

南秋地域公共交通計画

令和5年6月

南秋地域公共交通活性化協議会

目次

1. はじめに	3
1-1 計画の背景と目的	3
1-2 計画の位置づけ	4
1-3 計画の対象とする交通手段	4
1-4 計画の区域	5
1-5 計画期間	5
2. 地域特性・現況整理	6
2-1 地域現況の整理	6
2-2 南秋地域の公共交通	10
2-3 南秋地域の施設分布状況	16
2-4 関連計画	21
3. 網形成計画の振り返り	33
3-1 網形成計画の基本理念と基本方針（目指す将来像）	33
3-2 網形成計画の基本方針と目標	34
3-3 網形成計画の指標の達成状況	38
3-4 施策の実施状況	39
4. 公共交通を取り巻く課題	45
4-1 社会環境の変化	45
4-2 課題の整理	48
5. 基本方針・基本目標	54
5-1 南秋地域の公共交通が目指す将来像	54
5-2 基本方針（基本目標）	55
5-3 数値目標の設定と評価方法	59
6. 広域マイタウンバス及び広域乗合タクシーの財政負担割合	60
6-1 広域マイタウンバスの財政負担割合	60
6-2 広域乗合タクシーの財政負担割合	61
7. 施策・プロジェクト	62
7-1 プロジェクト体系	62
7-2 施策・プロジェクト	63
(1) 利用促進プロジェクト	63
(2) 公共交通の利便性向上プロジェクト	65
(3) 賑わいづくりプロジェクト	67
(4) 未来につなぐ公共交通プロジェクト	69
8. 施策の推進体制	71
8-1 関係する主体と基本的な役割	71
8-2 本計画の推進・管理体制	71
8-3 施策の推進方法	72

8-4 達成状況の評価と見直し.....	73
《資料編》アンケート調査の結果概要.....	74
（1）調査の概要.....	74
（2）調査方法と調査数.....	74
（3）住民アンケート結果概要.....	74
（4）高校生世代アンケート結果概要.....	82
（5）県立大アンケート結果概要.....	87
（6）五城目高校アンケート結果概要.....	89
（7）利用者聞き取り調査.....	92

1. はじめに

1-1 計画の背景と目的

人口減少、少子高齢化、マイカー依存、ライフスタイルや移動ニーズの多様化等により、鉄道や路線バスをはじめとする地域公共交通の利用者は減少し、地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しくなっている。近年はこれらに加え、新型コロナウイルス感染症拡大の影響から、密回避、非接触、オンライン化等、暮らしや働き方に大きな変化が生まれ、それらが新たなスタンダードとして定着し、人々の移動量に影響を与えるなど、地域公共交通を取り巻く環境をより厳しいものとしている。

五城目町、八郎潟町、大潟村の3町村で構成する本地域（以下「南秋地域」という。）では、他地域と広域・地域間幹線交通として「JR奥羽本線」や路線バス「五城目線」が運行するほか、平成30年3月に「南秋地域公共交通網形成計画」を策定し、以来、3町村を横断するコミュニティバスや五城目町と八郎潟町において広域デマンド型乗合タクシーなどを整備し、地域住民の移動手段の確保を図っている。

このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が令和2年11月に施行され、「地域の輸送資源の総動員による移動手段の確保」や「既存の公共交通サービスの改善の徹底」などにより、持続可能な移動サービスを確保することの重要性が示された。

さらに、時代の変化とともにSDGsをはじめとする新たな概念が生まれ、交通分野においてはMaaSという新たなサービスが注目を集めている。また、政府は2050年までにカーボンニュートラルを目指すことを宣言しており、運輸部門においてもその取り組みが求められている。

以上のような背景から、本計画は、社会情勢の変化に伴う新たな概念や目標を踏まえ、先端技術を取り入れながら、住民、行政、交通事業者等関係者が一体となり、3町村が抱える地域課題の解決を図るとともに、持続可能で利便性が高く、地域住民の生活需要に対応した効率的な公共交通ネットワークを構築することを目的に策定する。



図1-1 南秋地域広域マイタウンバス

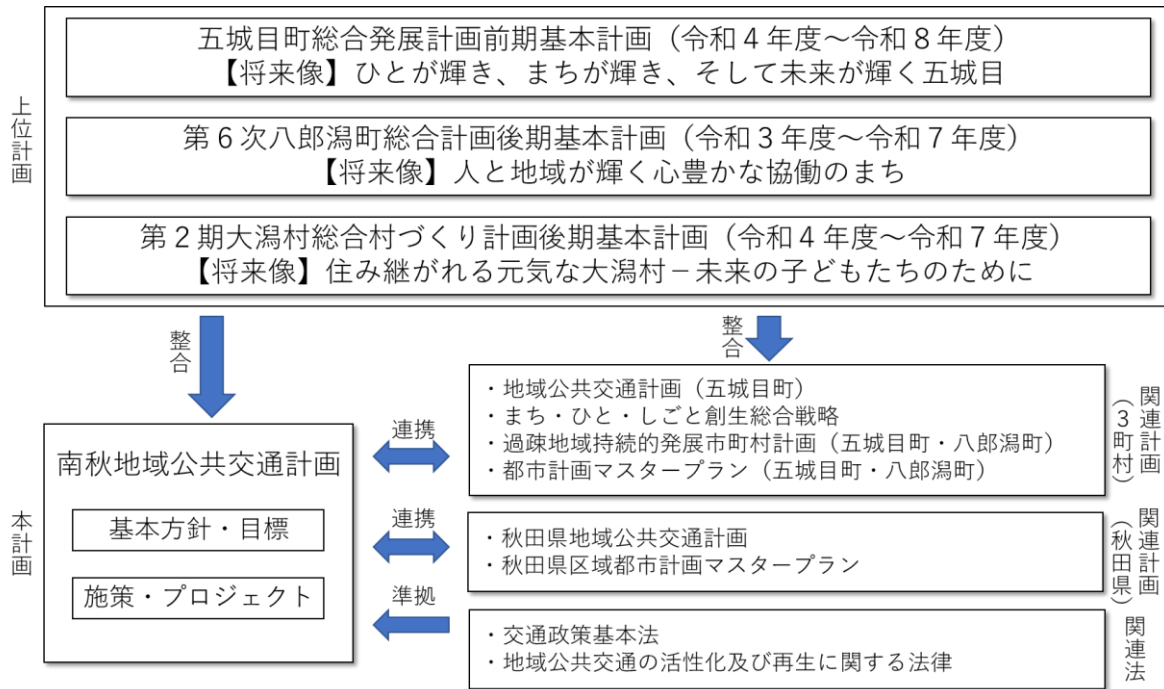


図1-2 南秋地域広域乗合タクシー

1-2 計画の位置づけ

本計画は、3町村それぞれの「総合計画」を上位計画として定め、本計画に示す事業等との整合を図る。

また、地域公共交通計画の根拠となる法律である「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等、国が定める関連法における方針に示される国の方針等を踏まえるとともに、公共交通だけではなく、3町村の観光振興・健康増進等まちづくり施策等各種関連計画と連携し事業・施策の展開を図る。



1-3 計画の対象とする交通手段

本計画は、地域公共交通のマスタープランとして、鉄道・路線バスをはじめとした各交通モードの位置づけ・役割、将来都市像の実現に向けた改善・見直しの方向性を示すものであり、特に南秋地域公共交通活性化協議会（以下「本協議会」という。）が運行するコミュニティバス・乗合タクシーの効率性と利便性の向上に重点を置きつつ、利用促進策や交通環境整備などを含む総合的な施策体系を定める。

また、スクールバスや施設の送迎車両等を含む、すべての輸送資源を総動員し、住民や来訪者の移動手段を確保することとする。

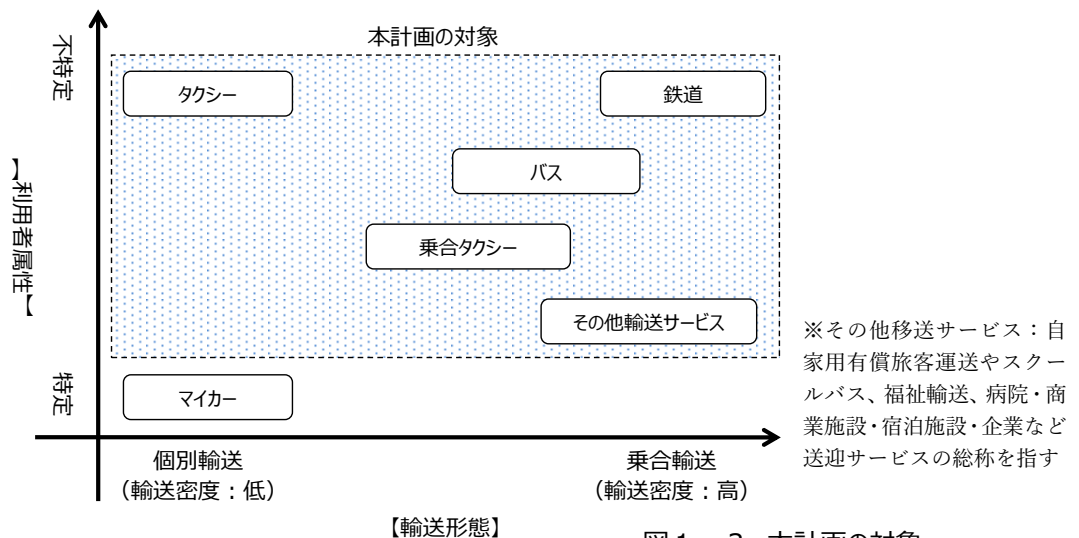


図1-3 本計画の対象

1-4 計画の区域

本計画の区域は、五城目町・八郎潟町・大潟村の3町村全域とする。

なお、住民や来訪者の移動利便性向上のため、近隣市町村との協力体制を築いていく。特に、路線バス「五城目線」の沿線市町村である「井川町」「潟上市」「秋田市」とは、対象交通手段の運行見直し・改善を行う場合に、協議・調整を行うものとする。



図1-4 計画の区域

1-5 計画期間

本計画の期間は令和5年度（2023年度）～令和9年度（2027年度）までの5ヵ年とする。

3町村の上位計画である「総合計画」との整合を図りつつ、社会情勢の変化を想定し、令和9年度までの計画とする。

計画期間終了時においては、施策・事業の進捗確認及び効果検証を行い、次期計画の見直し・改善を図るものとする。

2. 地域特性・現況整理

2-1 地域現況の整理

(1) 南秋地域の概況

本計画の対象範囲である南秋地域は、五城目町、八郎潟町、大潟村の3町村からなる、秋田県の中央部に位置する地域である。北は三種町、東は上小阿仁村、西は男鹿市、南は井川町と秋田市に隣接している。

地域の東部は急峻な山岳地帯となっており、中央から西部にかけて田園地帯が広がっている。また、地域の西部に広大な干拓地がある。

地域の中央では広域幹線軸として、高速道路の秋田自動車道が縦断しており、それと並行するように鉄道 JR 奥羽本線が運行している。

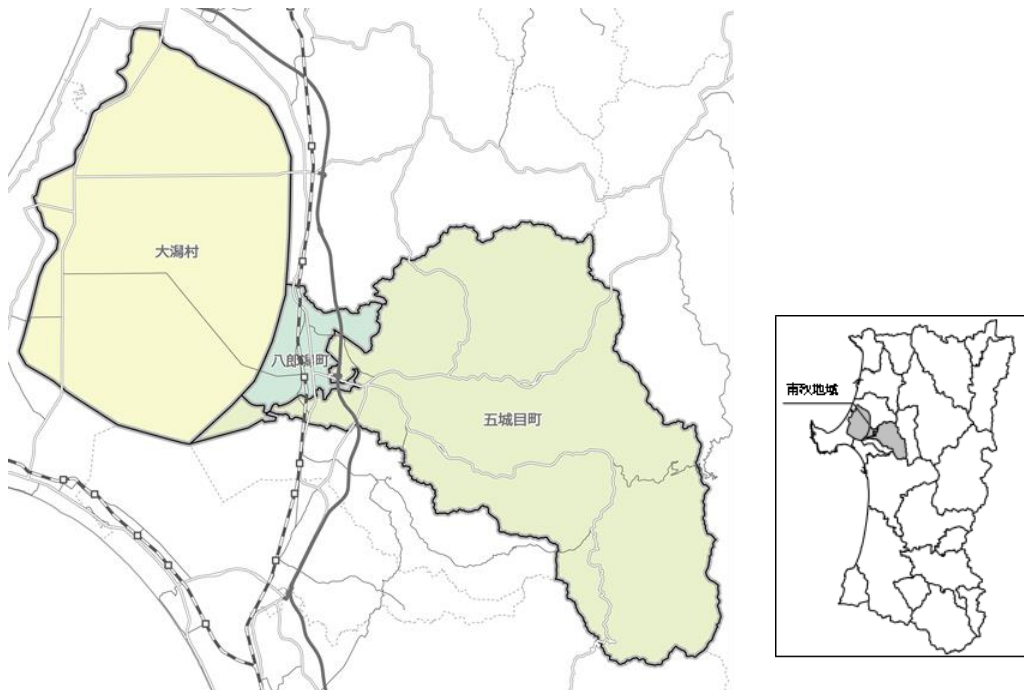


図2-1 南秋地域の位置図

気候は、温暖な気候となっているが、冬期間は低温で、日本海側特有の強い季節風の影響を受ける。また、一年中降水量が多く、冬には山間部で100cm以上の積雪量を記録することもある。

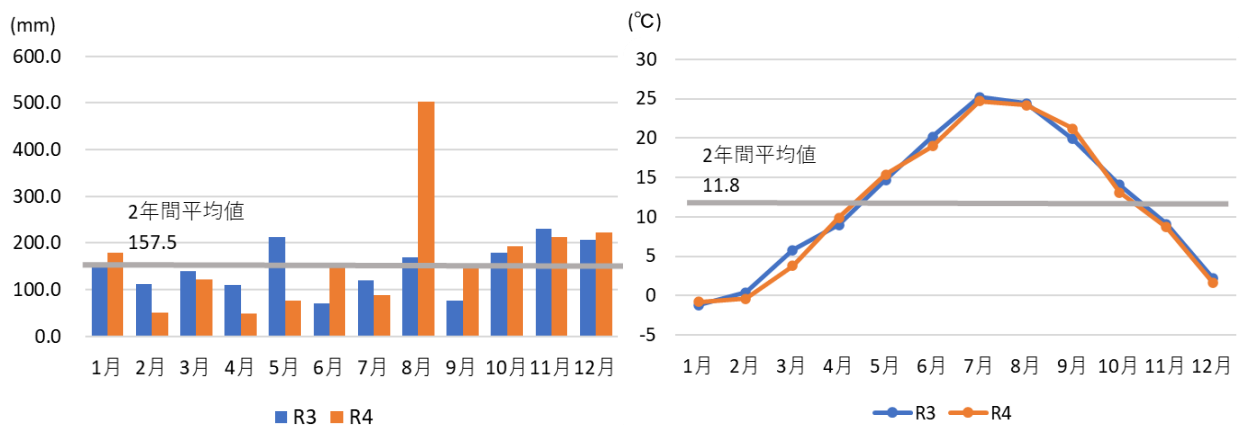


図2-2 気候（資料：気象庁「過去の気象データ（観測場所：五城目町）」）

(2) 人口・世帯

①人口の推移

本地域の人口は、年々減少しており令和4年には16,382人となっている。平成24年と比べ、五城目町では19.9% (2,023人)、八郎潟町では15.6% (994人)、大潟村では8.2% (257人)の減少となっている。

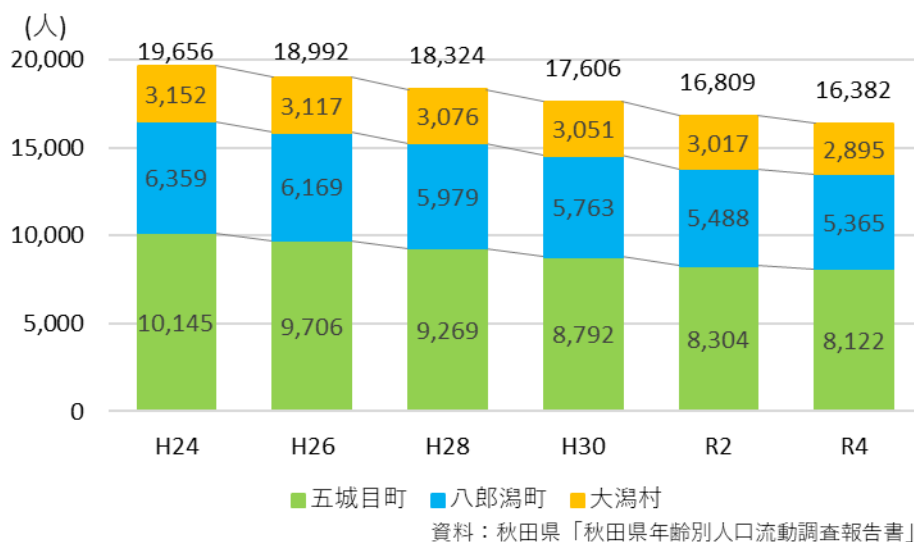


図2-3 人口の推移

②世帯の推移

本地域の世帯数は、徐々に減少している。

1世帯あたりの人口の推移も減少傾向にあり、令和4年には2.6人/世帯となっている。

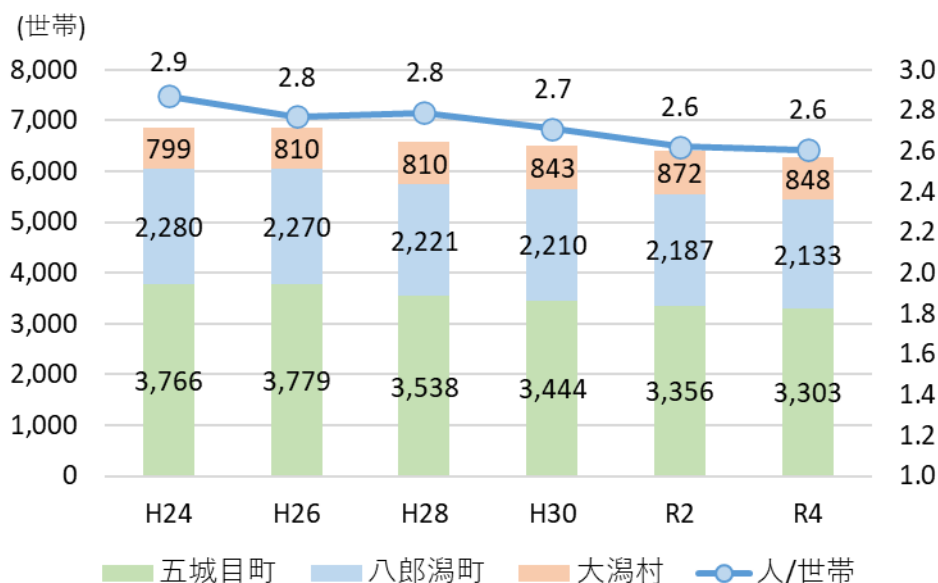
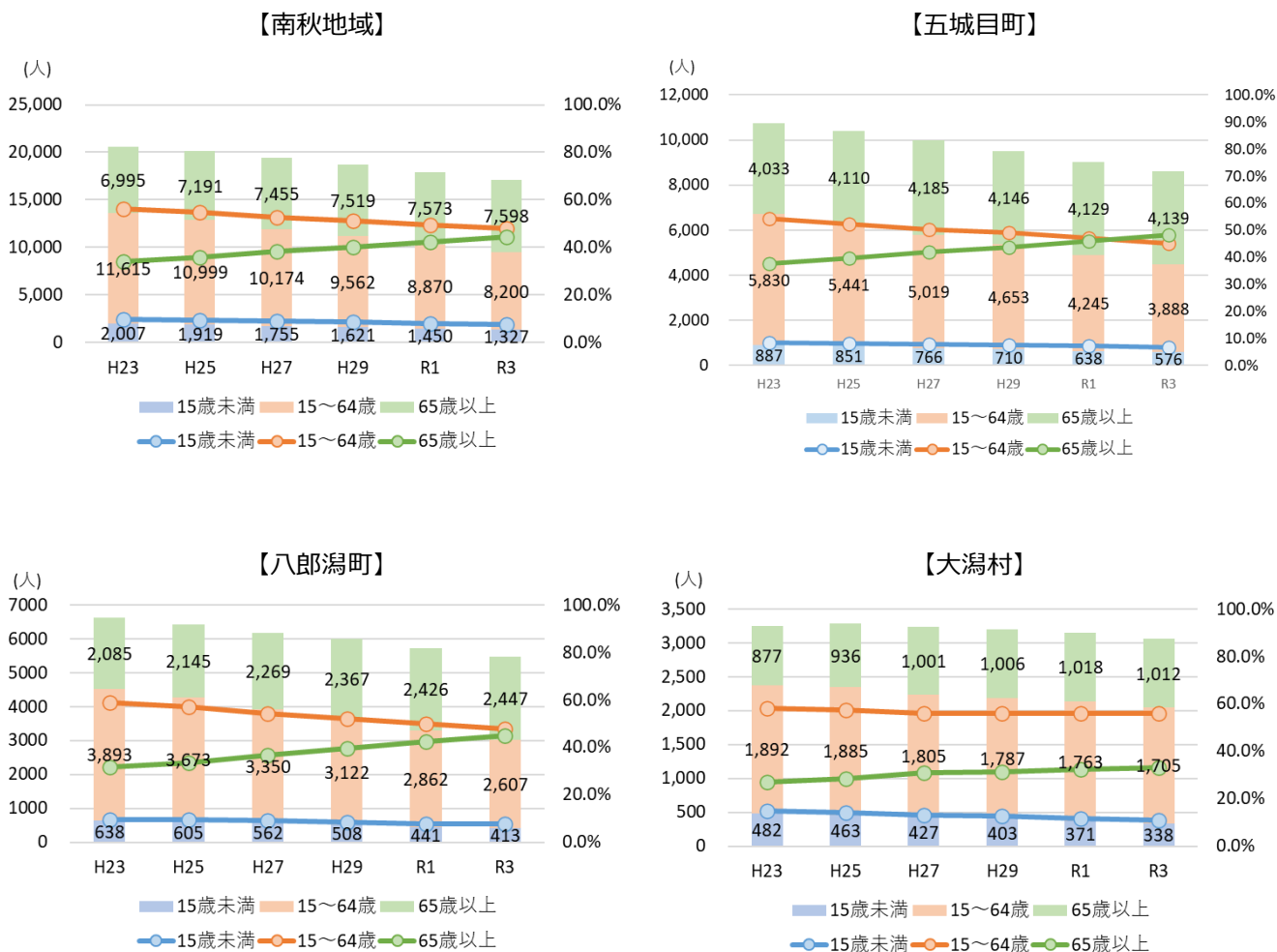


図2-4 世帯の推移

③世代別人口の推移

五城目町は令和3年に老年人口（65歳以上）の割合が生産年齢人口（15歳～64歳）の割合を超え、町人口の5割に迫ろうとしており、八郎潟町も老年人口は4割を超えている。

大潟村も緩やかに老年人口の割合が増加傾向にあるが、年少人口（15歳未満）は唯一1割以上を維持している。

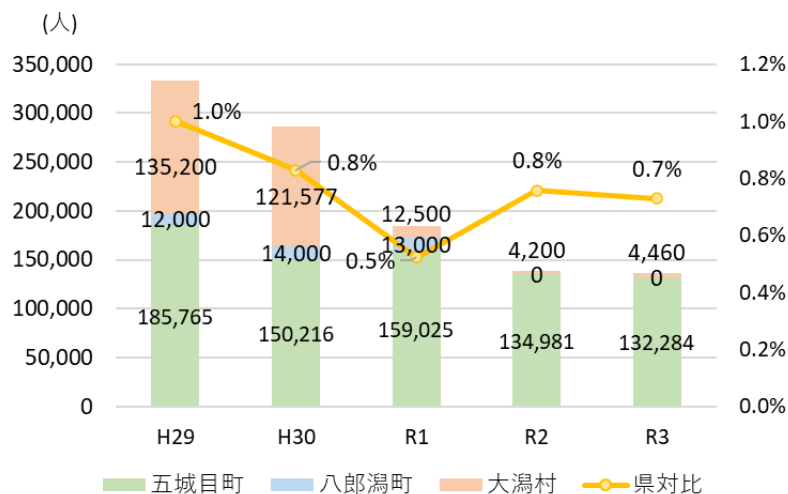


資料：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」

図2-5 町村別世代別人口の推移

④観光動向

観光入込客数は減少傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の流行により令和元年から大きく落ち込んでいる。

