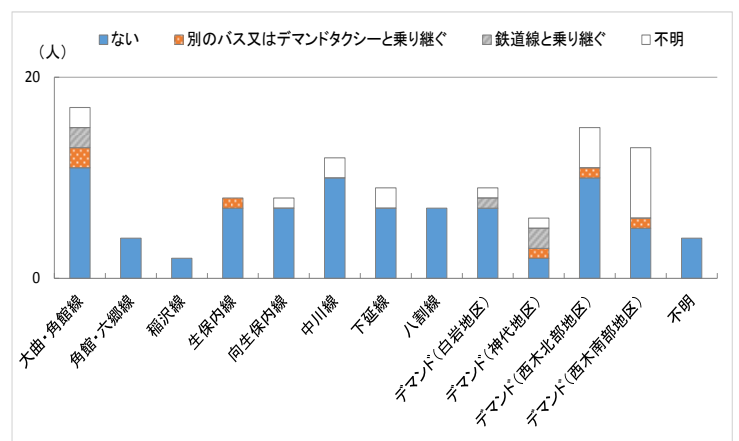
- 「往復利用」が63.2%、「行きだけ」が7.9%、「帰りだけ」が9.6%となっています。
- 路線別の乗り継ぎ状況は、各路線について、「ない」が総じて多くを占めています。「大曲・角館線」については、「別のバス又はデマンドタクシーと乗り継ぐ」や「鉄道線と乗り継ぐ」の回答も他の路線に比べて多くみられています。

【往復・片道利用状況】



有効回答数=114

【路線別の乗り継ぎ状況】



有効回答数=114

⑤運賃

- 片道の移動にかかる運賃は、平均 343 円となっています。
- 運賃別にみると、「200 円～450 円」の利用者の割合が 58%と最も多くなっています。
- 地域別にみると、「田沢湖神代地域」で利用者 15 人の平均運賃が 342 円などとなっています。
- 定期券の使用は 8.8%、回数券の使用は 25.4%となっています。

【運賃別の利用者数及び片道の移動にかかる運賃】

	運賃	人数	割合
1	200円未満	10	9%
2	200円～450円	66	58%
3	500円～820円	15	13%
4	950円以上	3	3%
	不明	20	18%
	合計	114	100%

平均額	343円
最大	1,150円
最小	100円

有効回答数=94

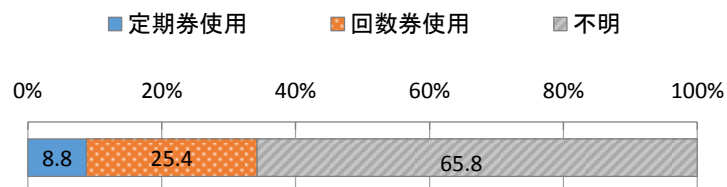
有効回答数=114

【地域区分別でみた利用者の平均運賃（円）】

地域小区分		人数	平均運賃
全体		94	343
1	田沢湖生保内地域	7	260.0
2	田沢湖神代地域	15	342.0
3	角館町角館地域	13	309.2
4	角館町白岩地域	6	183.3
5	角館町中川地域	8	200.0
6	角館町雲沢地域	9	364.4
7	西木町上桧木内地域	1	820.0
8	西木町桧木内地域	8	537.5
9	西木町西明寺地域	10	343.0
10	市内(地域不明)	5	196.0
11	市外	10	457.0
12	不明	2	615.0

有効回答数=114

【定期券及び回数券の使用状況】

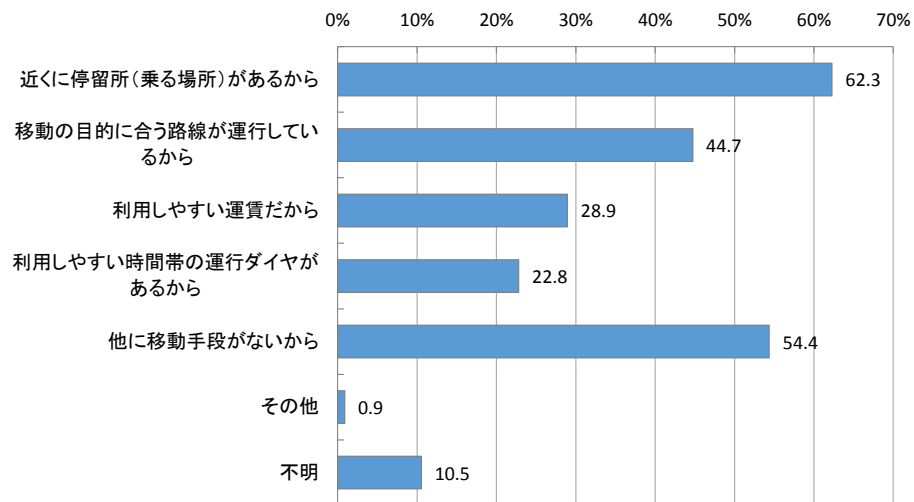


有効回答数=114

⑥路線バスやデマンドタクシーを利用する理由

- 「近くに停留所（乗る場所）があるから」が 62.3%と最も高く、次いで、「他に手段がないから」が 54.4%、「移動の目的に合う路線が運行しているから」が 44.7%となっています。

【路線バスやデマンドタクシーを利用する理由（複数回答 3つまで）】



有効回答数＝114

⑦バスやデマンドタクシーに関する意見・要望（自由記述）

- 「足が弱ってきたので車の運転ができない私には、バス運行が大変ありがたい」「いつもありがたく思いながら利用させてもらっている」など、総じて感謝のコメントが多く、これに「大変便利に利用している」「利用しやすいのでずっとあってほしい」など、利便性や運行継続に対するコメントを加えると、全体の 26.7%となっています。
- その他のコメントについてみると、運行時間や本数、運行ルート、バス停などへの意見・要望が比較的多く、また、デマンド型乗合タクシー等の休日運行に対する要望も散見されます。