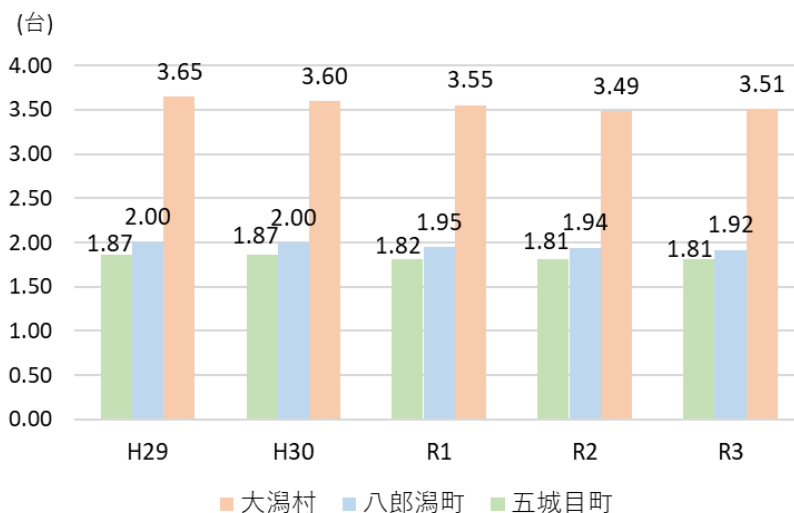


資料：秋田県「秋田県観光統計」

図2-6 観光入込客数の推移

⑤自動車保有状況

1世帯あたりの自動車保有台数は徐々に減少傾向にあるが、五城目町と八郎潟町では約2台、大潟村では約3.5台となっている。



資料：東北運輸局「市町村別保有車両数」

図2-7 1世帯あたりの自動車保有台数

2-2 南秋地域の公共交通

(1) 南秋地域の道路・交通環境

高速道路である秋田自動車道が地域を南北に縦断している。さらに、国道7号が八郎潟町を南北に、国道285号が五城目町を東西に走っており、地域間移動の重要な幹線軸となっている。

また、秋田自動車道に並行するようにJR奥羽本線が通っており、八郎潟町の中心部にある八郎潟駅が地域内唯一の駅となっている。

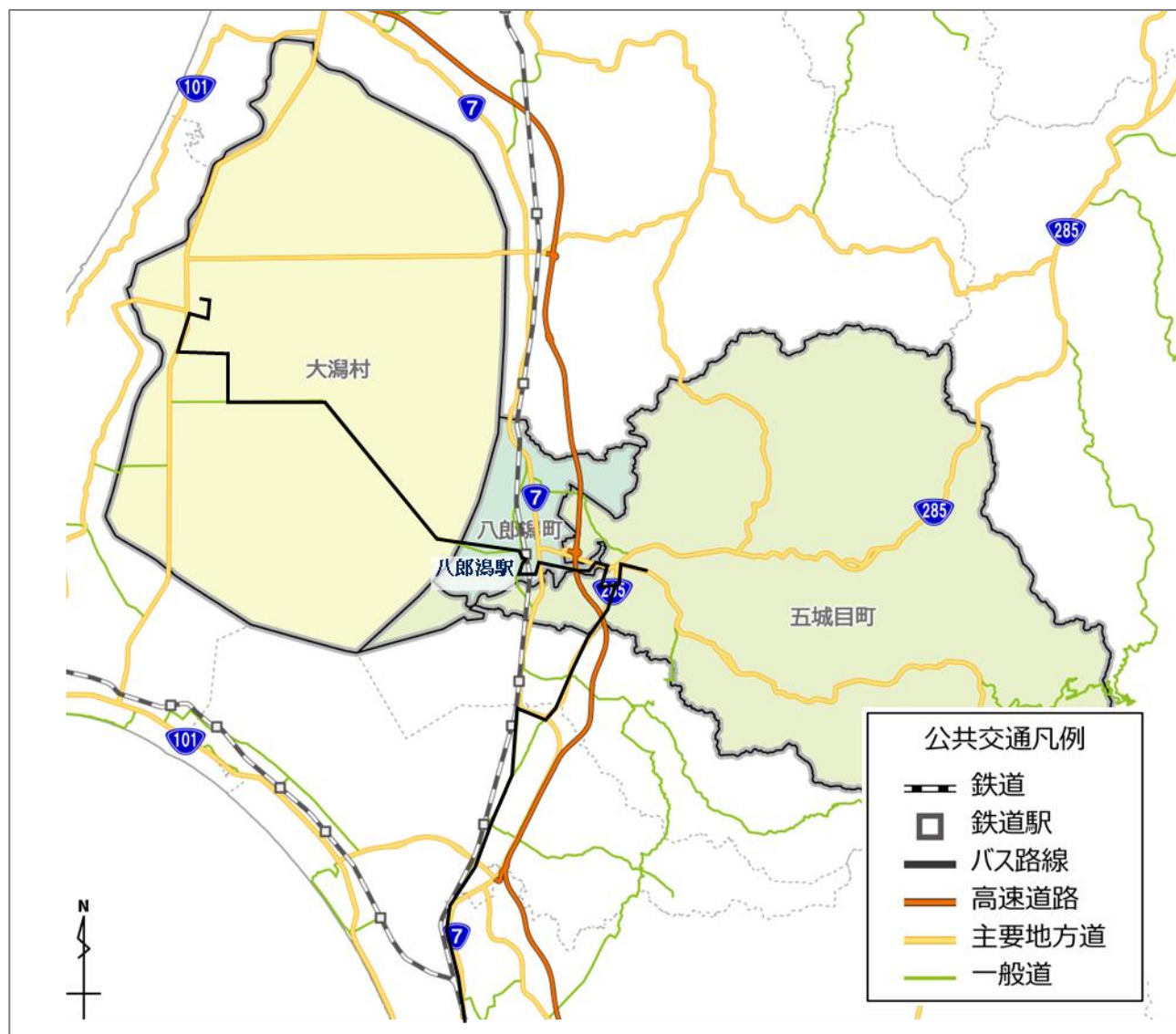


図2-1 南秋地域公共交通

(2) 地域公共交通の実態

① JR奥羽本線

JR奥羽本線は、福島駅（福島県福島市）から青森駅（青森県青森市）までをつなぐ、東北地方を縦貫する鉄道である。

JR奥羽本線は本地域の唯一のJR駅である八郎潟駅を通過する。八郎潟駅での乗車人数は徐々に減少しており、令和3年には586人となっている。平成27年と比較すると約3割減となっている。

交通系ICカードSuicaは令和5年5月にJR奥羽本線での利用が拡大されるが、八郎潟駅での利用は対象区域となっていない。

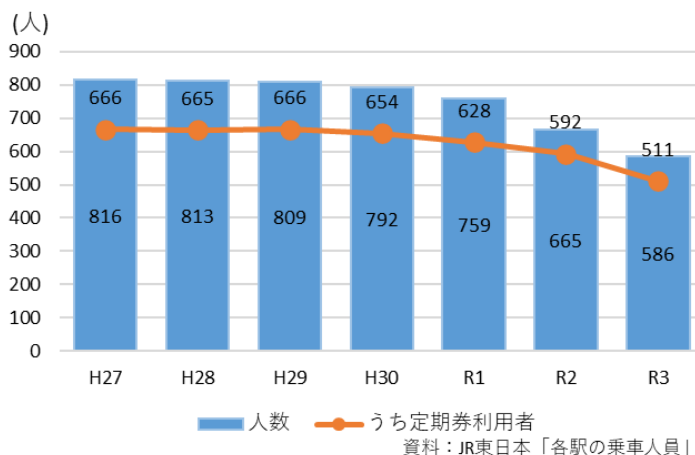


図2-2 八郎潟駅日平均乗車人数の推移

② 路線バス（五城目線）

本地域で運行している民間の路線バスは、秋田中央交通(株)が運行している「五城目線」のみとなっている。

五城目線は、秋田駅西口（秋田市）から国道7号を通過、国道285号を経由し、五城目町の中心部にある五城目バスターミナルまで運行している広域路線である。

国道7号から八郎潟町を経由していた路線は、令和2年4月から国道285号経由に経路変更された。

秋田市への通院や通勤・通学などに利用され、住民の生活には必要不可欠な路線であるが、利用者は減少傾向にある。

令和4年3月からは利用促進の一環として、交通系ICカードによる運賃支払いサービス「AkiCA」の運用を開始している。

また、令和元年9月までは秋田中央交通(株)が八郎潟駅から五城目バスターミナルを結ぶ路線バスを運行していたが、大潟村マイタウンバスとともに、南秋地域広域マイタウンバスの路線に統合され、廃止となっている。

起点	秋田駅西口
終点	五城目バスターミナル
運行本数 (往復)	平日：9 土日祝：6
平均乗車密度	3.7

表2-1 五城目線の運行状況(令和4年度)

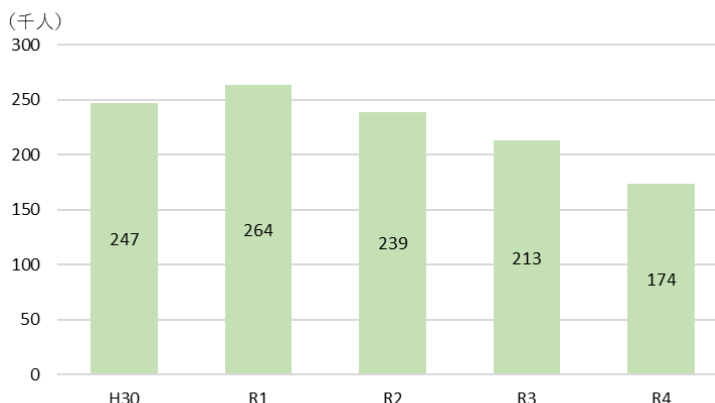


図2-3 五城目線輸送人員の推移

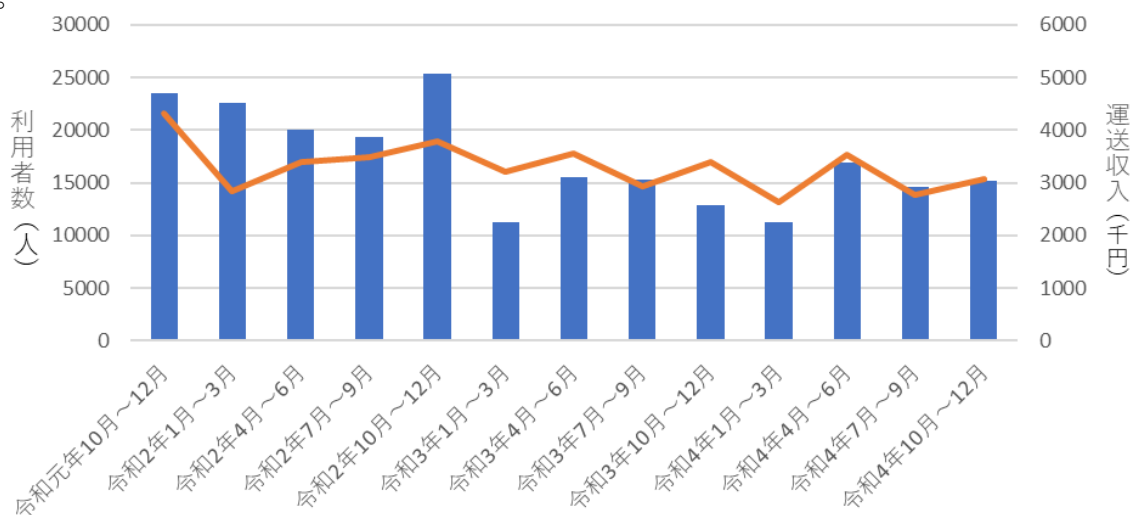
③路線バス（南秋地域広域マイタウンバス）

大潟村では、村中心部から八郎潟駅を經由し、湖東厚生病院、五城目高校までの経路で「大潟村マイタウンバス」を運行していた。令和元年10月、経路の重複する大潟村マイタウンバスと路線バス八郎潟線を集約・統合した上で、新たに商業施設等を經由する路線として「南秋地域広域マイタウンバス（以下「広域マイタウンバス」という。）」の運行を開始した。また、大潟村の地域内交通としては、大潟村ふれあい健康館を起点とする村内循環路線を運行している。

本協議会が運行主体となり、秋田中央トランスポート(株)に運行を委託している。

区域運賃制とし、片道 200 円、片道 400 円（五城目町⇄大潟村）としており、割安となる定期券及び回数乗車券の販売も実施している。ただし、大潟村民の運賃は大潟村独自のサービスとして全区間 100 円とし、差額分は村が負担している。

利用者数では、ピークとなった令和2年10月～12月の25,352人に対し、令和4年10月～12月は15,204人と約4割減となっているように、利用者数の減少とともに運送収入も緩やかに減少している。



資料：本協議会資料（利用者数は乗降調査による推計）

図2-4 広域マイタウンバス四半期ごと利用者数と運送収入の推移

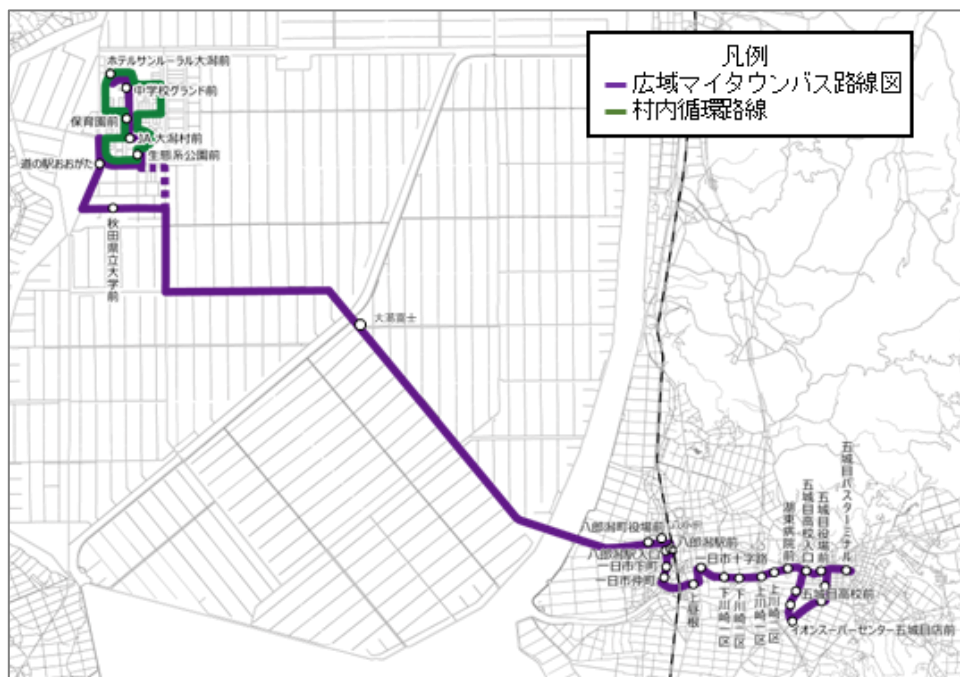


図2-5 広域マイタウンバス路線図

表2-2 広域マイタウンバスの運行状況（令和4年度）

路線名	起 点	主な経由地	終 点	運行本数 (往復)	平 均 乗車密度
大瀧五城目線	ホテルサンレー大瀧前	五城目高校入口	五城目ハスタミナル	平 日：0.5 土日祝：0.5	3.6
大瀧五城目線	ホテルサンレー大瀧前	イオン五城目店西口	五城目ハスタミナル	平 日：4 土日祝：4	3.9
大瀧五城目線	ホテルサンレー大瀧前	生態系公園前	八郎瀧駅前	平 日：0.5 土日祝：-	4.3
大瀧五城目線	ホテルサンレー大瀧前	道の駅おおがた前	八郎瀧駅前	平 日：2.5 土日祝：1.5	4.6
八郎瀧五城目線	八郎瀧駅前	湖東厚生病院前	五城目ハスタミナル	平 日：1 土日祝：0.5	1.0
八郎瀧五城目線	八郎瀧駅前	イオン五城目店西口	五城目ハスタミナル	平 日：9.5 土日祝：4.5	1.3
八郎瀧五城目線	八郎瀧小学校前	湖東厚生病院前	五城目ハスタミナル	平 日：0.5 土日祝：0.5	1.0
八郎瀧五城目線	八郎瀧小学校前	イオン五城目店西口	五城目ハスタミナル	平 日：1 土日祝：0.5	1.7
大瀧西線	ふれあい健康館	西二丁目	ふれあい健康館	平 日：1 土日祝：1	1.1
大瀧東線	ふれあい健康館	西二丁目	ふれあい健康館	平 日：1 土日祝：1	1.4

④予約制乗合タクシー（南秋地域広域乗合タクシー）

五城目町森山地区から五城目町中心部までのエリアを運行していた「五城目町乗合タクシー森山線」と八郎瀧町全域を運行する「八郎瀧町乗合タクシー」は対象地区が隣接しており、運行効率化の可能性があった。さらに、五城目町大川地区はこれらの地区と隣接し、路線バス五城目線の経路変更を控え、交通空白地域となる可能性があった。そこで、この隣接する3つの地区をひとつのエリアとする南秋地域広域乗合タクシー（以下「広域乗合タクシー」という。）の運行について、令和2年4月から1年間の実証実験を経て、令和3年4月から本格運行を開始し、延べ利用者数は徐々に増加している。

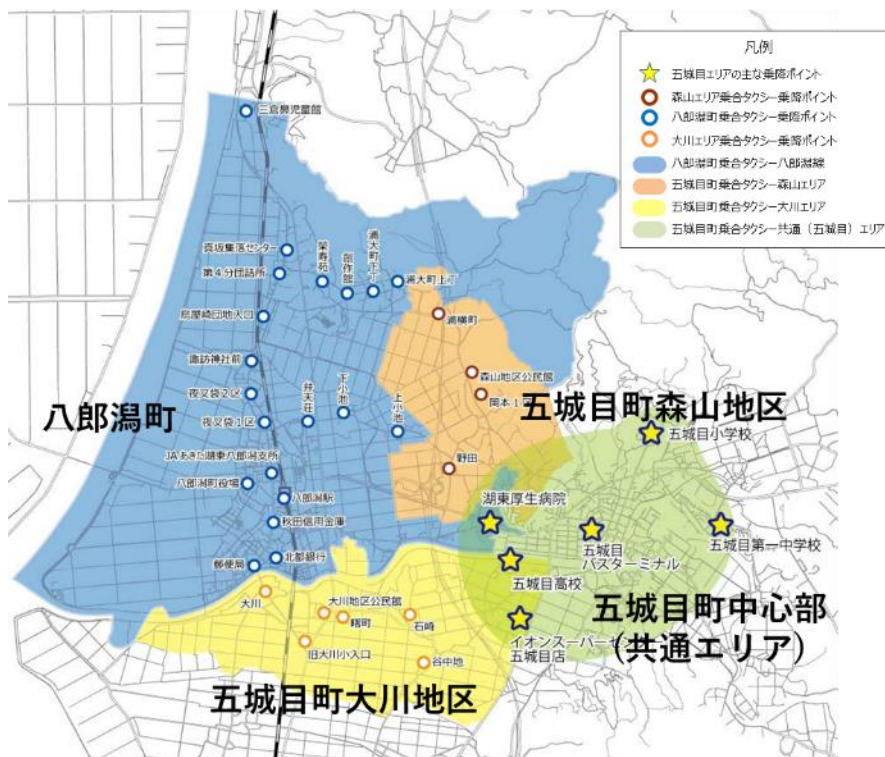


図2-7 広域乗合タクシーエリア図

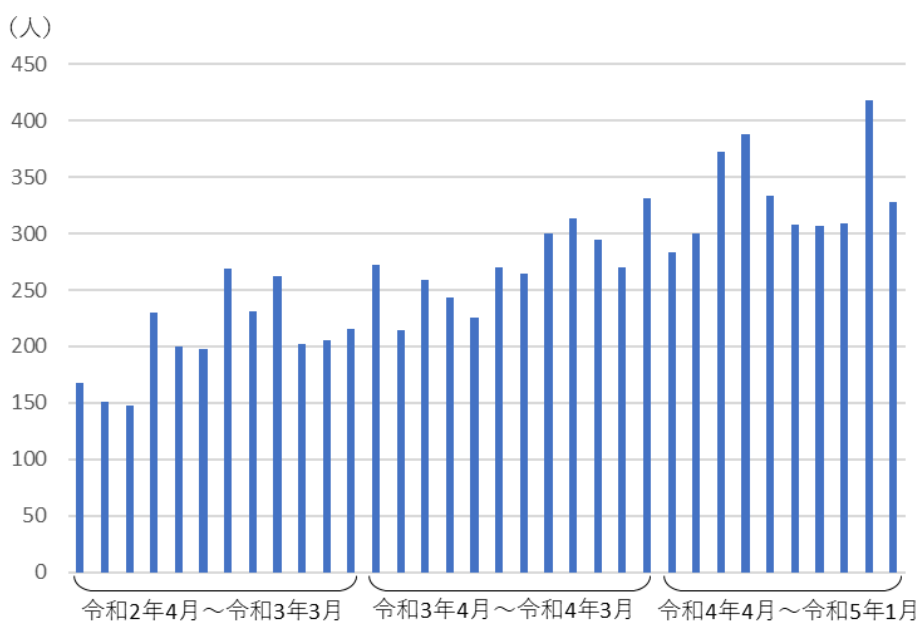


図2-8 広域乗合タクシー月別利用者数の推移

⑤予約制乗合タクシー（五城目町乗合タクシー）

五城目町では地域内路線バスの廃止に伴い、馬場目地区、富津内地区、内川地区、森山地区の4地区で交通空白地域の解消を目的とした予約制乗合タクシーのサービスが提供されてきたが、このうち森山地区は広域乗合タクシーに統合されたことにより、現在は3地区で運行されている。

利用には事前登録を原則としており、対象地域に居住する住民の利用が主となっているが、令和5年4月からは町が定めた乗降場所からの乗降に限り未登録者の利用も可能となる。

利用状況は路線別にばらつきがみられるが、利用者数は総じて減少傾向にある。

運賃は距離により300円から600円と設定している。

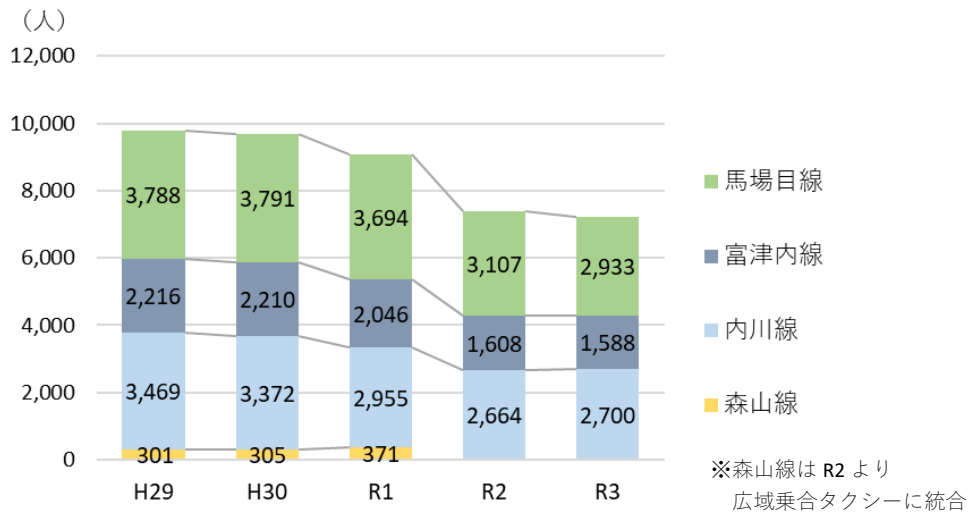


図2-9 五城目町乗合タクシー路線別延べ利用者数の推移

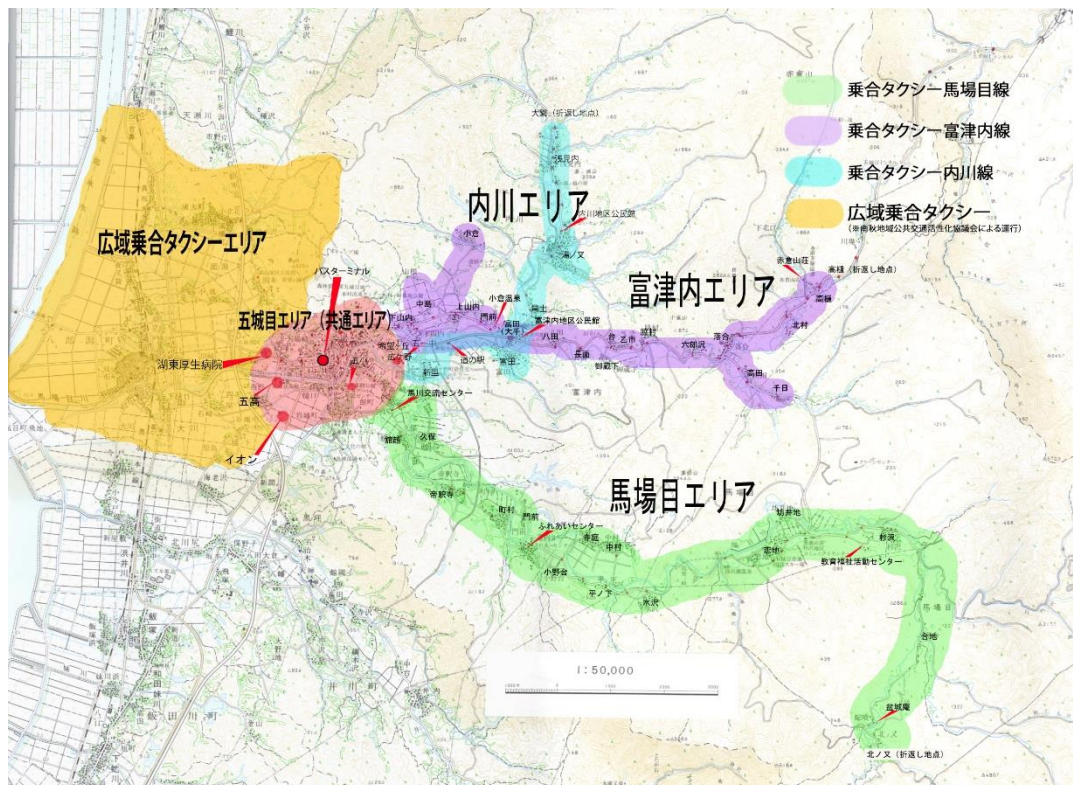


図2-10 五城目町乗合タクシーエリア図

2-3 南秋地域の施設分布状況

① 公共施設

役場は各町村の中心部に立地している。

また、五城目町のコミュニティ施設は広域的に点在している。

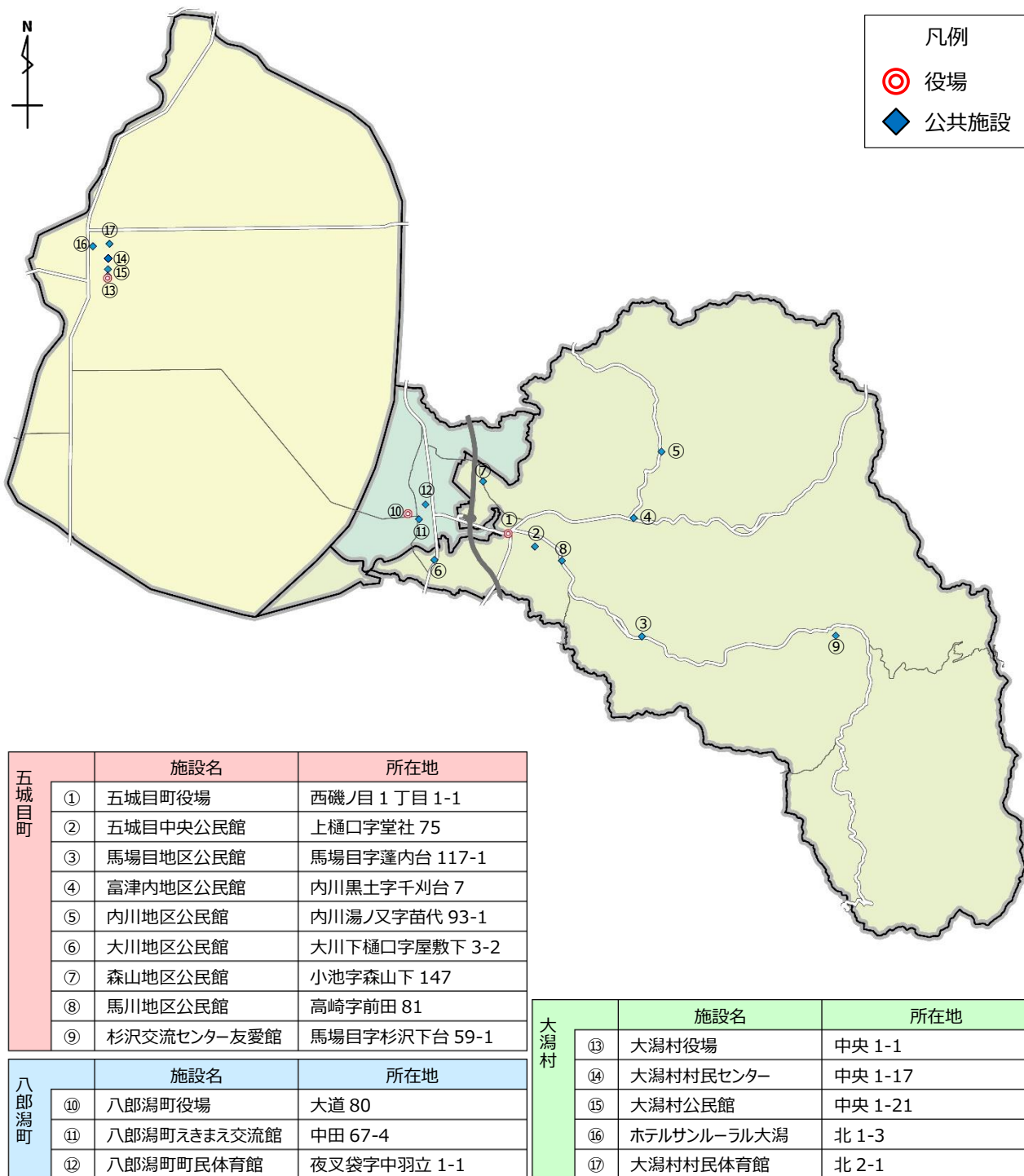
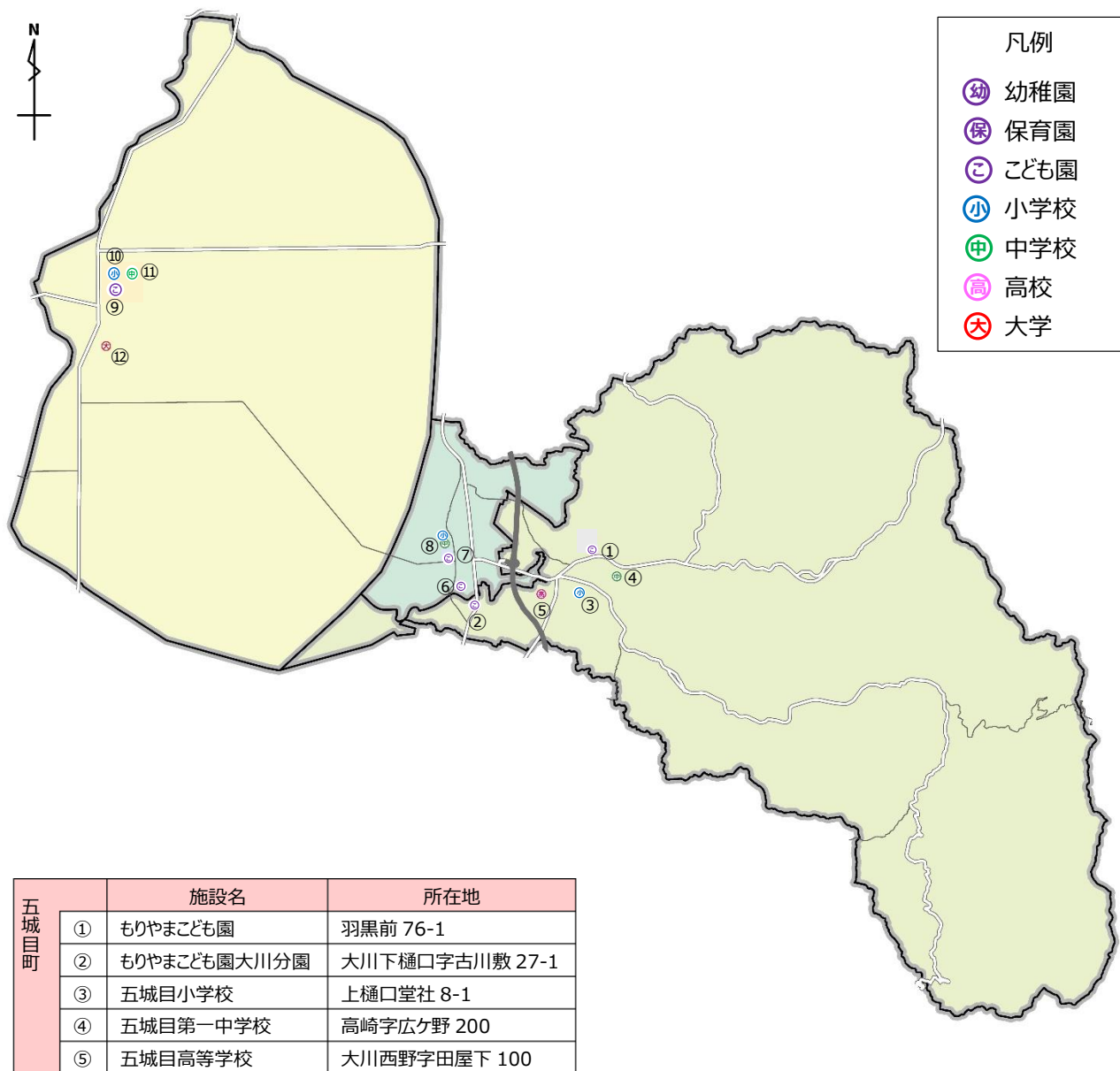


図 2-11 公共施設分布図

②教育機関

教育施設は、各町村の市街地を中心に立地している。

各町村にそれぞれ、小学校、中学校が立地しているほか、五城目町には「五城目高等学校」、大潟村には「秋田県立大学大潟キャンパス」が立地している。



五城目町	施設名	所在地
	① もりやまこども園	羽黒前 76-1
	② もりやまこども園大川分園	大川下樋口字古川敷 27-1
	③ 五城目小学校	上樋口堂社 8-1
	④ 五城目第一中学校	高崎字広ヶ野 200
	⑤ 五城目高等学校	大川西野字田屋下 100

八郎潟町	施設名	所在地
	⑥ 八郎潟たいようこども園 たいよう	家ノ後 1-1
	⑦ 八郎潟たいようこども園 おおぞら	大道 90
	⑧ 八郎潟中学校・小学校	夜叉袋字大嶋田 107

大潟村	施設名	所在地
	⑨ 大潟こども園	中央 5-1
	⑩ 大潟小学校	中央 5-1
	⑪ 大潟中学校	中央 5-1
⑫ 秋田県立大学大潟キャンパス	南 2-2	

図 2 - 12 教育機関分布図

③医療施設

医療施設は、各町村の市街地を中心に立地している。

八郎潟町には総合病院である「湖東厚生病院」が立地しており、地域の中心的な医療機関となっている。

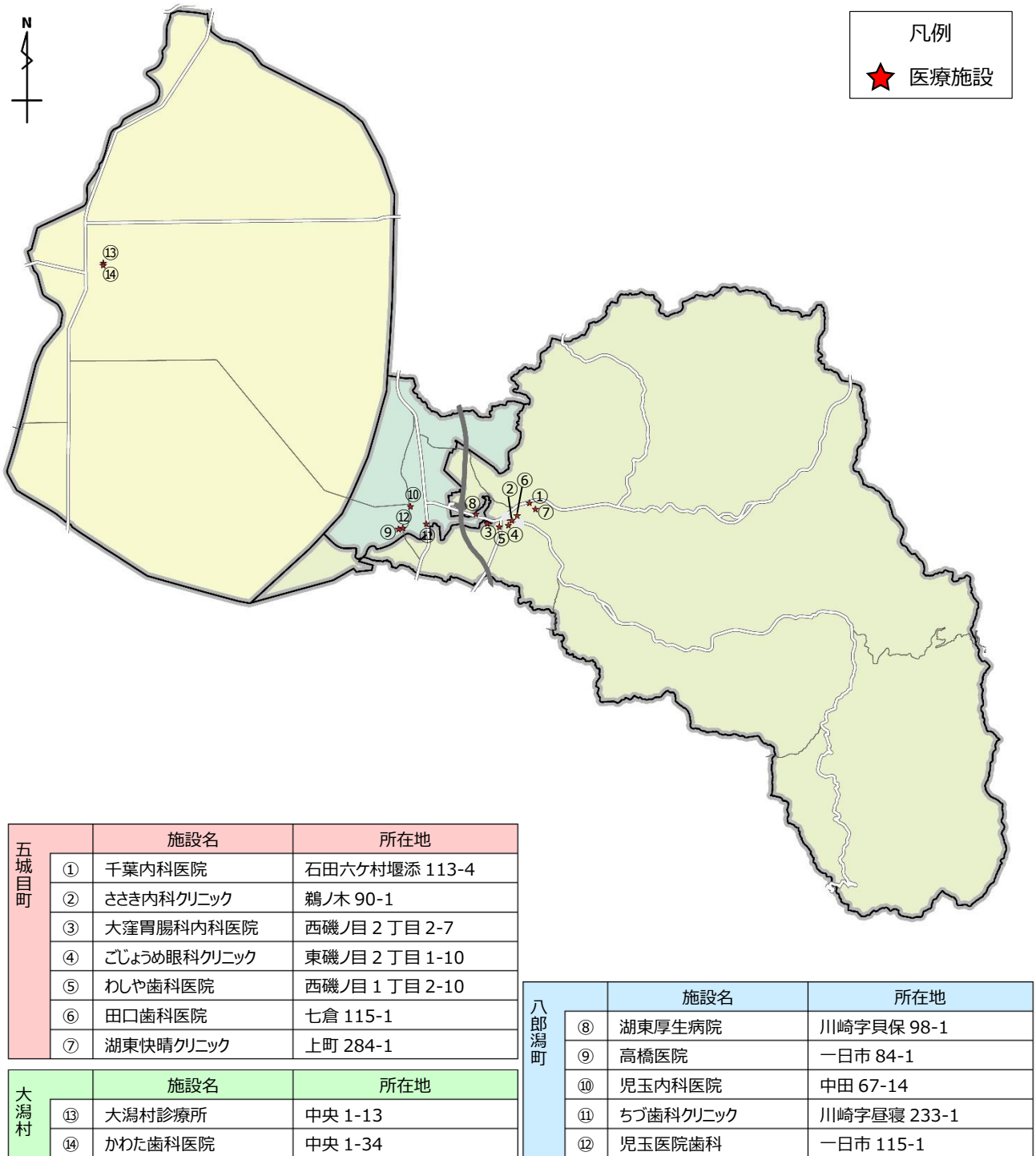


図 2 - 13 医療施設分布図

④商業施設

商業施設は、各町村の市街地を中心に立地している。

また、五城目町には大型商業施設である「イオンスーパーセンター五城目店」が立地しており、町内外から訪れる利用も多い。

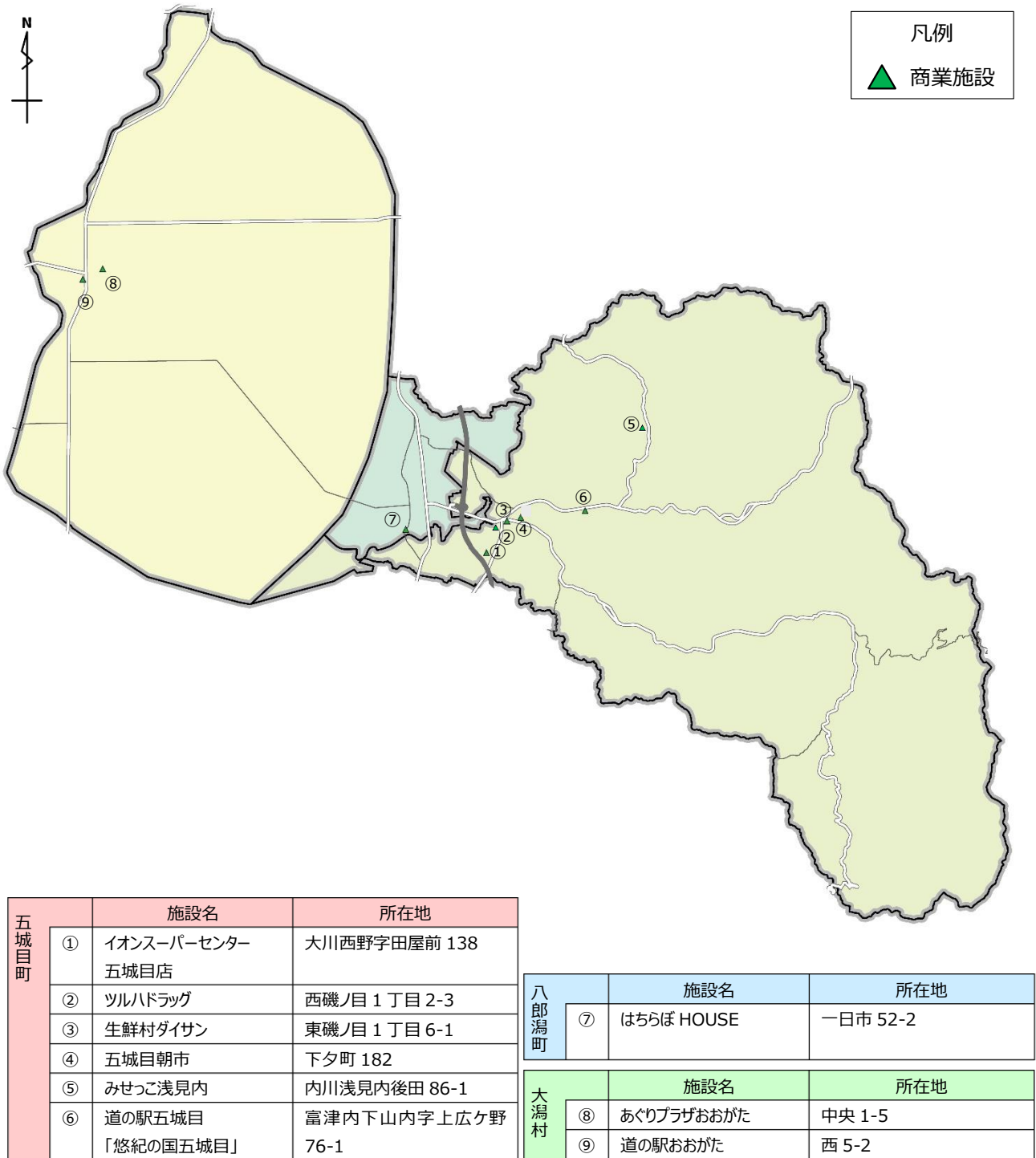


図 2 - 14 商業施設分布図

⑤観光拠点

観光拠点は、各町村の全域に点在している。

また、大潟村は隣接する男鹿市とともに「男鹿半島・大潟ジオパーク」としてジオパーク認定されており、村の全域にジオサイトが点在している。

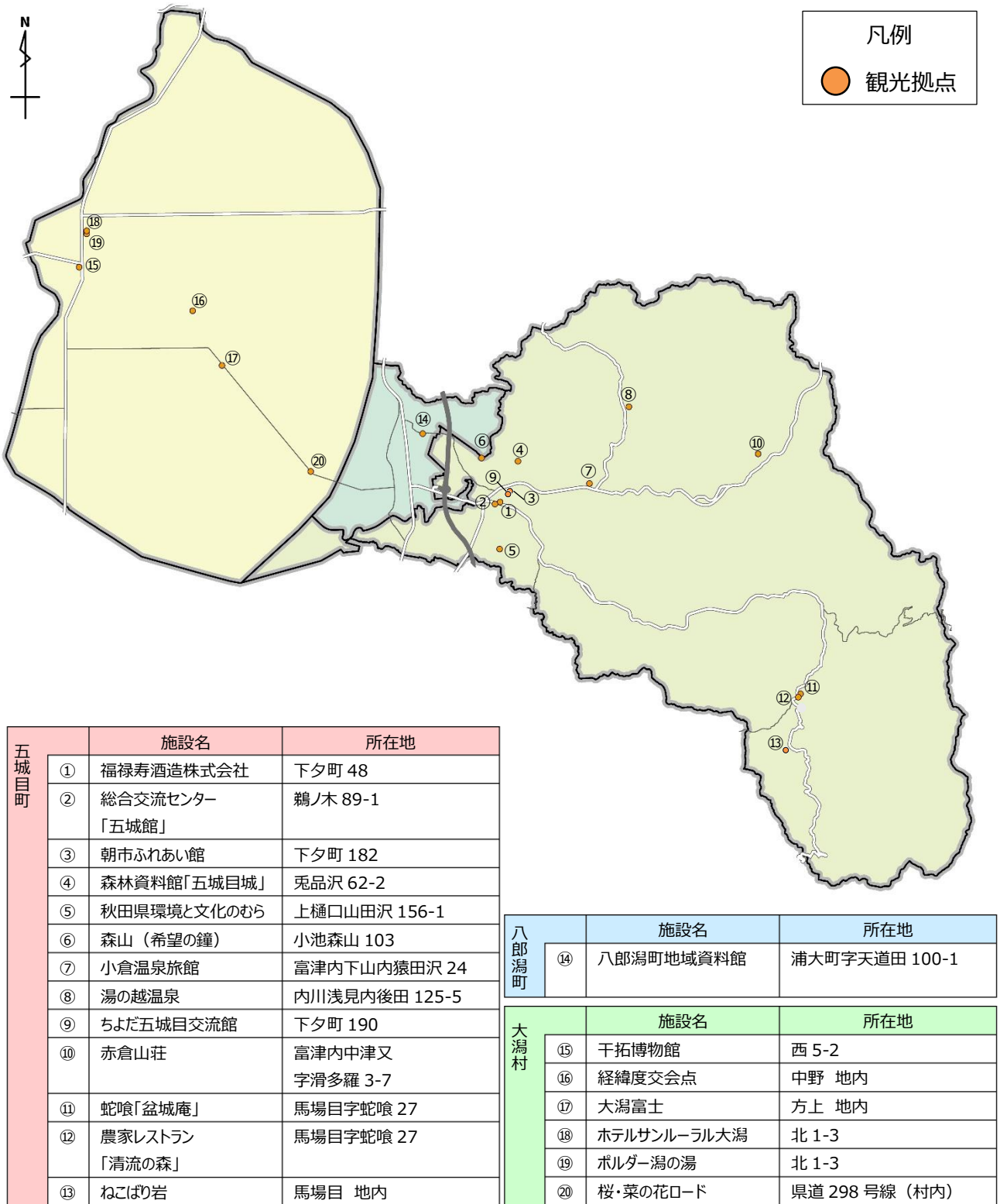


図 2 - 15 観光施設分布図

2-4 関連計画

各計画、施策との整合を図るとともに、連携して交通施策を推進する。

表2-3 上位・関連計画一覧

	計画の名称	策定年
五城目町	五城目町総合発展計画前期基本計画	令和4年3月
	五城目町都市計画マスタープラン	平成23年5月
	第2期五城目町まち・ひと・しごと創生総合戦略	令和2年2月
	五城目町地域公共交通計画	令和4年3月
	五城目町過疎地域持続的発展計画	令和3年9月
八郎潟町	第6次八郎潟町総合計画後期基本計画	令和3年3月
	八郎潟町都市計画マスタープラン	平成25年3月
	八郎潟町総合戦略	令和3年3月
	八郎潟町過疎地域持続的発展計画	令和3年3月
大潟村	第2期大潟村総合村づくり計画後期基本計画	令和4年3月
	第2期大潟村コミュニティ創生戦略	令和3年3月

(1) 五城目町総合発展計画前期基本計画

「五城目町総合発展計画前期基本計画」は、五城目町の最上位計画に位置づけられる、将来のまちの姿や基本的な行政の取り組みを定める、まちづくりの指針となるものである。

表 2 - 4 五城目町総合発展計画前期基本計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	令和4年3月
計画の期間	令和4年度～令和13年度
基本理念	未来に誇れる今をともに築くまちづくり 1. “五城目町らしさ”を追求します 2. “安心”と“魅力”を掘り起こします 3. “協働”と“自立”を基調としたまちづくりを推進します
将来都市像	ひとが輝き、まちが輝き、そして未来が輝く五城目
基本目標	1 自然と調和のとれた暮らしを支える“基盤づくり”（生活環境・安心安全） 2 地域に賑わいと活力を生む“産業づくり”（産業・地域経済） 3 幸せに、自分らしく生きる“安心づくり”（保険・医療・福祉） 4 郷土を育み、未来を担う“ひとづくり”（教育・文化） 5 お互いの心がかよ“つながりづくり”（住民協働・地域交流・人権） 6 健全で持続可能な未来を目指す“地域経営”（行財政運営）
公共交通に関する内容	
<p>■ 自然と調和のとれた暮らしを支える“基盤づくり”</p> <p>施策 1-3 道路・交通網・情報基盤</p> <p>【施策の目指す姿】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 時代で変化する社会ニーズや町民ニーズに対応した広域道路交通網や生活道路網、除排雪の仕組みが構築され、すべての人や車が安全に通行できる、道路環境が整備されています。 ・ 町内での交流促進と少子高齢化に対応し、地域住民が主役となった、誰もが安心して利用しやすい交通環境が整備されています。 	
広域連携に関する内容	
<p>■ 健全で持続可能な未来を目指す“地域経営”</p> <p>施策 6-3 広域行政・広域連携・公民連携</p> <p>【施策の目指す姿】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 近隣地域や、民間事業者等との連携を推進し、ともに発展するまちづくりを進めています。 	

(2) 五城目町都市計画マスタープラン

「五城目町都市計画マスタープラン」は、五城目町の将来像を実現するため、まちづくりの将来ビジョンを確立し、都市計画に関わる具体的かつ総合的な整備方針を定めるものである。

表 2 - 5 五城目町都市計画マスタープランの概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	平成 23 年 5 月
計画の期間	平成 22 年度～令和 12 年度
将来都市像	伝統とにぎわいが共生する心やすらぐ自然の郷 五城目
都市機能・都市構造に関する方針	(1) 『にぎわい』 ～活力あふれる五城目町としていくための源の創出～ (2) 『自然』 ～豊かな緑に囲まれ、癒される環境の創出～ (3) 『伝統』 ～伝統を活かした産業の育成～ (4) 『やすらぎ』 ～くらしやすい空間の創出～ (5) 『心』 ～住む楽しみ、くらす喜びが持てるまちの創出～
公共交通に関する内容	
①道路整備の方針（各地をつなぐ骨格づくり） ■交通ネットワーク 周辺都市と協力しながら、鉄道・バスなどの公共交通機関の連携を充実させ、身近な場所から広域圏まで移動できる総合交通ネットワークの構築を検討する。必要に応じて、運行回数や時刻・アクセスの確保を図り、乗り継ぎがスムーズに行えるような工夫を検討する。	
鉄道	JR 奥羽本線は主に秋田市への通勤・通学の足や観光の入口として、利便性の向上に向け、利用促進と観光客の誘致を図る。市街地から駅までのアクセスの確保を図り、鉄道の利用者の便の確保に努める。
バス	広域圏を結ぶ路線バスの充実や、鉄道を補完するバス路線の利便性の向上のため、関係機関との調整を図る。
身近な足としての公共交通の確立	誰もが気軽に乗れる便利な移動手段として、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの利用を促進する。また、既存のバス交通については、地域間交流を促し、公共施設や商店街との連携を図るためその機能の維持を図りつつ利用環境の向上をめざす。
交通拠点の環境向上	五城目町のバスターミナルについては、誰もが利用しやすい交通拠点として、高齢者、障害者等の利用に配慮するとともに、来訪者や住民が気軽に利用できる環境整備を進め、市街地への来訪者増加と交流の促進、にぎわいの創出を図る。さらに自動車交通量の削減や環境負荷の低減、公共交通機関の利用促進の観点から、サイクル&ライドの取り組みを検討する。
③観光レクリエーションの方針（交流の拠点づくり） ■観光レクリエーション資源のネットワーク化 各地に点在する観光資源の魅力の向上を図るとともに回遊ネットワークの充実を図る。特に中心市街地と、温泉をはじめとした観光資源が豊富な内川・富津内地区の連携を強化するために、観光情報の受発信機能の充実、観光地へのアクセス手段の確保・充実などを図る。	
広域連携に関する内容	
3. 地域間交流の軸 ■地域と地域を結びつける道は、五城目町にとって欠かせない架け橋である。 ・交通網は地域と地域を結びつける欠かせない軸である。他都市との交流もまた、この軸より生まれる。この軸を地域間交流軸と位置づける。秋田自動車道や JR 奥羽本線は「広域交流の軸」とし、町内の主要路線（国道 7 号・285 号）を「地域交流軸」とする。	

(3) 第2期五城目町まち・ひと・しごと創生総合戦略

「第2期五城目町まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、第1期総合戦略の取組について評価を行い、引き続き地方創生の深化に向けた施策を推進するための計画である。

表2-6 第2期五城目町まち・ひと・しごと創生総合戦略の概要

項目	内容
策定年度	令和2年2月（改訂：令和3年3月）
計画の期間	令和2年度～令和6年度
基本目標	基本目標1：しごとづくり 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：地域づくり
公共交通に関する内容	
<p>基本目標4：地域づくり</p> <p>施策1 地域の支え合い・暮らしを守る環境づくり</p> <p>◎具体的な事業</p> <p>●地域公共交通維持発展事業（新規）</p> <p>現在運行しているデマンド型乗合タクシーの利便性の向上と需要に対応した効率的な運行によって、地域の生活交通を維持するため、地域住民主体による乗合率の向上や自家用有償旅客運送による取り組みなど、行政と協働で行う公共交通に係る地域活動を支援します。</p>	
広域連携に関する内容はみられなかった	

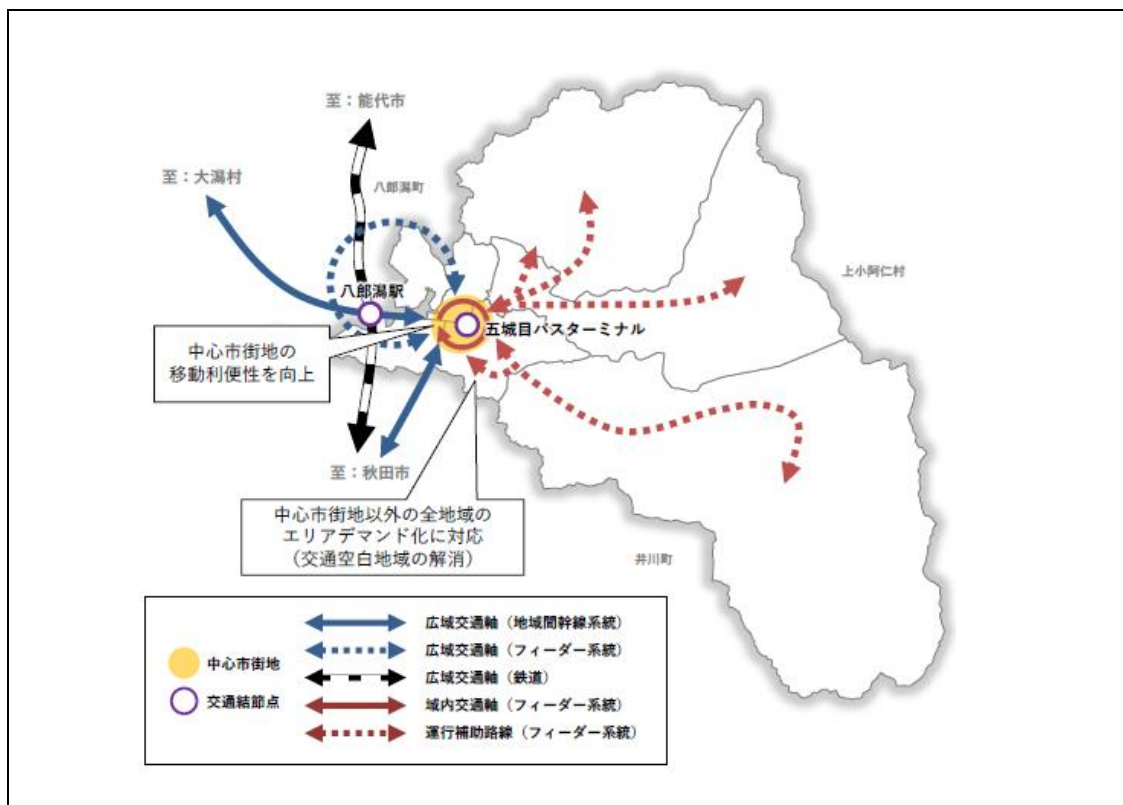
(4) 五城目町地域公共交通計画

「五城目町地域公共交通計画」は交通システムの現状の分析による課題の把握と整理、ニーズ調査を踏まえながら、町の地域公共交通のあるべき姿や、その実現に向けた施策・事業等を推進するためのものである。

表 2 - 7 五城目町地域公共交通計画の概要 (一部抜粋)

項目	内容
策定年度	令和4年3月
計画の期間	令和4年度～令和8年度
基本方針 (地域公共交通のあるべき姿)	<p>地域住民が主体となり、公共交通事業者、行政等関係者と協働・連携のもと、誰もが安心して利用しやすい交通環境を実現し、住民の自立した日常生活を支えるとともに、地域間交流を促進する拠点づくりを進め、にぎわいにあふれるまちの実現を図ります。</p> <p>～町の活力を支える 将来にわたって持続可能な 地域公共交通の構築～</p>
計画目標	<p>①中心部と郊外部を効果的・効率的に結ぶ公共交通網の整備</p> <p>②地域をつなぐ公共交通の連携強化と交通・交流拠点づくり</p> <p>③住民が主体となり協働で創りあげる、利用しやすい地域公共交通の実現</p> <p>④様々な環境の変化に対応可能な地域交通システムの実現</p>

公共交通ネットワークイメージ



(5) 五城目町過疎地域持続的発展計画

「五城目町過疎地域持続的発展計画」は、過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法に基づき、基本の方針や施策・事業を定め、施策・事業を推進することによる持続可能なまちづくりを目的としている。

表 2 - 8 五城目町過疎地域持続的発展計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	令和3年9月（変更：令和5年3月）
計画の期間	令和3年度～令和7年度
基本的施策	①自然と調和した暮らしを支える“基盤づくり” ②地域に賑わいと活力を生む“産業づくり” ③幸せに、自分らしく生きる“安心づくり” ④郷土を育み、未来を担う“ひとづくり” ⑤お互いの心がかよう“つながりづくり” ⑥健全で持続可能な未来を目指す“地域経営”
公共交通に関する内容	
<p>【交通施設の整備、交通手段の確保】</p> <p>②交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ■公共交通空白地の解消とともに、利用者のニーズに沿った効果的で効率的な公共交通網の構築を目指し、継続的に検討・検証を進める。 ■モビリティマネジメントを推進するとともに、地域住民が主体的に公共交通施策に関われるような場を設け、公共交通を維持していく当事者としての意識の醸成を図る。 ■国・県や近隣市町村、民間事業者と連携し、拡大している住民の生活圏に対応した交通網の構築に向けて検討を進める。 	

(6) 第6次八郎潟町総合計画後期基本計画

「第6次八郎潟町総合計画後期基本計画」は、八郎潟町のまちづくりの基本となるものであり、今後展開していく各種施策や事業計画の総合的な指針となるものである。

表2-9 第6次八郎潟町総合計画後期基本計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	令和3年3月
計画の期間	令和3年度～令和7年度
基本理念	1. 地域の特性を活かしたまちづくり 2. 町民の暮らしを大切にしたまちづくり 3. 町民とともに進めるまちづくり
将来都市像	人と地域が輝く心豊かな協働のまち
基本目標	1. ともに築く連携と協働のまちづくり 2. すこやかに安心して暮らせるまちづくり 3. 次世代へつなぐ安全・安心なまちづくり 4. にぎわいと活力あふれるまちづくり 5. ふるさと教育で郷土愛豊かなまちづくり 6. 効率的・効果的な行財政運営のまちづくり
公共交通に関する内容	
<ul style="list-style-type: none"> ■ すこやかに安心して暮らせるまちづくり ③地域福祉 <ul style="list-style-type: none"> ・ 在宅福祉活動施策の推進として、在宅での暮らしを支えるための除排雪支援、買物支援策の構築に努めるとともに、公共交通機関の利便性の向上に努めます。 ⑥心身障がい(児)者福祉 <ul style="list-style-type: none"> ・ 生活支援の充実策の一つとして、外出の際に移動が困難な人には、交通費の助成など移動支援の充実に努めます。 ■ 次世代へつなぐ安全・安心なまちづくり ⑤交通体系 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国県道や主要道路については、関係機関と連携しながら交通・物流拠点や主要観光地へのアクセス強化を図ります。 	
広域連携に関する内容	
<ul style="list-style-type: none"> ■ にぎわいと活力あふれるまちづくり ③観光 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国の多泊型観光への対応として、八郎潟町の弱点を補うために他地域の観光と連携を図ります。 ■ 効率的・効果的な行財政運営のまちづくり ②広域連携 <ul style="list-style-type: none"> ・ 広域連携により処理することが、効率的・効果的な事務事業については、項目ごとに関係自治体と積極的に連携を図ります。 	

(7) 八郎潟町都市計画マスタープラン

「八郎潟町都市計画マスタープラン」は、都市づくりの課題を抽出し、持続的に発展していくための目指すべき将来像を明らかにし、町の都市計画の指針となるものである。

表 2-10 八郎潟町都市計画マスタープランの概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	平成 25 年 3 月
計画の期間	平成 22 年度～令和 12 年度
まちづくりのテーマ	“美しい自然と歴史・文化を享受し、豊かで快適に暮らせるまち”八郎潟
サブテーマ	「安全・快適で暮らしやすいまち」 「地域資産を活かした活気とにぎわいのあるまち」 「水と緑の美しい自然環境を守り・育てるまち」
都市の骨格	拠点：多くの人が集まり、まちのにぎわい創出する“拠点”の強化・育成 軸：拠点間を繋ぎ、移動を支える基盤となる“軸”の強化・育成 土地利用：暮らしやすい町づくりのための、適切な“土地利用(ゾーン)”の誘導
公共交通に関する内容	
<p>■ 交通体系の整備方針</p> <p>(3) 公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 奥羽本線は、本町と秋田市や能代市などを繋ぎ、町民の広域的な移動のための公共交通機関として重要な役割を担っている。今後、高齢化がさらに進み、交通弱者が増加する中で、町民の移動手段を確保していくために、鉄道の利用促進を図るとともに利便性向上を関係機関へ働きかけていく。 ・ バス、タクシーは、鉄道とともに公共交通の一翼を担う交通手段であり、安全で安心して移動できる地域の足として、バスについてはその路線の維持・確保や利便性向上を関係機関へ働きかけていく。また、バスを補完する移動手段としてデマンド型乗合タクシーの導入など、交通弱者の移動利便性改善が図れるようなきめ細かな対策を推進する。 <p>■ 地域別構想</p> <p>【市街地地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 少子・高齢化が進む中で、公共交通を交通弱者対策の中心と捉え、交通移動を円滑にできるシステムを検討し、誰もが安全で安心して移動できる環境を実現していく。また、駅を中心に便利で活気あるまちづくりを展開していく。 <p>【田園地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢化が進む中で、多くの集落地では日常的な買い物場が無いなど、日常生活が地区内で完結していない状況であり、地区外への移動手段の確保は極めて重要である。そこで、交通弱者等が安心して移動できる手段を引き続き確保していく。 	
広域連携に関する内容	
<p>■ 地域別構想</p> <p>【田園地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 川崎集落の東側には湖東総合病院及び関連施設が集積しており、五城目町や大潟村などを含めた広域的な医療拠点を形成している。今後さらに進む高齢化社会の中で、安心して暮らしていけるよう、医療拠点の維持・向上やアクセス改善などの利便性向上を推進していく。 	

(8) 八郎潟町総合戦略

「八郎潟町総合戦略」は、国や秋田県と一体となって人口減少問題に取り組み、将来にわたり活力ある八郎潟町を維持していくことを目的とする計画である。

表2-11 八郎潟町総合戦略の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	令和3年3月
計画の期間	—
基本目標	基本目標1：雇用を創出する 基本目標2：人の流れをつくる 基本目標3：結婚・出産・子育ての希望をかなえる 基本目標4：地域社会を形成する
公共交通に関する内容	
	基本目標4：地域社会を形成する ・運転免許証の返納などの理由により病院や買い物に行くことが難しい町民に対し、支援を行います。 ② 安全・安心なまちづくり ○具体的な施策 ・交通対策事業 周辺町村と共同でマイタウンバス及びデマンドタクシーを運行し、自家用車を持たない町民などへの交通支援を実施する事業です。

(9) 八郎潟町過疎地域持続的発展計画

「八郎潟町過疎地域持続的発展計画」は、過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法に基づき、解決すべき様々な課題に対し、必要とされる施策を的確に実施し、町の活性化と自立を目指すための計画である。

表 2 - 12 八郎潟町過疎地域持続的発展計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	令和3年3月
計画の期間	令和3年度～令和7年度
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1. 参加と連携によるまちづくりの推進 2. 保健・医療及び福祉の推進 3. 生活環境の整備 4. 産業の振興 5. 教育の充実・文化の振興
公共交通に関する内容	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通施設の整備、交通手段の確保 ・交通確保対策として、デマンド型乗合タクシー運行事業及び南秋地域広域マイタウンバス事業の継続的实施のため、利用者のさらなる増加を図るべく周知や住民のニーズに応じたルート・ダイヤ等の改善に努めます。 ・マイタウンバスとデマンド型乗合タクシーの広域化が形成され、当面はこれら運行事業の継続的实施に努めるほか、利用者を増加させるためのPRと取り組みを促進する必要があります。 ■ 教育の振興 <学校教育> ・遠距離通学児童に対して運行しているスクールバスについても、利用する児童数が減少傾向にあるため、運行业務の見直しを検討する必要があります。 	
広域連携に関する内容	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 産業の振興 <観光又はレクリエーション> ・地域資源を生かしながら歴史や文化を取り入れ、県や近隣市町村と連携した取り組みを図ります。そして、多くの良さを発信するため、近隣の町村及び観光協会や各種団体とも連携し、密接した広域観光を推進します。 	

(10) 第2期大潟村総合村づくり計画後期基本計画

「第2期大潟村総合村づくり計画後期基本計画」は、第2期大潟村総合村づくり計画の目標達成に向け、村民と行政が連携、協働して地域資源を活かし、大潟村の魅力を高めていくための共通目標となるものである。

表2-13 第2期大潟村総合村づくり計画後期基本計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	令和4年3月
計画の期間	令和4年度～令和7年度
将来像	住み継がれる元気な大潟村 - 未来の子どもたちのために-
基本目標	<p>基本目標 1 地域の特徴を活かし、先端技術による産業（農業）や仕事を創る村</p> <p>基本目標 2 地域で子どもを育て、開拓者精神を受け継ぎながら地域内外と交流し成長する村</p> <p>基本目標 3 一人ひとりが生きがいを持ち、共に支え合いながら元気で健康に過ごす村</p> <p>基本目標 4 地域の絆を大切に、世代間交流が活発で楽しく暮らす村</p> <p>基本目標 5 大潟村特有の自然を大切に、資源を有効活用して自然と人間が共生する村</p> <p>基本目標 6 災害に強く、安全で安心して暮らす村</p> <p>基本目標 7 村民と行政が協働で、将来を見据えた村づくりと行財政改革を推進する村</p>
公共交通に関する内容	
<p>■基本目標 6 災害に強く、安全で安心して暮らす</p> <p>施策 5 地域のニーズに即した公共交通の確立 （目指す姿）地域づくりと一体化した持続可能な地域公共交通を構築し、円滑に移動できる手段が確保されています。</p> <p>5-1：公共交通システムの構築推進</p> <p>5-2：利用者の利便性確保</p> <p>5-3：公共交通の利用促進</p>	
広域連携に関する内容	
<p>■基本目標 1 地域の特徴を活かし、先端技術による産業（農業）や仕事を創る村</p> <p>施策 4 地域資源を活用した観光振興と特産品販売 （目指す姿）村特有の地域資源を活かした観光振興や特産品の販売により、外国人観光客を含む交流人口を拡大し、村の活性化につながっています。</p> <p>4-3：広域観光ルートの整備と観光情報発信</p> <p>■基本目標 7 村民と行政が協働で、将来を見据えた村づくりと行財政改革を推進する村</p> <p>施策 3 将来を見据えた行財政改革 （目指す姿）広域行政によって共同処理が行われ、経費削減が図られています。</p> <p>3-4：広域行政の推進</p>	

(11) 第2期大潟村コミュニティ創生戦略

「第2期大潟村コミュニティ創生戦略」は、長期的な視点に立って、人口減少と地域経済の縮小を克服し、未来の大潟村へ邁進するための計画である。

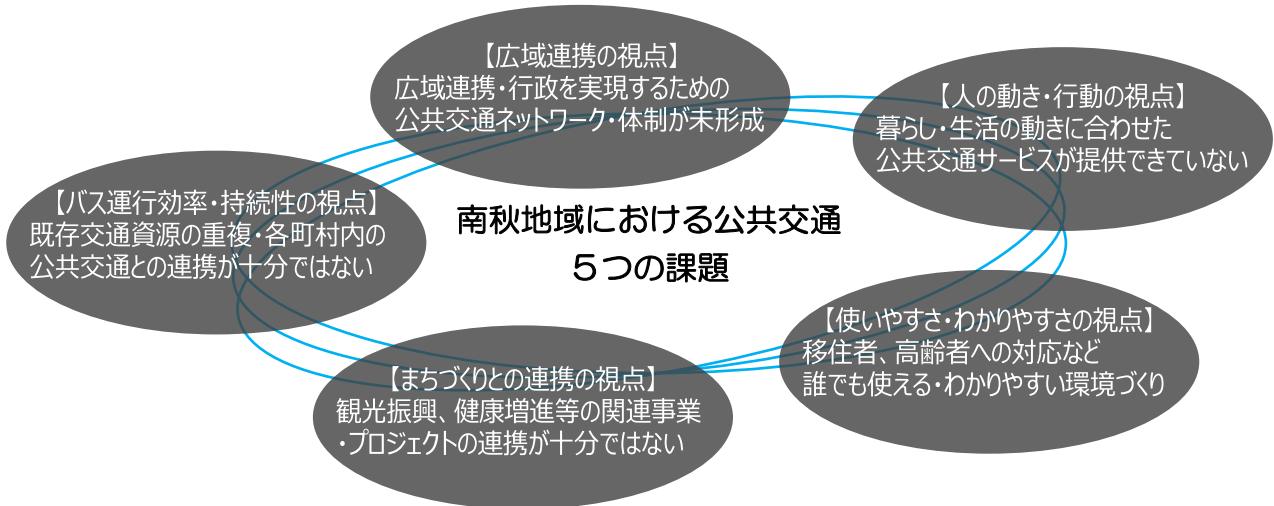
表2-14 第2期大潟村コミュニティ創生戦略の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	令和3年3月
計画の期間	令和3年度～令和7年度
基本目標	基本目標1 仕事づくり 基本目標2 結婚・出産・子育ての希望をかなえる環境づくり 基本目標3 新しい人の流れづくり 基本目標4 地域づくり
公共交通に関する内容	
	■基本目標4 地域づくり 具体的施策② 生活インフラ・公共交通の維持 7) マイタウンバス運行事業 公共交通機関であるマイタウンバスについては、利用者の視点に立ち関係者と連携しながら適宜運行内容の見直しを図る。また、運賃等を助成し利用者の増進を図る。

3. 網形成計画の振り返り

3-1 網形成計画の基本理念と基本方針（目指す将来像）

南秋地域の交通及びまちづくりにおける課題を解決し、将来的に持続可能な公共交通を維持・確保するため、3町村の上位計画の位置づけを踏まえ、下図のとおり基本理念とその実現に向けて「4つの基本方針」を設定した。



< 3町村「総合計画」における基本理念・将来都市像 >

- ・ 五城目町：「人とまちが響きあう ころやすらぐ 悠紀の郷 五城目」
- ・ 八郎潟町：「人と地域が輝く心豊かな協働のまち」
- ・ 大 潟 村：「豊かな自然 みなぎる活力 人いきいき 元気な大潟村」

上位計画・まちづくりの考え方を踏襲し、課題解決に向けた理念・方針設定

< 本計画の基本理念（目指すべき将来像） >

都市と自然が調和し、交流と連携の促進を支える公共交通ネットワーク

～ 3町村が輝き 響きあい 元気を創造するネットワークを実現～

- ・ 3町村の上位計画の基本理念を踏襲し、目指すべき将来都市像の実現に向け、観光振興・健康増進等、まちづくり関連施策と連携し、暮らしの基盤となる公共交通ネットワークを再構築する。
- ・ 地域住民の行動特性・ニーズに対応した持続可能な公共交通の方針を示し、3町村内で運行している地域内交通との連携も図りながら、誰でも安心して利用できる交通環境づくりを推進する。
- ・ 3町村を1つの地域として捉え、公共交通が広域行政・広域連携を支え、持続可能なまちの発展に寄与する公共交通網を形成する。

基本理念を実現するための4つの柱（基本方針）

- 基本方針1 3町村広域連携公共交通軸の形成・再編
- 基本方針2 主要な施設を交通拠点化・賑わい創出
- 基本方針3 誰でもわかり、安心して使える公共交通
- 基本方針4 3町村連携による持続可能な運営・仕組みづくり

3-2 網形成計画の基本方針と目標

網形成計画においては、次のとおり基本方針ごとに方針達成に向けた施策と目標を設けている。

(1) 基本方針1：3町村広域連携公共交通軸の形成・再編

① 方針の概要

秋田中央交通（株）が運行している「五城目線」「八郎潟線」は五城目町と八郎潟町の2町のみをつないでいる状況である。地域住民、来訪者の方が3町村間を行き来できる交通手段は「大潟村マイタウンバス」と「タクシー」のみとなっている。

また、五城目町・八郎潟町では「予約制乗合タクシー（デマンド交通）」が運行しているが、原則として町民のみの会員制となっており、誰でも利用できる公共交通とはなっていない。

そこで、誰でも3町村間の広域的な移動ができる地域間幹線交通を運行するとともに、大潟村内を運行する「大潟村マイタウンバス 東線・西線」、五城目町と八郎潟町を運行する「予約制乗合タクシー（デマンド交通）」の運行形態、事業内容の見直し・改善を図ることで、広域連携を実現するための公共交通ネットワークの再編を図る。

② 方針達成に向けた施策・事業

基本方針の実現に向けた施策・事業は次のとおり。

表3-1 施策・事業内容

プロジェクトの方向性	内 容
大潟村～八郎潟町～五城目町間を結ぶ地域間幹線交通の導入	<ul style="list-style-type: none"> 「大潟村マイタウンバス」と路線バス「八郎潟線」の集約・統合を図り、3町村間の役場、病院、商業施設を結ぶ新たな地域間幹線軸を形成する「公共交通」を導入する。
誰でも利用しやすい地域内交通に見直し、利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> 五城目町、八郎潟町を運行する「予約制乗合タクシー（デマンド交通）」を誰でも使える交通手段に見直しを図る。 「大潟村マイタウンバス」の地域間幹線軸化に伴い、地域内循環である「東線」・「西線」の運行見直しを図る。 運行エリアを見直し、移動しやすい環境づくりを行う。
3町村の各主要拠点の連携強化	<ul style="list-style-type: none"> 上記「地域間幹線交通の導入」「地域内交通の見直し・利便性向上」により、3町村の主要な拠点である駅、役場、商業施設等を公共交通で結び移動できる環境づくりを行う。

③ 指標・数値目標

基本方針を確実に実現するための指標・数値目標は次のとおり。

表3-2 基本方針の達成を図る指標・数値目標

指 標	目 標 値 (H34)
【指標1：公共交通再編に伴うバス利用者数の増加】 ・3町村をつなぐ新たな地域間幹線交通の導入、地域内交通との連携に伴う公共交通利用者数の変化を指標に設定。 （※現在の年間の公共交通利用者数を基本に比較評価）	127,000人/年 現状：116,102人/年

(2) 基本方針2：主要な施設を交通拠点化・賑わい創出

① 方針の概要

3町村内の主要な施設分布状況を見ると、八郎潟町には、JR奥羽本線「八郎潟駅（はちパル）」、地域内における総合病院である「湖東厚生病院」が立地し、五城目町に路線バス待合所である「五城目バスターミナル（五城館）」が立地、また、「イオンスーパーセンター」「生鮮村ダイサン」等の商業施設が立地。大潟村にも「産直センター」等の商業施設が立地しており、地域住民の通院・買い物の主要な目的地となっている。なお、八郎潟町には新たな買い物拠点として「まちづくり活動センター・はちらぼHOUSE（ハウス）」とスーパー「はちらぼ商店」がオープンした。

上記、目的地である主要な施設については、公共交通ネットワークを形成する上での重要な拠点であることから「交通拠点」として位置づけ、待合ができ、まちの賑わい拠点としての整備を図る。

② 方針達成に向けた施策・事業

基本方針の実現に向けた施策・事業は次のとおり。

表3-3 施策・事業内容

プロジェクトの方向性	内 容
3町村内で運行する地域内交通と接続する交通拠点づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR奥羽本線「八郎潟駅（はちパル）」は、鉄道と路線バスが接続する、広域移動の重要な「交通拠点」として位置づける。また、路線バスの重要拠点でもある「五城目バスターミナル（五城館）」も同様に位置づける。 ・ 鉄道とバス乗り継ぎ、予約制乗合タクシーの情報提供、各交通手段が利用しやすい「ターミナル機能」を持たせる。
病院施設・商業施設等と連携した待合環境・情報案内機能の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「湖東厚生病院」や商業施設は住民の通院・買い物等、生活する上での重要な施設である。 ・ 公共交通の再編に合わせ、待合環境の改善、乗り継ぎ案内等の交通環境づくりを行う。

③ 指標・数値目標

基本方針を確実に実現するための指標・数値目標は次のとおり。

表3-4 基本方針の達成を図る指標・数値目標

指 標	目 標 値 (H34)
【指標1：交通拠点の利用者数】 ・ JR奥羽本線「八郎潟駅（はちパル）」の「交通拠点化」に伴い、利用者数の増加を指標に設定。	110.0% 現状：100.0% ※現状値を1として
【指標2：ホテルサンルーラル大潟（温泉宿泊施設）の利用者数】 ・ 公共交通の再編、病院・施設等における待合環境の改善により、観光施設への入込客数増加が見込めることから指標に設定。 ・ （※大潟村の観光施設「ホテルサンルーラル大潟（温泉宿泊施設）」の利用者数を基本に比較）	30,000人/年 現状：28,875人/年

(3) 基本方針3：誰でもわかり、安心して使える公共交通

① 方針の概要

持続可能な公共交通体系の構築には、住民や来訪者に知ってもらい、たくさん利用してもらうことで、運送収入を上げ、事業として自立していけることが重要である。そのため、本計画に沿って公共交通の再編、交通環境づくりを行うことで、既存の固定利用者の方にも知ってもらい、利用してもらうだけでなく、新たな需要・新規顧客を獲得する必要がある。

そこで、高校生、免許返納予定者が安心して公共交通を利用して移動できるような運賃体系、運行ダイヤ等、公共交通の見直し・改善を図るとともに、誰でもわかり、利用しやすい「ユニバーサル・デザイン」の考えを踏まえた、情報提供・利用促進策を実施する。

なお、3町村が地域内で取り組んでいる公共交通施策とも連携し、一体的な周知を図る。

これらの取り組みを通して、公共交通への理解と利用を促すため、公共交通について考える場や、公共交通を身近に触れられるような機会を創出する。

② 方針達成に向けた施策・事業

基本方針の実現に向けた施策・事業は次のとおり。

表3-5 施策・事業内容

プロジェクトの方向性	内 容
誰でも利用できる運行システム (運賃体系・ダイヤ設定・利用促進)	<ul style="list-style-type: none"> ・3町村を1つの地域として捉えた、利用しやすい運賃体系の構築。 ・JR八郎潟駅への乗り継ぎに配慮したダイヤ設定。 ・運賃改定、ダイヤ変更に合わせて「公共交通マップ」の作成。
誰でもわかる案内・情報提供 (マップ作成、デザインの統一等)	<ul style="list-style-type: none"> ・交通拠点における待合環境の改善だけでなく、各バス停における見やすい時刻表・路線図の配置。 ・3町村で統一したデザインによる情報提供・案内の実施。 ・「公共交通マップ」を活用した「乗り方教室」の実施。

③ 指標・数値目標

基本方針を確実に実現するための指標・数値目標は次のとおり。

表3-6 基本方針の達成を図る指標・数値目標

指 標	目 標 値 (H34)
【指標1：公共交通の認知度】 ・「公共交通マップ」等の利用促進策を通して、公共交通施策の周知・浸透度を測るため、「路線図・時刻表のわかりやすさ」を指標として設定。 (※効果検証時にアンケート調査を実施し、目標達成状況を確認。)	90.0% 現状：71.7%
【指標2：公共交通利用促進策の実施件数】 ・公共交通の新規利用者の獲得に向けたモビリティ・マネジメント、利用促進に向けた乗り方教室、情報提供の実施・実績を指標として設定。	2件/年 現状：0件/年

(4) 基本方針4：3町村連携による持続可能な運営・仕組みづくり

① 方針の概要

3町村の上位計画では「広域連携・広域行政」が1つの目標となっていることから公共交通ネットワーク形成に合わせて、誰でも利用できる交通環境を整備し、まちの賑わいを創出することが求められる。

一方、公共交通を維持・確保するには、行政の財政負担・補助、交通事業者の企業努力だけでは限界があり、今後、持続可能な交通体系を構築するためには、観光・健康福祉・学校・病院・商業関係者等と協力・連携しながら検討していくことが求められる。

そこで、3町村が持つそれぞれの観光振興、健康増進等のまちづくり施策・事業と本計画の事業の整合を図るとともに、多様な主体・関係機関と連携することで、持続可能な公共交通体系の構築、まちづくりと一体となった「コンパクトプラスネットワーク」を実現する。

② 方針達成に向けた施策・事業

基本方針の実現に向けた施策・事業は次のとおり。

表3-7 施策・事業内容

プロジェクトの方向性	内 容
3町村広域連携会議の設置	・本計画の事業推進に係る多様な主体・関係機関と協議・調整を行い、連携事業の検討を行う。
住民が運営・運行に参画できる、住民との協働可能な仕組みづくり	・事業効果の報告、住民の意見・ニーズ反映、運行・運営に参画・協働できるよう意見交換会等を行う。
まちづくり等施策間連携による持続可能な運営・事業スキーム	・3町村の観光振興・健康増進等、各種事業と連携し、施策間連携がスムーズに図られるようワーキングチームを設置・開催。

③ 指標・数値目標

基本方針を確実に実現するための指標・数値目標は次のとおり。

表3-8 基本方針の達成を図る指標・数値目標

指 標	目 標 値
【指標1：住民の公共交通に対する意識変化】 ・公共交通に対する住民意識の醸成を図り、地域協働による公共交通を支える意識の向上を図る。 ※住民アンケート調査を実施し、目標値の達成状況を確認。	70.0% 現状：54.6%
【指標2：まちづくり事業の創設・実施件数】 ・観光振興・健康増進等、まちづくり関連事業を担当している部署・関係機関との協議調整する「場」を設置するだけでなく、施策間連携による事業（観光・健康増進ツアーなど）を創設・実施することを指標として設定。	1件/年 現状：0件/年

3-3 網形成計画の指標の達成状況

網形成計画に示される方針ごとの目標値と現況値は下表のとおり。

表3-9 網形成計画の指標の達成状況

指 標		目 標 値	現 況 値	利用 データ
基本 方針 1	<p>【指標1：公共交通再編に伴うバス利用者数の増加】 ・3町村をつなぐ新たな地域間幹線交通の導入、地域内交通との連携に伴う公共交通利用者の変化を指標に設定。</p>	<p>127,000人/年 策定時：116,102人/年</p>	<p>H30：116,218人 R1：131,078人 R2：75,877人 R3：54,957人</p>	バス実績
基本 方針 2	<p>【指標1：交通拠点の利用者数】 JR奥羽本線「八郎潟駅（はちパル）」の「交通拠点化」に伴い、利用者数の増加を指標に設定。</p>	<p>110% 策定時：100%</p>	<p>H30：88.1%(128,418人) R1：89.4%(130,359人) R2：63.5%(92,496人) R3：61.1%(88,986人)</p>	八郎潟町提供データ
	<p>【指標2：ホテルサンルーラル大潟（温泉宿泊施設）の利用者数】 ・公共交通の再編、病院・施設等における待合環境の改善により、観光施設への入込客数増加が見込めることから指標に設定。</p>	<p>30,000人/年 策定時：28,875人/年</p>	<p>H30：32,180人 R1：28,446人 R2：19,457人 R3：20,285人</p>	大潟村提供データ
基本 方針 3	<p>【指標1：公共交通の認知度】 ・「公共交通マップ」等の利用促進策を通して、公共交通施策の周知・浸透度を測るため、「路線図・時刻表のわかりやすさ」を指標として設定。</p>	<p>90% 策定時：71.7%</p>	<p>82.4%</p>	住民アンケート
	<p>【指標2：公共交通利用促進策の実施件数】 公共交通の新規利用者の獲得に向けたモビリティ・マネジメント、利用促進に向けた乗り方教室、情報提供の実施・実績を指標として設定。</p>	<p>2件/年 策定時：0件/年</p>	<p>H30：1件 R1：2件 R2：2件 R3：5件 R4：2件</p>	協議会実績
基本 方針 4	<p>【指標1：住民の公共交通に対する意識変化】 ・公共交通に対する住民意識の醸成を図り、地域協働による公共交通を支える意識の向上を図る。</p>	<p>70% 策定時：54.6%</p>	<p>46.3%</p>	住民アンケート
	<p>【指標2：まちづくり事業の創設・実施件数】 観光振興・健康増進等、まちづくり関連事業を担当している部署・関係機関との協議調整する「場」を設置するだけでなく、施策間連携による事業(観光・健康増進ツアーなど)を創設・実施することを指標として設定。</p>	<p>1件/年 策定時：0件/年</p>	<p>H30：0件 R1：0件 R2：1件 R3：1件 R4：0件</p>	協議会実績

3-4 施策の実施状況

網形成計画における基本理念・基本方針を実現するために設定した施策は以下のとおり。
次項以降に各施策の実施状況を示す。



図3-1 網形成計画における施策

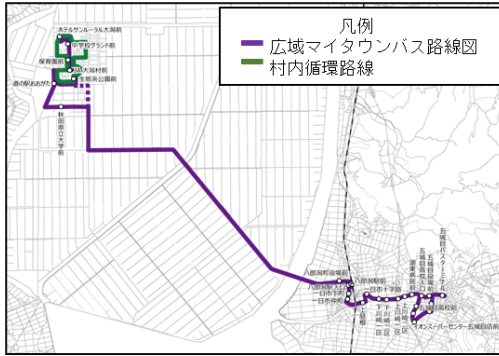
(1) 公共交通再編プロジェクト

策定時の事業内容

- 【施策1-1】既存交通資源の集約・統合による公共交通の再編
- ◇「大潟村マイタウンバス」と路線バス「八郎潟線」の集約・統合を図り、3町村間の役場、病院、商業施設を結ぶ新たな地域間幹線軸を形成する「公共交通」を導入する。
- 【施策1-2】予約制乗合タクシー等の運行形態の見直し・改善
- ◇五城目町、八郎潟町を運行する「予約制乗合タクシー（デマンド交通）」を誰でも使える交通手段に見直しを図る。
 - ◇「大潟村マイタウンバス」における地域内交通路線「東線」・「西線」も合わせて見直しを図る。
 - ◇運行エリアに見直し、移動しやすい環境づくりを行う。

実施状況

【施策1-1】既存交通資源の集約・統合による公共交通の再編



広域マイタウンバス路線図



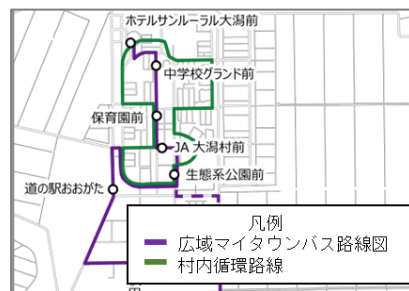
出発式後、バスに乗り込む学生たち

「大潟村マイタウンバス」と路線バス「八郎潟線」を統合した新たな路線として「広域マイタウンバス」が令和元年10月から運行を開始。地域間幹線系統路線として、国・県の補助を受けて運行している。

【施策1-2】予約制乗合タクシー等の運行形態の見直し・改善



広域乗合タクシーの乗降の様子





村内循環路線図

「五城目町乗合タクシー森山線」対象地区と「八郎潟町乗合タクシー」対象地区（町全域）、さらに、交通空白地域の「五城目町大川地区」について、隣接するこれらの地区をひとつのエリアと捉え、令和2年4月から「広域乗合タクシー」の実証運行を開始し、令和3年4月から本格運行している。

また、大潟村内循環路線は広域マイタウンバスによる地域間交通から切り離し、地域間交通の合間に1日2便運行している。

(2) 交通環境づくりプロジェクト

<p style="writing-mode: vertical-rl;">策定時の事業内容</p>	<p>【施策2-1】「八郎潟駅（はちパル）」、「五城目バスターミナル（五城館）」の交通拠点化</p> <p>◇ JR奥羽本線「八郎潟駅」（はちパル）は、鉄道と路線バスが接続する、広域移動の重要な「交通拠点」として位置づける。また、路線バス「五城目バスターミナル（五城館）」も重要な交通拠点として位置づける。</p> <p>◇ 鉄道とバスとの乗り継ぎ、予約制乗合タクシーの情報提供、各交通手段が利用しやすい「ターミナル機能」を持たせる。</p> <p>【施策2-2】湖東厚生病院、商業施設等の待合環境・情報案内の充実</p> <p>◇ 「湖東厚生病院」や商業施設は住民の通院・買い物等、生活する上での重要な施設である。</p> <p>◇ 町村の賑わい創出としても重要な施設であり、交通との連携を図る役割を担う。</p> <p>◇ 公共交通の再編に合わせ、待合環境の改善、乗り継ぎ案内等の交通環境づくりを行う。</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl;">実施状況</p>	<p>【施策2-1】「八郎潟駅（はちパル）」、「五城目バスターミナル（五城館）」の交通拠点化</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>「八郎潟駅」「八郎潟町えきまえ交流館はちパル」ではJRの案内のほか、広域マイタウンバスや広域乗合タクシーの案内も設置し情報提供を実施している。</p> <p>「五城目バスターミナル」では、広域マイタウンバスと路線バス五城目線の案内、「五城館」ではさらに広域乗合タクシーと五城目町乗合タクシーを加えた案内を実施している。</p> </div> </div> <p>「はちパル」入り口付近には公共交通の案内が並ぶ</p> <p>【施策2-2】湖東厚生病院、商業施設等の待合環境・情報案内の充実</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>「イオンスーパーセンター五城目店」「五城目高校」「湖東厚生病院」「はちパル」「大潟村干拓博物館」には、路線バス五城目線や広域マイタウンバスのデジタルサイネージを設置して案内を実施している。</p> <p>広域マイタウンバス停留所「イオン五城目店西口」は店舗入り口まで距離があり、停留所「五城目高校前」とともに上屋のない停留所となっており、待合環境の改善が望まれる。</p> </div> </div> <p>広域マイタウンバス停留所「イオン五城目店西口」</p>

(3) 利用促進プロジェクト

策定時の事業内容

- 【施策3-1】わかりやすい運賃体系・運行ダイヤの設定
 - ◇3町村を1つの地域として捉え、共通の運賃体系の構築。
 - ◇JR八郎潟駅での乗り継ぎに配慮したダイヤ設定。
- 【施策3-2】公共交通マップ等による利用促進の実施
 - ◇運賃改定、ダイヤ変更に合わせて「公共交通マップ」の作成。
 - ◇待合環境の改善だけでなく、各バス停における見やすい時刻表・路線図の配置。
 - ◇「公共交通マップ」を活用した「乗り方教室」の実施。

実施状況

【施策3-1】わかりやすい運賃体系・運行ダイヤの設定

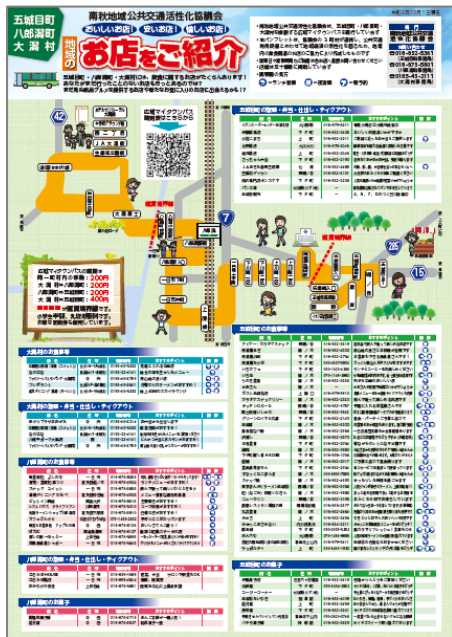
乗降バス停	五城目町内	八郎潟町内	大潟村内
五城目町内	(片道 200 円)	片道 200 円	片道 400 円
八郎潟町内	片道 200 円	(片道 200 円)	片道 200 円
大潟村内	片道 400 円	片道 200 円	(片道 200 円)

広域マイタウンバス運賃表

広域マイタウンバスは区域運賃制で、片道 200 円、片道 400 円（五城目町⇔大潟村）としており、割安となる定期券及び回数乗車券も販売している。ただし、大潟村民の運賃は 100 円とし、差額分は大潟村が負担している。

また、広域乗合タクシーは一律 1 乗車 300 円の運賃設定としている。

【施策3-2】公共交通マップ等による利用促進の実施



令和 2 年 10 月に広域マイタウンバス時刻表裏面を活用してバス経路とともに「食べ歩きマップ」を作成（令和 3 年 10 月更新）。

各バス停には見やすい位置に時刻表を掲示している。

「乗り方教室」については実施にいたっていない。

令和 3 年 10 月に更新した食べ歩きマップ。飲食関連のお店を紹介している。

(4) 多様な主体との連携・協働プロジェクト

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">策定時の事業内容</p>	<p>【施策4-1】住民の公共交通に対する意識醸成</p> <p>◇公共交通に対する住民意識の醸成に向け、地域の自治会・老人クラブ等での意見交換会・懇談会等を定期的を実施。</p> <p>◇意見交換・懇談会の中で、地域が主体となって公共交通を維持していくための取り組みについて検討していくよう意識の醸成を図る。</p> <p>【施策4-2】多様な主体との協働・連携体制づくり</p> <p>◇地域公共交通における持続可能な交通体系の構築のため、公共交通担当課や交通事業者だけでなく、関係各課や民間企業、まちづくり関係団体、住民、NPO等、多様な主体の協働・連携のための協議調整の「場」として、3町村広域連携会議を設置する。</p> <p>◇ワーキングチームの設置等により、3町村間連携施策・事業を推進する。</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">実施状況</p>	<p>【施策4-1】住民の公共交通に対する意識醸成</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>平成31年2月に「南秋地域の公共交通を考える座談会」を実施。約40名が参加し、意見交換がなされた。</p> <p>令和元年12月には広域乗合タクシーについての意見交換会、令和2年3月には事前登録受付会・出張相談会を実施。4月から実証運行予定であった乗合タクシーについて理解を深める機会とした。</p> </div> </div> <p>「南秋地域の公共交通を考える座談会」の様子 (会場：五城目町 平成31年2月)</p> <p>【施策4-2】多様な主体との協働・連携体制づくり</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>大湯村でグラウンドゴルフ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>八郎潟町でテニス</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>五城目町で水泳</p> </div> </div> <p>前述の食べ歩きマップで飲食業種の活性化を目指したほか、広域マイタウンバスや広域乗合タクシーを移動手段とした健康づくりのモデルコースを3町村が広報誌で紹介した。</p>

前述の事業の取り組み状況を下表に整理する。

施策	取り組み状況	今後の対応の方向性
【施策 1-1】 既存交通資源の集約・統合による公共交通の再編	3 町村とつなぐ地域間幹線系統路線に再編した。	効率的なダイヤ編成と利便性の向上を図る。
【施策 1-2】 予約制乗合タクシー等の運行形態の見直し・改善	新たに「五城目町森山地区」「大川地区」「八郎潟町全域」をひとつのエリアとする広域乗合タクシーを運行。	利用者は増加傾向であるが、さらなる利便性の向上のため、運行形態の見直しを検討する必要がある。
【施策 2-1】 「八郎潟駅(はちパル)」、「五城目バスターミナル(五城館)」の交通拠点化	それぞれターミナル機能を持つ施設として、乗り入れる各公共交通の情報を案内している。	よりわかりやすい案内を検討する必要がある。
【施策 2-2】 湖東厚生病院、商業施設等の待合環境・情報案内の充実	広域マイタウンバス沿線主要施設にはデジタルサイネージによる案内を実施。上屋の整備などには至っていない。	よりわかりやすい案内を検討するとともに、上屋の整備待合場所の快適性向上を検討する必要がある。
【施策 3-1】 わかりやすい運賃体系・運行ダイヤの設定	広域マイタウンバスは 2 パターンの区域運賃制、広域乗合タクシーは一律 1 乗車 300 円と設定。	乗り継ぎ割引等を検討する必要がある。
【施策 3-2】 公共交通マップ等による利用促進の実施	食べ歩きマップを作成。乗り方教室は未実施。	継続的に情報を発信するほか、乗り方教室等により直接的な利用者の獲得を推進する必要がある。
【施策 4-1】 住民の公共交通に対する意識醸成	座談会等を実施。	積極的に対話の機会を創出する必要がある。
【施策 4-2】 多様な主体との協働・連携体制づくり	食べ歩きマップの作成により飲食業種の活性化のほか、モデルコース紹介による健康づくり推進を目指した。	3 町村をひとつの地域と捉え、地域内の人流を生み出す施策展開と PR を検討する必要がある。

表 3 - 10 網形成計画における施策の取り組み状況

4. 公共交通を取り巻く課題

4-1 社会環境の変化

(1) 新たなスタンダード

人口減少等による厳しい経営状況に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う移動規制・自粛等により、全国的に過去に例を見ない規模で輸送需要が減少した。現時点では、移動規制は解除され、徐々に回復傾向ではあるものの、新型コロナウイルス感染症拡大の影響から、「密回避」「非接触」「テレワーク等オンライン化」など、暮らしや働き方に大きな変化が生まれ、人々の移動量に影響を与える新たなスタンダードが定着し、公共交通を取り巻く状況は依然として不透明である。

また、こうした状況の中、原油価格の上昇による先の見えない燃料費の高騰が続いており、交通事業の経営は厳しさを増している。

(2) Society5.0

これまでの情報社会（Society4.0）において、特に交通分野では『年齢や障害などによる労働や行動範囲に制約』や『少子高齢化や地方の過疎化』などの課題に対する対応が困難であった。

Society5.0 で実現する社会は Iot（Internet of Things）で全ての人とモノがつながり、さまざまな知識や情報が共有され、基幹的な交通ネットワークの着実な強化や、頻発・激甚化する自然災害への備え、インフラ・システムの老朽化への対応、カーボンニュートラルに向けた取り組みなど、今までにない新たな価値を生み出すことで、これらの課題や困難の克服を目指すものである。

令和3年3月に閣議決定された第6期科学技術・イノベーション基本計画では、Society5.0を現実のものとするべく、国内外の情勢変化を踏まえて具体化させていくものとしている。

公共交通のオープンデータ化はもちろんのこと、公共交通をはじめとする移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済を一括で行う MaaS（Mobility as a Service）やキャッシュレス決済の普及が求められる。



図4-1 MaaSイメージ（出展：国土交通省HP）

(3) 持続可能な開発目標 (Sustainable Development Goals : SDGs)



図4-2 SDGs ロゴ (出展：国際連合広報センターHP)

政府は令和3年12月に「SDGs アクションプラン 2022」を策定し、優先課題として「持続可能で強靱な国土と質の高いインフラ整備」を挙げており、「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」の推進や「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり」への貢献などが求められている。

公共交通の積極的な利用は、自家用車への依存を軽減し、環境への負荷の軽減が期待できるほか、産業革新や雇用の創出、移動が困難な方に対するセーフティネットとしての役割を担う、都市の発展を支える基盤であるなど、さまざまな分野への貢献が考えられ、持続可能な開発目標 (SDGs) の各項目を進めるために必要不可欠であると考えられる。

本計画では、次に掲げる8つのゴールを特に関連深いものとして施策を推進する。



図4-3 本計画における特に関連の深いゴール (ロゴ出典：国際連合広報センターHP)

(4) カーボンニュートラル

令和2年10月、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラル」を目指すことを宣言した。

本地域においては、令和4年4月に宣言した秋田県に先駆け、令和3年3月に大潟村がゼロカーボンシティを宣言している。我が国の二酸化炭素排出量の2割弱は運輸部門が占めており、本地域においても、燃料費の高騰という現況も考慮し、モビリティマネジメントの推進やクリーンエネルギーによる公共交通の導入検討などを進める必要がある。

4-2 課題の整理

本地域を取り巻く現況を踏まえ、本計画における課題を次のとおり5つに分類し、次頁以降で整理する。

表4-1 課題の整理

課題① <<公共交通網の維持>>
<ul style="list-style-type: none">■人口減少、高齢化に対応した交通網の構築■広域マイタウンバス利用者の減少■公共交通の重要性の認識■持続可能な運営体制の構築
課題② <<公共交通機関の利便性確保>>
<ul style="list-style-type: none">■運行本数や間隔に対する満足度が低い■適切な運行ルートの確保■適切な乗継時間の調整■停留所・乗降場所の適切な設定■わかりやすい運行制度の構築■乗合タクシーの目的地到着時刻が不安定
課題③ <<情報提供・情報発信の充実>>
<ul style="list-style-type: none">■公共交通の認知度の向上■情報発信によるわかりやすさ向上■来訪者も利用しやすい情報提供
課題④ <<まちづくりとの連携、交通結節点の機能強化>>
<ul style="list-style-type: none">■3町村の観光やイベントの振興・タイアップ■3町村に立地する施設の利用促進■待合環境の整備
課題⑤ <<新たな技術の有効活用>>
<ul style="list-style-type: none">■キャッシュレスサービスの未導入■乗合タクシーAI化■電気自動車

課題① << 公共交通網の維持 >>

■ 広域マイタウンバス利用者の減少

広域マイタウンバス利用者の約半数を占める五城目高校の生徒が減少している。

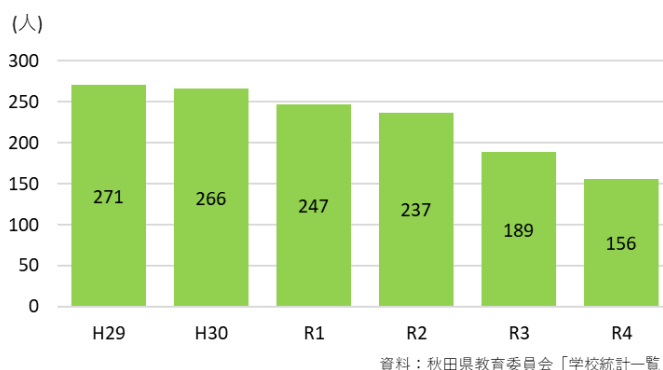


図 五城目高校生徒数の推移

■ 人口減少、高齢化に対応した交通網の構築

3町村の人口減少、高齢化が進行している。

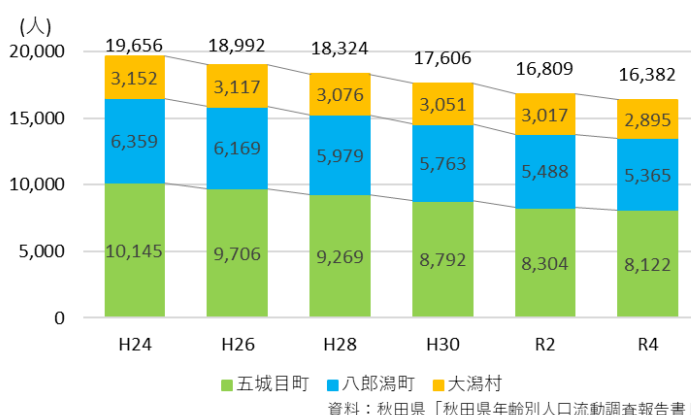


図 本地域の人口推移

■ 公共交通の重要性の認識

本地域は自家用車の利用が多く、公共交通は一部の人を利用するものという意識も多い。

■ 持続可能な運営体制の構築

利用者の減少も相まって3町村の財政負担が増大している。

課題解決への方向性

■ PRや利便性の向上により、五城目高校への通学以外の利用者の掘り起こしに努める。

■ 自動車免許返納者や小中学校の広域スポーツ活動等、五城目警察署や各町村教育委員会とも連携して、公共交通の新たな利用者層獲得に努める。

■ 利便性を損なわず、運行効率の向上を目指す。

■ 積極的な情報発信や座談会等での説明など、公共交通への理解度を高める。

■ 将来にわたる公共交通の維持のため、誰もが公共交通の重要性を認識することが重要。

■ 運送収入などの財源確保と適切な財政負担に努める。

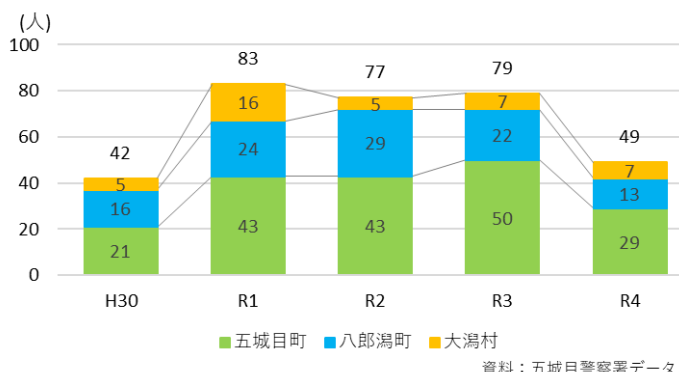


図 本地域の免許返納者数の推移 (五城目警察署受付分)

課題② <公共交通機関の利便性確保>

■適切な運行本数や運行間隔の設定

路線バス、乗合タクシーともに運行本数や間隔に対する満足度が低い。

■適切な運行ルート・運行範囲の確保

路線バス、乗合タクシーともにルート・範囲に対する満足度が低い。

■適切な乗継時間の調整

公共交通同士の乗り継ぎに対する満足度が低い。

■乗合タクシー乗降場所の適切な設定

乗降可能な個所数や場所に対する満足度が低い。

■わかりやすい運行制度の再検討

公共交通がどのように運行しているかわからない方が一定数存在している。また、複雑な運行制度は利用をためらう理由になり得るものと推測される。



写真（上） 湖東厚生病院前での乗合タクシー
（下） 八郎潟駅前での広域マイタウンバス

課題解決への方向性

■効率性との兼ね合いを図りながら、適切なダイヤ編成に努める。

■民間路線との役割分担を明確にし、時間帯別に適切な運行ルートを確認する。

■公共交通は移動手段であることから、目的地を想定した適切な乗降場所を設定する。

■運行制度の周知に努めるとともに、誰もがわかりやすい制度の検討を進める。

課題③ < 情報提供・情報発信の充実 >

■公共交通の認知度の向上

アンケートにおいて満足度を問う設問に対し、無回答が半数以上であった。利用したことがない、または運行内容がわからないという方が多かった可能性がある。

■情報発信によるわかりやすさ向上

情報発信の重要度は高いと認識されているが、満足度は低い。

■来訪者も利用しやすい情報提供

来訪者の移動手段にかかるストレスの軽減は、公共交通利用数増加につながると推測される。

■デジタル媒体を活用した情報提供

県立大、五城目高校アンケートによると、公共交通の情報入手は、スマートフォンやパソコンなどデジタル機器が主流となりつつある。

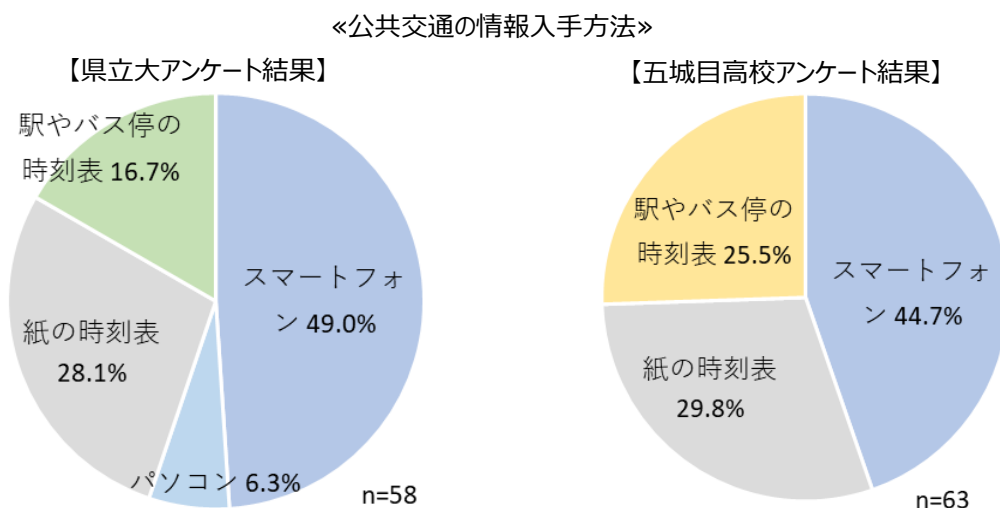


図 県立大、五城目高校アンケート調査抜粋（公共交通の情報入手方法）

課題解決への方向性

■積極的な情報発信や座談会等での説明、地域のイベントとのタイアップなどにより、認知度向上を図る。

■乗り方教室等の実施により、認知度向上を図る。

■乗り方マップ等わかりやすい案内の提供に努める。

■来訪者も情報を入手しやすい SNS や HP など、デジタル媒体での積極的な情報発信を推進する。

課題④ <まちづくりとの連携、交通結節点の機能強化>

■3 町村の観光やイベントの振興と連携

■3 町村に立地する施設の利用促進

移動手段たる公共交通の利用促進には、本地域内で移動の目的があることが前提となる。

■待合環境の整備

3 町村とも豪雪の地域指定を受けているなか、上屋などが整備しきれていない待合場所も多い。



広域マイタウンバス停留所
五城目高校前

課題解決への方向性

■3 町村の観光やイベントを PR するとともに、それぞれのまちづくりの中に移動手段として公共交通の利用を提案する。

■広域的な視点で3 町村に立地する施設を有効に活用すべく、移動手段として公共交通の利用を提案する。



温水プール（五城目町）



はちパル（八郎潟町）



干拓博物館（大潟村）



五城目城（五城目町）



田んぼアート（八郎潟町）



モール温泉（大潟村）

上写真のほか、3 町村には商業施設・観光施設・宿泊施設等、移動の目的となり得る資源がある。公共交通の PR とともに、これら資源の PR を共に図っていく。

■ベンチや上屋の整備、時刻案内等、待合環境の充実を図る。

■公共交通を降りたあとの二次交通、または移動手段や経路案内の充実を図る。

課題⑤ < 新たな技術の有効活用 >

■ キャッシュレスサービスの導入

普段の買い物ではキャッシュレス決済が浸透しているが、本地域の公共交通において対応しているのは民間バス路線のみである。

問 普段の買物などの支払い方法について教えてください。

n=1,164

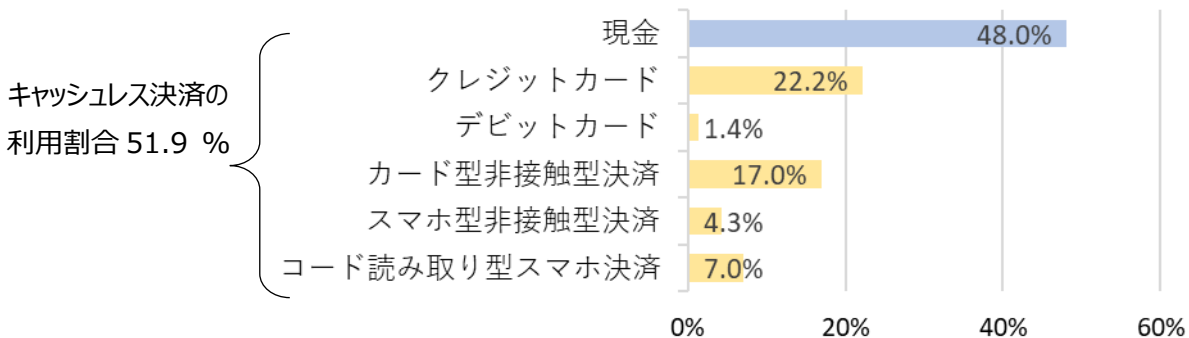


図 住民アンケート調査抜粋（決済方法）

住民アンケートによると、クレジットカードや非接触型決済等、各種キャッシュレス決済の利用率合計は、現金決済を上回っている。

■ 乗合タクシーAI化

乗合タクシーは、他の乗客の利用状況により目的地への到着時間が変わるという現状がある。また、利用希望時間と運行時間が合わないという方も存在する。

■ カーボンニュートラルへ向けた施策

二酸化炭素排出量は、自家用車を含む運輸部門が全体の2割弱を占めており、その削減へ向けた施策を推進していく必要がある。

課題解決への方向性

- キャッシュレスサービス導入の可能性について検討を進める。
- 便利で効率的な乗合タクシー運行のため、AI導入の可能性について検討を進める。
- モビリティマネジメントの推進とともに、電気自動車等の導入可能性について検討を進める。

5. 基本方針・基本目標

5-1 南秋地域の公共交通が目指す将来像

本地域の交通及びまちづくりにおける課題を解決し、将来にわたって持続可能な公共交通を維持・確保するため、3町村の上位計画における将来像や基本理念とともに、公共交通の課題や公共交通が果たすべき役割を踏まえ、本計画の基本理念、基本方針を次のとおり設定する。

なお、網形成計画（前計画）の策定から、基本理念が大きく変わるような状況の変化は生じていないことから、本計画においても引き継ぐこととする。

また、基本方針の詳細は次項以降で整理する。

< 3町村「総合計画」における基本理念・将来像 >

- ・五城目町：「ひとが輝き、まちが輝き、そして**未来**が輝く五城目」
- ・八郎潟町：「人と地域が**輝く**心豊かな協働のまち」
- ・大 潟 村：「住み継がれる**元気**な大潟村 - 未来の子どもたちのために」

3町村の上位計画を踏まえ、基本理念・基本方針を設定

《 本 計 画 の 基 本 理 念 》

都市と自然が調和し、交流と連携の促進を支える公共交通ネットワーク
～ 3町村の未来が輝く元気な地域を創造するネットワーク～

基本理念を実現するための基本方針（基本目標）

- 基本方針 1 誰でも使えて、わかりやすい公共交通の提供
- 基本方針 2 広域を効果的・効率的に結ぶ公共交通の利便性確保
- 基本方針 3 まちづくりと連携した交通拠点づくりと賑わい創出
- 基本方針 4 住民協働と持続可能な運営体制の確立

5-2 基本方針（基本目標）

（1）基本方針1 誰でも使えて、わかりやすい公共交通の提供

①方針の概要

将来にわたって持続可能な公共交通網を維持していくためには、運送収入を上げ、事業として自立することが重要である。安定した運送収入を上げるためには、既存利用者だけでなく、これまで利用していなかった方や地域外の方にも知ってもらえるような施策、実際に利用する際にわかりやすい環境を整備する施策が必要であるほか、「一度利用してみよう」と感じてもらう施策が必要である。住民アンケート調査によると、「将来」は自分も公共交通を使うことになるかもしれないと考える方が約4割いるが、「いま」の移動の選択肢として認識してもらえるような施策を推進する。

②方針達成に向けたプロジェクトの方向性

■情報発信・案内

情報発信は様々な媒体で実施し、そのアプローチについては人々の興味を引き、公共交通がより身近に感じられるような方法を検討する。

■公共交通のPR

広域マイタウンバスにおける周年祭は今後も継続することとし、乗合タクシーについても同様の企画を検討する。また、3町村のイベント時やクリスマス等季節のイベント時は装飾したバス車両を運行してPRするほか、車両の新規導入を検討する際は、安全性や省エネ性ととともに集客効果を考慮したデザインに配慮することとする。

■モビリティマネジメントの推進

公共交通維持のためだけでなく、近年の燃料費高騰や二酸化炭素排出量の削減という観点からもモビリティマネジメントの推進は重要なものとなっている。まずは公共交通を認知していただく場を作り、自家用車から公共交通への転換に繋がるような取り組みを行う。運転免許返納者に対しては公共交通利用への移行がスムーズに進むよう、その支援を行う。

近年は、SDGs やカーボンニュートラルに向けた人々の関心が高まっており、公共交通においてもこれらを意識した施策を展開していく必要がある。将来の脱炭素社会の構築に向けた公共交通の取り組みの一環として自家用車から公共交通へのシフトを推進していく。

■感染症対策の維持

交通事業者は引き続き感染症対策に努め、その安全性を維持する。

(2) 基本方針2 広域を効果的・効率的に結ぶ公共交通の利便性確保

①方針の概要

基本方針1でも述べたとおり、持続可能な公共交通網の構築のためには、事業として自立することが重要である。しかし、本地域において特に広域マイタウンバスは運送収入の減少が続いている。国・県の補助金や運送収入などの財源内で運行した場合、著しく利便性を損なうため、令和元年9月に締結した「南秋地域広域マイタウンバス運行にかかる協定書」に基づき、3町村の必要な財政支援により交通網を維持する。

さらに、広域マイタウンバス及び広域乗合タクシーは、人口減少や高齢化のほか利用者のニーズに対応するため、必要に応じた運行ダイヤの改正や乗降場所の再配置、民間バス路線等他の交通機関との役割分担の明確化により、利便性を維持しながらニーズに沿った効率的な運行を行うものとするほか、広域乗合タクシーは、複雑で到着時刻が読みにくい現状の運行制度の見直しを検討する。

また、人々の暮らしに情報技術が深く浸透している現代社会において、その技術は公共交通の利便性向上においても有効となるため、デジタルチケット等キャッシュレス決済の導入やオープンデータの活用など積極導入を検討する。

②方針達成に向けたプロジェクトの方向性

■公共交通の維持

民間路線を含む本地域の公共交通を維持するため、必要な支援を行う。

■運行効率の向上

乗降データの分析やニーズ調査を踏まえ、適切なダイヤ編成を行う。極端に利用の少ない便については、減便という選択肢も含め検討する。また、民間路線との役割分担を明確にし、不効率とならないようダイヤ・ルートの設定に留意する。

■乗降場所の適正化

公共交通は移動手段であることから、路線バス及び乗合タクシーにおいては、目的地を想定した適切な乗降場所を設定する。

■乗合タクシーの運行制度の再検討と先進技術導入の検討

乗合タクシーの効率性と利便性向上のため、予約方法や運行ルールにAIオンデマンド等先進技術の導入を検討する。

■キャッシュレスサービス導入の検討

本地域においては、民間バス路線においてキャッシュレス決済が導入されている。他の交通機関においてもその導入について検討する。

■貨客混載の検討

近年、EC市場の拡大による宅配件数の増加に対し、物流業界は人材不足が課題となっている。公共交通においては貨物輸送による収益増、物流においては貨物輸送を公共交通が賄うことによる人材不足の補填という2つの課題解決の可能性を持つ貨客混載の導入について検討し、人流と物流のサービスを維持する。

(3) 基本方針3 まちづくりと連携した交通拠点づくりと賑わい創出

①方針の概要

本地域の主要な施設分布状況を見ると、交通拠点となるJR八郎潟駅や五城目バスターミナルのほか、医療施設、商業施設、宿泊施設が散布している。

公共交通には、上記施設を有機的につなぐ役割がある。また、3町村にはそれぞれ観光施設やイベントがあり、公共交通はその移動手段として広域的視点でサポートする必要がある。人々の「おでかけ」を促進することは、地域の活性化だけでなく心身の活性化にもつながり、それがまた地域を活性化させる好循環となる。移動の目的地となり得る本地域の主要な施設は、公共交通ネットワークを形成する上で重要な拠点となることから「交通拠点」と位置づけ、3町村それぞれが推進するまちづくりを踏まえた上で、公共交通を地域活性化の手段として活用する、多様な主体・関係機関と連携したまちづくり・賑わいづくりを目指す。

また、本地域は3町村とも豪雪の地域指定を受けているものの、バスや乗合タクシーの待合場所は上屋などが整備しきれていない箇所が多いため、その整備を推進する。

②方針達成に向けたプロジェクトの方向性

■広域的な視点でのPR

3町村の観光やイベント、または3町村に立地する施設と積極的なタイアップを進め、地域の活性化とともに、移動手段としての公共交通の浸透を図る。

■連携したまちづくり

町村単独でのまちづくりのみでなく、広域的な公共交通を活かしたまちづくりを検討していく。

■待合環境の充実

交通拠点の待合場所にはベンチや上屋の整備を検討するとともに、時刻案内などはデジタルサイネージの設置拡大など初見でもわかりやすいものとする。

また、JR八郎潟駅や五城目バスターミナルは、異なる交通機関同士のターミナルとなるため、情報案内を充実するとともに、まちづくりや交通機関のPRの拠点として活用する。

■乗り継ぎ利便性の向上

公共交通は乗り継ぎを意識したダイヤ編成とし、乗り継ぎ割引などについても検討を進める。

■公共交通を降りたあとの利便性向上

観光や公共交通自体のPRとともに、公共交通を降りたあとの移動手段として、各町村で実施しているシェアサイクルなどの活用を併せて周知する。

■集団検診や選挙等における移動支援への活用

広域マイタウンバスや乗合タクシーを、集団検診や選挙等の移動支援や移動投票所として活用できないか、検討を進める。



大潟村シェアサイクル「エコリン号」

(4) 基本方針4 住民協働と持続可能な運営体制の確立

①方針の概要

本地域では、ほとんどの公共交通機関において利用者が減少している。特に、広域マイタウンバスにおいてはその減少幅が大きく、運送収入の減はそのまま3町村の財政負担増となっており、将来的なサービスレベルの低下が懸念される。乗降調査によると、これまでは五城目高校への通学利用が利用者層の約半数を占めており、新たな利用者層を獲得するための施策とともに、より効率的な運行の検討が必要となっている。

また、利便性の向上という観点においては路線バス・乗合タクシーともに、利用者や利用者となり得る方々のニーズの吸い上げが必要である。

そこで、限られた財源の中で、将来にわたって持続可能な本地域の公共交通網とはどうあるべきかについて、住民をはじめとする関係者が議論できるような場を創出し、ニーズの吸い上げや、公共交通の現状を理解していただくとともに、「公共交通は自分たちが創り上げるものである」という主体的な意識の醸成を図る。

3町村で構成する本協議会では、広域マイタウンバス及び広域乗合タクシーを維持するため、負担割合に応じた財政負担となっている。社会情勢の変化等に対応するため、令和5年度に負担割合を見直した後、おおよそ3年ごとに見直し、協議会及び各交通モードの安定した運営体制の維持を図る。

②方針達成に向けたプロジェクトの方向性

■公共交通について議論できる場づくり

「自分たちが住んでいる地域の公共交通網はどうあるべきか」など、公共交通をテーマとした座談会や懇談会等の開催により、公共交通への関心を高めながら、住民をはじめとする関係者で考える機会を創出する。必要に応じて有識者などのアドバイザーを派遣するなど、公共交通に対する意識の醸成を図る。

■多様な移送サービスとの連携

本地域には複数の公共交通が存在するが、その財源や車両・乗務員などは限られている。公共交通で対応しきれない移動需要に対して、町民の目的地となる商業・福祉・医療分野をはじめとする独自に行う移送サービスを行う多様な主体と、可能な範囲で連携を図る。

■運営体制の維持

本協議会が広域マイタウンバス及び広域乗合タクシーを運営していくにあたり、運送収入のほか国・県等補助金など、財源となるものを確保する。また、社会情勢の変化等に対応するため、3町村の財政負担割合はおおよそ3年ごとに見直す。

5-3 数値目標の設定と評価方法

前項に示した基本方針（基本目標）の達成状況を継続して検証していくための具体的な目標値を次のとおり設定する。

実績等により確認できる達成状況については、中間モニタリングとして毎年度評価するものとする。

表5-1 南秋地域公共交通計画 数値目標の設定と評価方法

指 標		現況値	目標値	評価方法	評価時期
①	広域マイタウンバス及び広域乗合タクシーの年間利用者数	54,000 人 (R4 実績見込)	現状維持	年間利用者数実績による評価	毎年度
②	公共交通に対する財政支出	39,715 千円 (R4 実績見込)	現状維持	決算実績による評価	毎年度
③	公共交通を日常的または時々利用している人の割合	12.5%	15%	次期計画策定時に実施するアンケート調査で評価	最終年度
④	公共交通に対する満足度	48.3%	55%	次期計画策定時に実施するアンケート調査で評価	最終年度
⑤	運転免許自主返納者に対する割引チケット発行者数	—	計 500 人	計画期間中の免許返納者への割引チケット発行者数で評価	最終年度

6. 広域マイタウンバス及び広域乗合タクシーの財政負担割合

6-1 広域マイタウンバスの財政負担割合

本計画の策定目的のひとつとして、3町村の通勤・通学、通院、買い物などの生活のための移動手段の確保と維持を設定している。

あくまでも事業としての自立を目指すのが、現状の利用実績を参考としても赤字運行が想定されるため、赤字負担に3町村の負担割合を設定する必要がある。

効率的かつ生産性の高い広域マイタウンバスの運行とその維持を目的とし、これまでの各町村の財政負担割合実績を加味した適正な負担割合を設定する。

(1) 負担割合の考え方

①広域マイタウンバスの各町村運行区間延長割合

五城目バスターミナル～八郎潟駅前～ホテルサンルーラル大潟の直通便 運行区間延長 33.3km			
各町村乗り入れキロ程	五城目町乗り入れ 3.6km	八郎潟町乗り入れ 6.2km	大潟村乗り入れ 23.5km
各町村乗り入れ割合(イ)	10.8%	18.6%	70.6%

②本地域における各町村の人口割合

令和2年国勢調査による本地域人口 17,132人			
各町村人口	五城目町 8,538人	八郎潟町 5,583人	大潟村 3,011人
各町村人口割合(ロ)	49.8%	32.6%	17.6%

③過年度負担割合実績（「再編実施計画」により令和2年2月設定）

令和4年度までの負担割合(ハ)	五城目町 12.7%	八郎潟町 12.0%	大潟村 75.3%
-----------------	---------------	---------------	--------------

④考え方①～③を組み合わせた按分

負担額全体を100%とした場合、上記①を15%、同じく②を10%、③を75%と按分率を設定する。

(2) 負担割合

上記考え方により、下表のとおり負担割合を設定する。

	(全体の) 15% 運行区間延長割合 (イ)	(全体の) 10% 人口割合 (ロ)	(全体の) 75% R4までの負担割合 (ハ)	全体負担割合
五城目町	10.8%	49.8%	12.7%	16.1%
八郎潟町	18.6%	32.6%	12.0%	15.0%
大潟村	70.6%	17.6%	75.3%	68.8%

(3) 負担割合の適用

令和5年度から本計画で定めた負担割合とする。

(4) 負担割合の見直し

取り巻く環境の変化等を注視し、おおよそ3年を目途に負担割合の見直しを検討する。

6-2 広域乗合タクシーの財政負担割合

広域乗合タクシーは、五城目町の対象エリアと八郎潟町全域において、効率的に移動できる交通サービスである。本サービスを維持していく過程では、広域マイタウンバス同様に赤字運行が想定されるため、赤字負担に五城目町・八郎潟町の負担割合を設定する必要がある。

(1) 負担割合の考え方

広域乗合タクシーは、登録者の利用にかかる分は登録先の町が負担することとできるが、未登録者の利用にかかる分は住所での分担は不可能である。また、行き先で利用者がもたらす経済効果は試算、評価することが極めて困難である。

そのため、本計画では「再編実施計画」における負担割合の考え方を踏襲し、当該年度の前年度の年間延べ登録者利用数に占める各町民割合により負担割合を決定するものとする。

《例》

令和4年度負担割合

五城目町 30.1%	(積算内訳) 令和3年度広域乗合タクシー実績 年間延べ総利用者数 3,256人 うち延べ登録者利用数 3,246人
八郎潟町 69.9%	うち延べ未登録者利用数 10人 うち延べ登録者利用数 { 五城目町民 976人 (30.1%) 八郎潟町民 2,270人 (69.9%)

(2) 負担割合の適用

令和5年度から本計画で定めた負担割合とする。

(3) 負担割合の見直し

取り巻く環境の変化等を注視し、必要に応じて負担割合の見直しを検討する。

7. 施策・プロジェクト

7-1 プロジェクト体系

基本方針等を踏まえ、それを達成するための4つのプロジェクトを設定する。

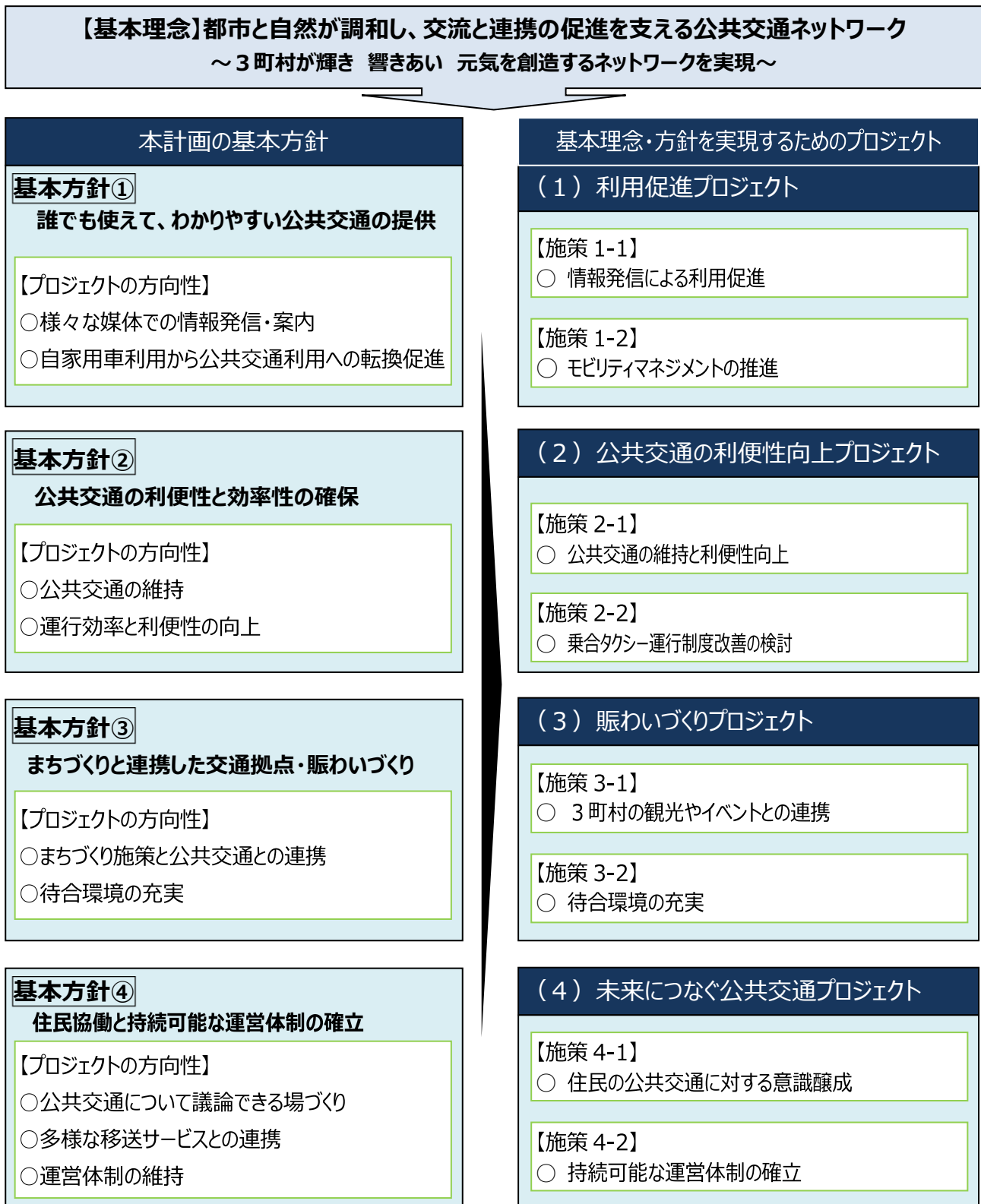


図7-1 プロジェクト体系

7-2 施策・プロジェクト

(1) 利用促進プロジェクト

当プロジェクトでは、情報発信やモビリティマネジメントの推進により公共交通利用者獲得を目指す。

■施策1-1：情報発信による利用促進の実施

本協議会では、令和2年度に広域マイタウンバス時刻表裏面を活用して路線図と本地域の飲食関係店舗を紹介する「食べ歩きマップ」を作成しているほか、令和3年度には3町村広報誌にて広域マイタウンバス及び広域乗合タクシー活用のモデルコースを紹介する記事を掲載しているが、このような案内やPRは継続して実施していく必要がある。

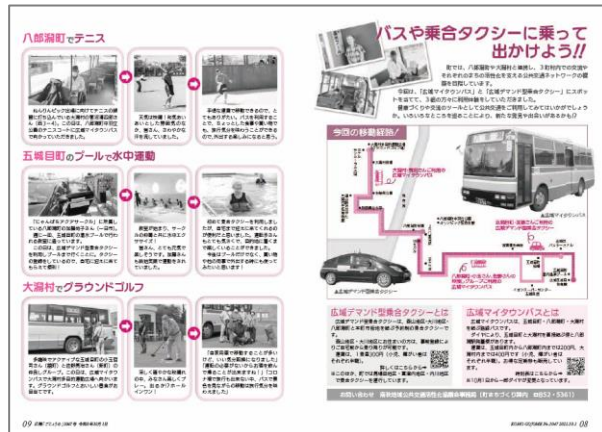
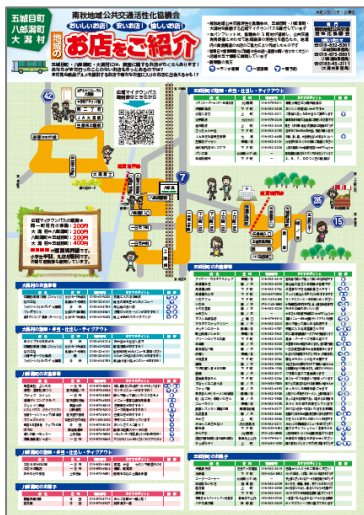
また、情報発信は紙媒体だけでなくSNS等様々な媒体を活用する。

施策1-1：情報発信による利用促進の実施

- ◇ 時刻表ではなく乗り方等公共交通の浸透のための「公共交通マップ」の作成。
- ◇ 協議会アカウントによるSNSで情報発信を行う。

実施主体	本協議会、五城目町、八郎潟町、大潟村、交通事業者（バス、タクシー）				
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9～
公共交通マップ作成	マップの企画・作成準備		公共交通マップの設置、配布		マップの企画・作成準備 設置、配布
SNSによる情報発信	アカウント取得		情報発信		

施策1-1 ① 公共交通マップ作成

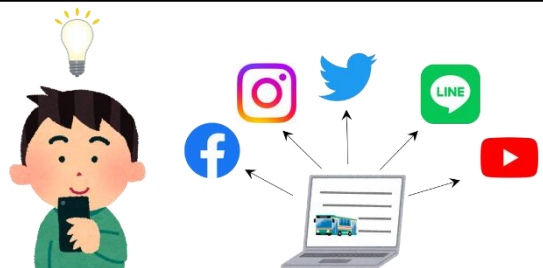


公共交通を移動の選択肢として身近に感じていただけるよう、親しみやすい公共交通マップを作成する。ひとつの交通モードに限定したものではなく、乗り継ぎもイメージしたものとする。

※写真(上)：3町村広報誌によるモデルコース紹介 (R3.10：広報ごじょうめ)
(左)：バス時刻表裏面掲載食べ歩きマップ (令和3年度更新)

施策1-1 ② SNSによる情報発信

近年、SNSをはじめとするデジタル媒体の普及は、情報発信の有効な手段と認識されている。広報誌等紙媒体による情報発信も継続しつつ、SNSを有効に活用した情報発信を実施し、青年層・若年層の新たな利用者の獲得を目指す。



※図：SNSのイメージ

(2) 公共交通の利便性向上プロジェクト

当プロジェクトでは公共交通を維持しながら、その利便性の向上を図り、利用者の確保と満足度の向上を目指す。

■施策2-1：公共交通の維持と利便性向上

公共交通が事業として自立することを目指しながら、その維持のため、3町村の財政負担等必要な支援は継続する。

また、広域マイタウンバス同士の乗り継ぎや広域マイタウンバスと広域乗合タクシーの乗り継ぎ時の運賃負担を軽減するため、「乗り継ぎチケット」の配布等により乗り継ぎ割引を実施する。

施策2-1：公共交通の維持と利便性向上					
◇ 民間路線を含む本地域の公共交通を維持するため、必要な支援を行う。					
◇ 公共交通同士の乗り継ぎ割引を実施する。					
実施主体	本協議会、五城目町、八郎潟町、大潟村、交通事業者（バス、タクシー）				
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9～
公共交通の維持	3町村の必要な支援の継続				
乗り継ぎ割引の実施	企画・調整		実施		

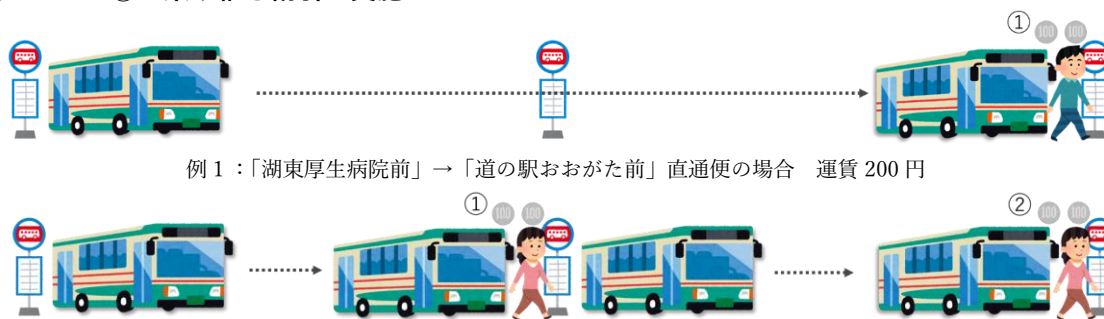
施策2-1 ① 公共交通の維持



本地域の公共交通は、運行の効率化と運送収入の確保により事業の自立化を目指すものではあるが、3町村は協議会を通じて必要な支援を継続し、公共交通を維持していく。
また、財政面のみにとどまらず、企画・PRなど、まちづくり施策等との連携のもと支援していく。

※図：公共交通の維持のための支援イメージ

施策2-1 ② 乗り継ぎ割引の実施



例2：「湖東厚生病院前」→「八郎潟駅前」終点下車運賃 200 円。「八郎潟駅前」→「道の駅おおがた前」運賃 200 円 合計 400 円

※図：現在の直通便と乗り継ぎ利用の比較

五城目町⇔大潟村間を「八郎潟駅前」終点のバスを利用して乗り継いだ場合(例2)、直通便(例1)と比較して運賃が高くなるため、乗り継ぎ割引を実施する。

■施策2-2：広域乗合タクシー運行制度改善の検討

八郎潟町全域及び五城目町森山地区、大川地区を対象エリアとする広域乗合タクシーの乗降場所は、旧八郎潟町乗合タクシー及び旧五城目町乗合タクシー森山線の乗降場所を基に設定している。しかし、アンケート調査では乗降場所の箇所数や位置に対する満足度が低いため、改めて目的地となり得る施設を想定した箇所へ再設定する。

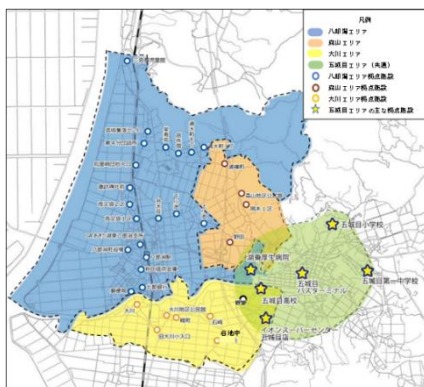
また、広域乗合タクシーは決まったルートがないため、その運行ルールが複雑であるほか、他の利用者の利用状況によって、乗降時間が読みにくく、他の交通機関との乗り継ぎ利用に難がある。そのため、例えばAI配車導入など、より分かりやすく、乗り継ぎにも利用しやすい運行制度を再検討する。なお、検討の際は五城目町乗合タクシーとの整合を図るようにする。

施策2-2：広域乗合タクシー運行制度改善の検討

- ◇ 乗降場所の再設定。
- ◇ 広域乗合タクシー運行制度の見直しとAI導入可能性の検討。

実施主体	本協議会、五城目町、八郎潟町、交通事業者（タクシー）				
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9～
広域乗合タクシー乗降場所の再設定	ニーズや施設立地に合わせ、随時再設定				
広域乗合タクシー運行制度の再検討	運行制度の再検討	必要に応じて 実証実験	必要に応じて改善		

施策2-2 ① 乗降場所の再設定



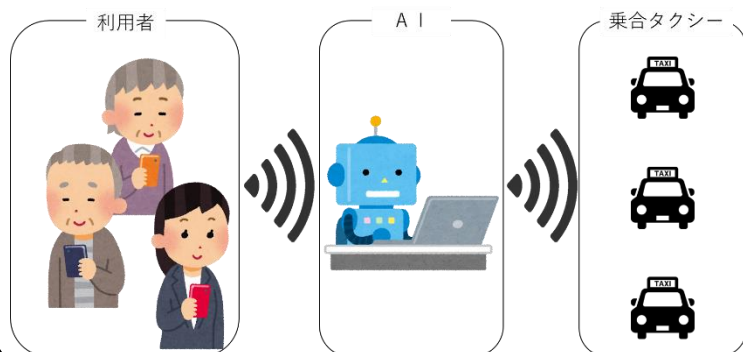
現在の広域乗合タクシーの乗降可能箇所は、「旧五城目町乗合タクシー森山線」「旧八郎潟町乗合タクシー」の乗降可能箇所をベースに設定されているが、利用者の増加や乗合タクシーでの移動需要の拡がりを受け、これまでの箇所に加えて利用者の移動目的を想定した新たな乗降可能箇所を設定する。

※図：現在の広域乗合タクシー乗降可能箇所



※写真：広域乗合タクシー利用の様子

施策2-2 ② 運行制度の再検討



現在の広域乗合タクシーは、1日6便の運行開始時刻は決まっているものの、利用者それぞれの乗降時刻は読みにくい状況にあるため、運行制度の見直しを検討する。

たとえば、AIによる配車を導入した場合、「ダイヤ」という概念がなくなり、予約時点での状況によりAIが最適ルートとその所要時間を導き出し、「〇〇分後に自宅に到着します」「〇〇分後に目的地に到着します」というサービスの提供も可能となる。

※図：AI配車イメージ

(3) 賑わいづくりプロジェクト

当プロジェクトでは3町村の施策と連携した取り組みや主要施設での待合環境の充実を図ることにより、地域の活性化及び利用者の獲得を目指す。

■施策3-1：3町村の観光やイベントとの連携

本地域には交通拠点のほか、医療施設、商業施設、宿泊施設、観光地が散布していることや、3町村それぞれが推進するまちづくり施策を有していることを踏まえ、公共交通を地域活性化の手段として活用できるよう多様な主体・関係機関と連携した取り組みを展開する。

これまでは地域の飲食関連事業者と連携した「食べ歩きマップ」作成や、3町村広報誌にて健康増進への公共交通利用の促進を目指した「モデルコース」紹介を行うなど、他業種との連携を図ってきたが、この取り組みを拡大し、3町村のイベント等を整理した上で事業関係者と協議し、アクセス方法のひとつとして公共交通利用を提示するだけでなく、利用による特典付与を検討するなど、相乗効果となるような施策を企画する。

施策3-1：3町村の観光やイベントとの連携					
◇ 3町村のイベントやまちづくり施策との連携事業の実施。					
実施主体	本協議会、五城目町、八郎潟町、大潟村、交通事業者（バス、タクシー）、関係機関				
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9～
まちづくり施策との連携					

施策3-1 まちづくり施策との連携

3町村がもつ観光資源やまちづくり施策と連携し、まちの活性化とともに公共交通利用者の増という相乗効果を目指す。

たとえば、3町村それぞれの観光資源PRの際に、必ず移動手段として公共交通案内を掲載するほか、公共交通利用者には関連グッズや割引券をプレゼントするなど考えられる。

また、令和3年10月には各町村の広報誌に、健康増進策との連携として、各町村の運動施設へのモデルコースを紹介した。

※p.44 図表参照



※図：観光資源との連携イメージ

■施策3-2：待合環境の充実

広域マイタウンバス GTFS-JP データの作成により、沿線の主要施設にはデジタルサイネージによる発車時刻案内を設置している。デジタルサイネージは時刻案内だけでなく、3町村の観光資源等の紹介に使用しているが、画面デザイン次第で多様な広告表示も可能となる。今後は、設置箇所を拡大するとともに、表示する情報の充実を図りながら広告収入も視野に入れ、民間企業と調整を進める。また、現在は時刻表のデジタル表示にとどまっているが、GTFS リアルタイムの導入による、利用者への遅延情報や位置情報の提供を目指す。

また、広域マイタウンバス沿線の主要施設での待合場所は、施設管理者と協議のもと、上屋やベンチの設置など快適にバスを待つことができるよう調整する。

施策3-2：待合環境の充実					
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 交通拠点へのデジタルサイネージ設置と活用。 ◇ 交通拠点へのベンチや上屋の設置など、安全で快適な待合環境の提供を目指す。 					
実施主体	本協議会、五城目町、八郎潟町、大潟村、交通事業者（バス、タクシー）、施設管理者				
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9～
デジタルサイネージの活用 (広域マイタウンバス)	【GTFSリアルタイム】導入調整 → 経路検索アプリやデジタルサイネージへの反映 【デジタルサイネージ】GTFS-JP データ及びP R 写真、画面デザイン等の随時更新、企業との調整による広告表示				
待合環境の改善	各主要施設との調整 → 調整後、待合環境改善				

施策3-2 ① デジタルサイネージの活用



バス発車時刻と3町村観光紹介、バス停位置図を表示しているデジタルサイネージ。現在、「イオン五城目店（サービスカウンター前）」「五城目高校（生徒出入口）」「湖東厚生病院（入り口付近）」「はちパル（入り口付近）」「大潟村干拓博物館（入り口受付前）」の計5か所に設置。

利用者からは「見やすくなった」と好評であるが、今後は遅延情報等の提供を目指す。携帯アプリを活用したバスの現在地情報案内は継続して実施する。

※写真：「はちパル」設置のモニター

施策3-2 ① (参考) GTFS リアルタイム



GTFS リアルタイムを導入することにより、遅延情報や位置情報の提供が可能となる。

宇野自動車株式会社(岡山県:宇野バス)では、先進的に活用し、利便性の向上に努めている。

※写真：「宇野バス『じぶんバス停』」

携帯電話やPCなどから時刻表のほか、リアルタイムで遅延情報等が確認できる。

(出典：宇野バス HP)

施策3-2 ② 待合環境の改善

施設管理者と協議し、主要な待合場所への上屋やベンチの設置を進め、快適な待合環境を提供する。

※写真：「JA 大潟村前」停留所



(4) 未来につなぐ公共交通プロジェクト

当プロジェクトでは、住民の公共交通に対する意識の醸成を図るとともに、持続可能な運営体制を確立することにより、将来にわたる公共交通の維持を目指す。

■施策4-1：住民の公共交通に対する意識の醸成

限られた財源の中で、将来にわたって持続可能な本地域の公共交通網とはどうあるべきかについて、住民をはじめとする関係者が議論できるような場を創出し、ニーズの吸い上げや、公共交通の現状を理解していただくとともに、公共交通は「自分たちが創り上げるもの」「移動手段であると同時に自分たちで将来につないでいくもの」という主体的な意識の醸成を図る。

協議会としての意見交換会等の開催のほか、3町村それぞれにおける懇談会やまちづくり会議等、人が集まる機会を活用し、公共交通をテーマとして取り上げるよう働きかける。

施策4-1：住民の公共交通に対する意識の醸成					
◇ 座談会等、住民が公共交通について議論できる意見交換の場を創出する。					
実施主体	住民、本協議会、五城目町、八郎潟町、大潟村、交通事業者（バス、タクシー）				
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9～
意見交換会等の開催	企画・実施				

施策4-1 意見交換会等の開催

地域の自治会や老人クラブなど様々な団体等を対象に、地域の公共交通について意見交換できる会合を定期的に開催する。

住民や関係者が公共交通について、議論できる場を創出することにより、本地域の公共交通の現状や抱える課題について互いに理解を深めるとともに、住民ニーズを把握し、望ましい公共交通の姿を共通の認識とすることを目指す。

住民が意欲的に自ら主体となる取り組みを検討する場合は、住民・関係機関・行政が互いに協力関係を築く。また、「利用相談会」等を実施し、住民の公共交通利用への不安を取り除くよう努める。



講演会等を開催することにより、住民や関係者の公共交通に対する意識改革を図ることも効果的と考えられる。

※写真：平成31年2月に実施した福島大 吉田准教授の講演会の様子

■施策 4-2：持続可能な運営体制の確立

3町村で構成する本協議会では、広域マイタウンバス及び広域乗合タクシーを維持するため、負担割合に応じた財政負担となっている。本計画において令和5年度以降の負担割合を見直した後、およそ3年を目途に負担割合を見直し、協議会及び各交通モードの安定した運営体制の維持を図る。

また、公共交通が運行していない時間帯などに対する移動需要の補完機能を充実するため、医療・福祉・商業・教育等多様な移送サービスと可能な限り連携するほか、物流業界等他業種との連携により新たな収入の確保とともに、人流と物流のサービス維持を図る。

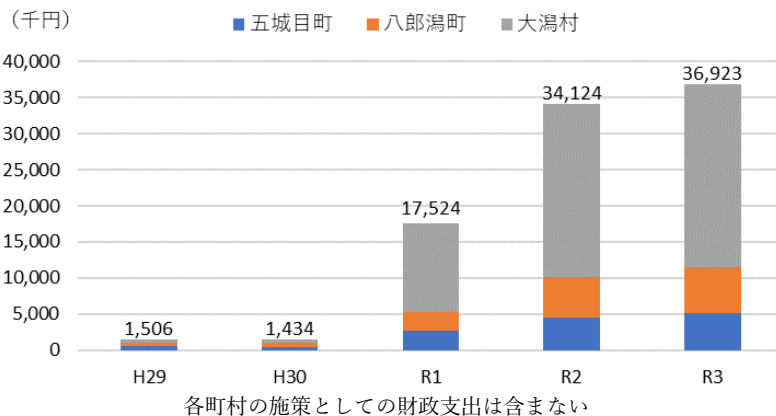
施策 4-2：持続可能な運営体制の確立

- ◇ 運営体制を維持するため、財政負担割合の定期的見直しを実施する。
- ◇ 多様な移送サービスや物流業界等他業種との連携を探る。

実施主体	本協議会、五城目町、八郎潟町、大潟村、交通事業者（バス、タクシー）、他業種関係者				
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9～
財政負担割合見直し	本計画で定める負担割合の適用		財政負担割合見直し	新負担割合の適用（R10目途に見直し）	
他業種との連携	情報収集及び調整、条件が揃い次第実施				

3 町村の財政負担推移

協議会構成 3 町村の財政負担



協議会が運行する広域マイタウンバス及び広域乗合タクシーの運送収入に対する運行経費の超過分は、構成 3 町村の財政負担となっており、この金額は年々増加している。運送収入の確保に努め財政支出の抑制を図るとともに、取り巻く環境の変化等を注視し、適正な財政負担割合を設定していく。

※左図：平成 29 年 4 月に協議会を設立してからの財政負担推移

令和元年 10 月に広域マイタウンバスの運行を開始し、令和 2 年 4 月からは広域乗合タクシーの運行を開始している。

施策 4-2 ②他業種との連携

他業種との連携により、住民の移動利便性の向上を図る。また、新たな運送収入確保の可能性についても、情報収集の上他業種との調整を図る。

※右図：貨客混載のイメージ
物流業界の人材不足と、公共交通の収入不足を補いあえる可能性がある。

物流業界の人材不足

人も物も運ぶ公共交通

乗客の運賃に加えて
貨物の運賃が
新たな運送収入
となる可能性



8. 施策の推進体制

8-1 関係する主体と基本的な役割

本計画の推進に際しては、行政や交通事業者、関係機関、地域住民等が連携し、一体的に取り組むとともに、必要に応じて外部団体等の助言・補助等による客観的な視点等を加え、持続可能な交通体系の構築を目指す。

表 8-1 関係する主体と基本的な役割

区分	主体	役割
南秋地域 【五城目町、八郎潟町、大潟村】	住民	交通サービスの享受だけではなく、主体的に公共交通の活性化に関わる。
	行政（町村）	計画全体のコーディネート役として、管理を行うとともに、公共交通の維持・改善の取り組みを行う。
	交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。 【広域マイタウンバス】秋田中央トランスポート(株) 【広域乗合タクシー】湖東タクシー(有)
	関係機関	行政や交通事業者等と連携した取り組みの検討を行う。
外部団体等	有識者	本計画に示す施策・事業・プロジェクトの実施方針等について助言を行う。
	国・県	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行うとともに、監査的な判断を行う。
	道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。

8-2 本計画の推進・管理体制

本計画は、下表に示す推進・管理体制のもと、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な遂行を図る。

表 8-2 推進・管理体制

推進管理体制	構成員	役割
南秋地域公共交通活性化協議会	五城目町、八郎潟町、大潟村、交通事業者、庁内関係課、施設管理者、他	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクト等を継続的に検討する。
南秋地域公共交通活性化協議会 幹事会	五城目町、八郎潟町、大潟村、交通事業者、庁内関係課、他	公共交通活性化協議会の下部組織として、専門的な知見から協議し、円滑な事業実施を検討する。

8-3 施策の推進方法

本計画の全体の推進については、各事業の達成状況について継続的にモニタリングを実施し、PDCAサイクル（計画（Plan）、実行（Do）、検証（Check）、改善（Action））の循環検討手法の考え方にに基づき検証を行う。

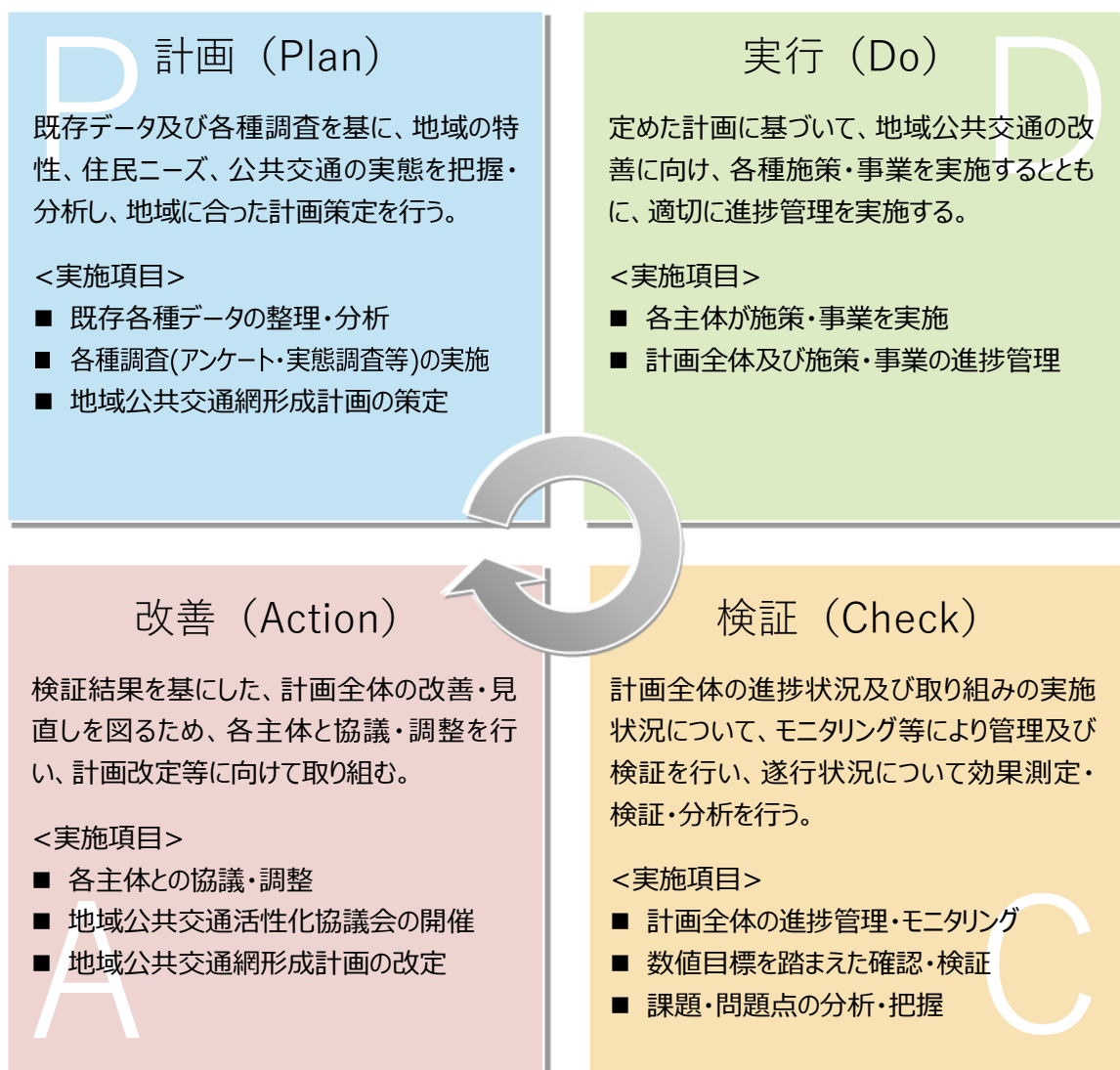


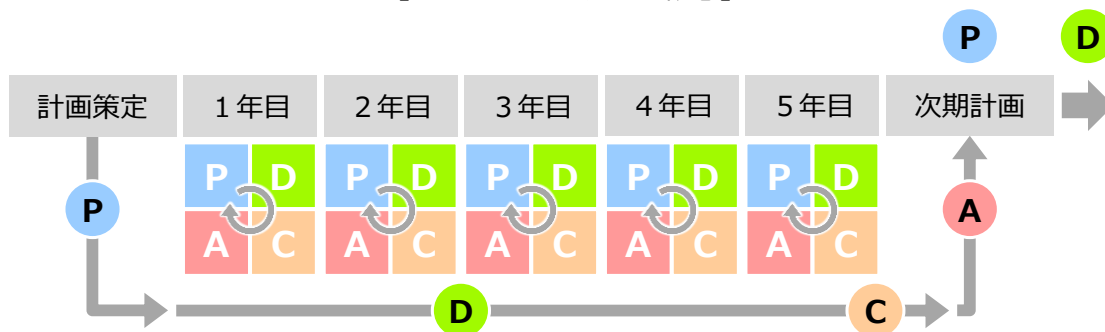
図8-1 PDCAサイクルイメージ

8-4 達成状況の評価と見直し

計画期間におけるPDCAサイクルの評価・検証については、「毎年実施するPDCA」と「長期的に実施するPDCA」による二重（二輪）の組み合わせで進行管理を行う。

公共交通機関の利用状況及び計画に定めた事業ごとの実施結果に関する評価については、毎年度行うものとし、計画最終年度においては、交通事業者からの提供による利用実績や住民の公共交通に関する満足度・移動行動等についての各種アンケート調査を踏まえ、計画全体及び公共交通網の評価を実施し、施策の見直し及び新たな施策の追加を行い、次期計画を策定する。

【PDCAサイクルの概念】



PDCAサイクル	評価事項	評価方法
毎年実施するPDCA	事業実施状況の評価 (年に1回実施)	地域公共交通への取り組みや運行状況について、事業内容にあった指標（例えば、「利用者数」「収支率」等）を作成して評価を行い、必要に応じて改善を行う。
長期的に実施するPDCA	目標達成度の評価 (おおむね5年に1回実施)	計画の目標達成度合の把握と総合的な見直しを必要とする評価の目標値を設定し、検証する。

■評価スケジュール（案）

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
地域公共交通協議会の開催	●	●	●	●	●
利用者数調査	●	●	●	●	●
利用者アンケート調査			○		●
3町村住民アンケート調査					●
実施事業の評価	●	●	●	●	●
計画の評価			○		●
公共交通網の評価			○		●
公共交通網の見直し			○		●

●：実施 ○：必要に応じて実施

《資料編》アンケート調査の結果概要

(1) 調査の概要

本地域の日常生活における行動特性や公共交通の利用実態、公共交通に対する意見・要望及び満足度評価・重要度を把握することを目的として実施した。

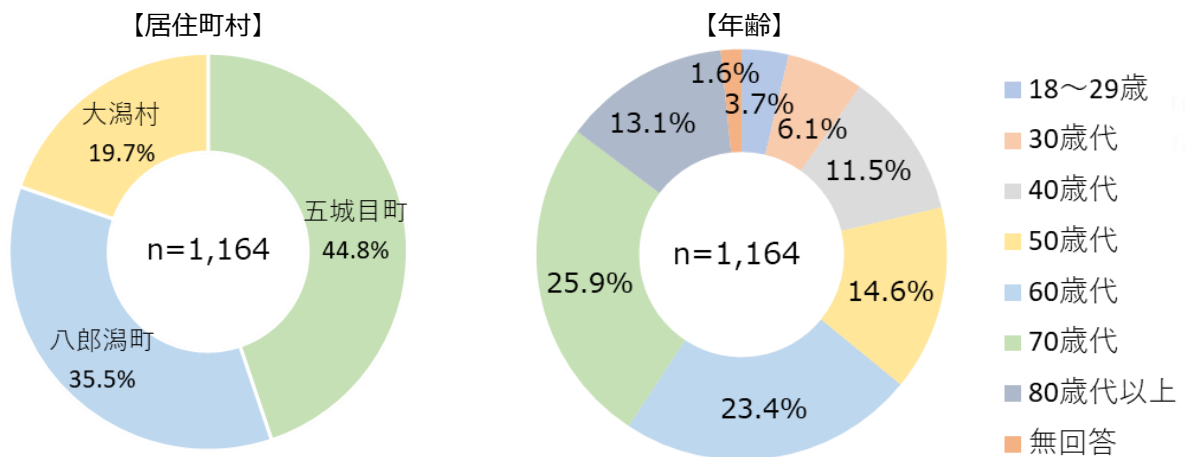
(2) 調査方法と調査数

調査	対象者	調査時期	配布	回収結果	回収率
住民アンケート	地域内居住者（18歳以上）	令和4年7月	3,000票	1,164票	38.8%
高校生世代アンケート	地域内居住者（15歳～18歳）	令和4年7月	370票	119票	32.2%
県立大アンケート	秋田県立大学寮生	令和4年7月	220票	80票	36.4%
五城目高校アンケート	秋田県立五城目高等学校生徒	令和4年7月	155票	143票	92.3%
利用者聞き取り調査	地域内公共交通利用者	令和4年11月	—	26名	—

(3) 住民アンケート結果概要

① 回答者の属性

調査票の配布は各町村の人口比率に応じて設定しているが、回収比率もほぼ同様のものとなった。回答者年齢は60歳代～70歳代で約半数となっている。



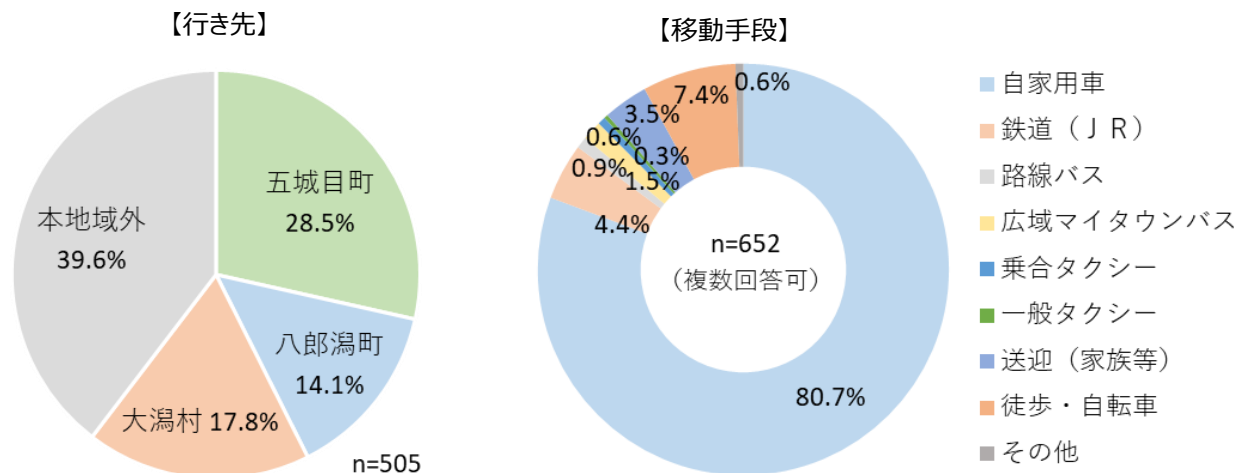
②日常生活における移動実態

どの移動目的においても、本地域内での移動が半数を超えている。

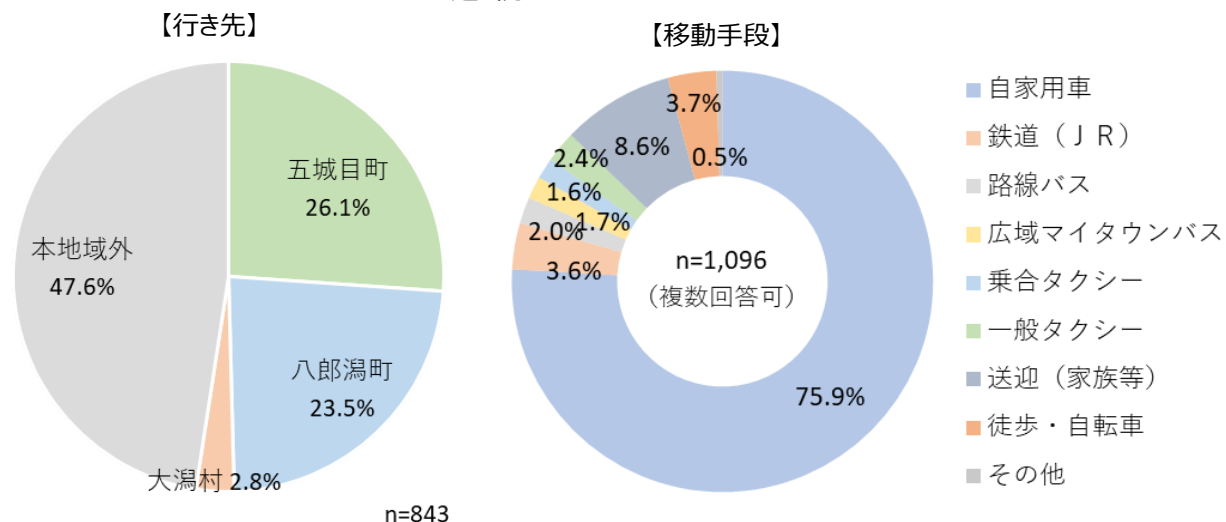
自家用車での移動が8割前後であるが、どの移動目的においても公共交通利用者は1割に満たない状況となっている。

※「本地域外」：秋田市、潟上市、男鹿市、井川町、三種町等

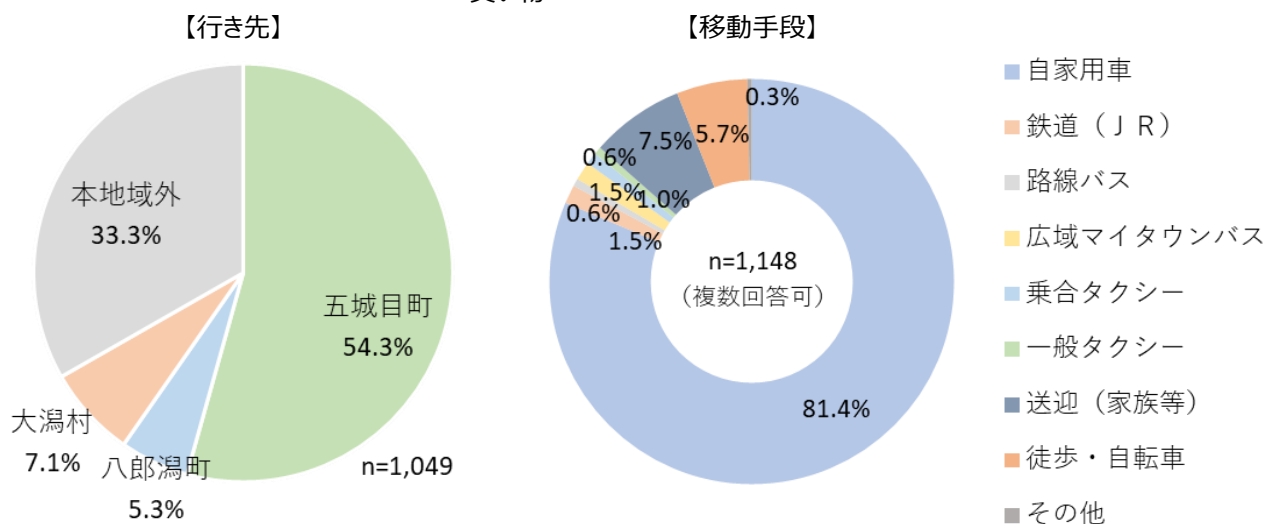
《通勤・通学》



《通院》



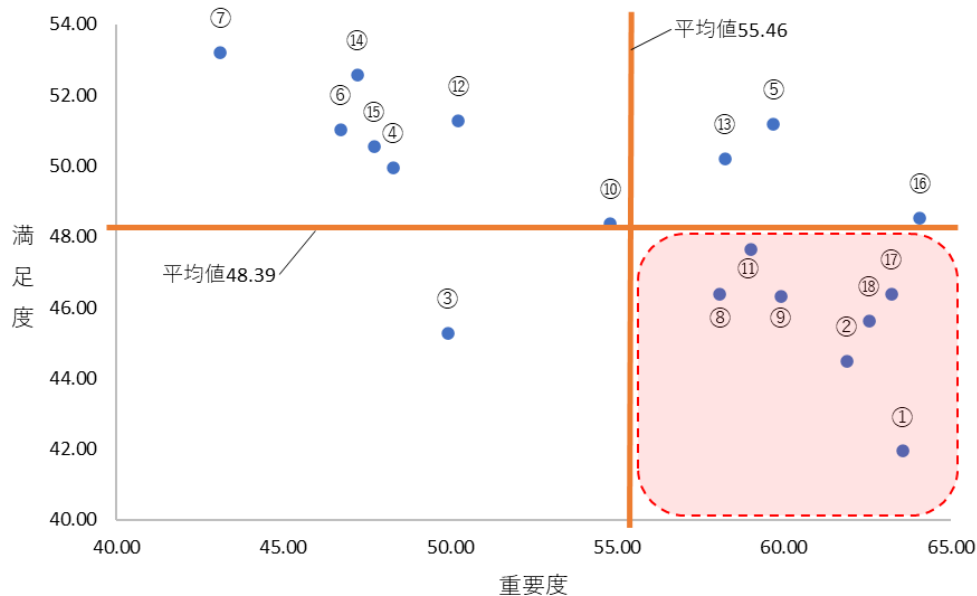
《買い物》



資グラフー 2 日常生活における移動の行き先と手段

③公共交通に対する満足度・重要度

広域マイタウンバスを含む路線バスでは「運行本数・間隔①」「運行ルート②」が、広域乗合タクシーを含む乗合タクシーでは「運行本数・間隔⑧」「運行範囲⑨」「乗降可能な箇所数や場所⑪」、公共交通全般においては「乗り換え・乗り継ぎ⑰」「情報発信⑱」の項目が、重要度指数が高く満足度指数が低い状況となっている。運賃については、路線バス・乗合タクシーともに高い満足度となっている。



資グラフー 3 満足度と重要度

(参考)
 評価分散図の見方
 アンケートの結果(5段階)を「満足度指数※」及び「重要度指数※」として数値化し、それぞれの施策の「満足度」及び「重要度」を次のような4つの分類で評価しています。

※「満足度指数」「重要度指数」

アンケート結果(5段階)における、「満足している」「重要である」を100点、「やや満足している」「やや重要である」を75点、「ふつう」を50点、「やや不満である」「あまり重要でない」を25点、「不満である」「重要でない」を0点として、下の算定方法により満足度や重要度を数値化したものです。

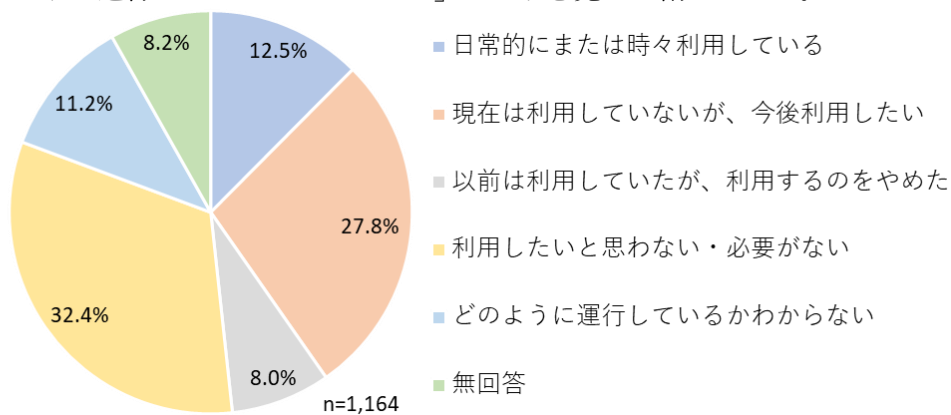
$$\text{満足度指数} = \frac{(a \times 100) + (b \times 75) + (c \times 50) + (d \times 25)}{a+b+c+d+e}$$

- a: 「満足している」「重要である」と回答した人数
- b: 「やや満足している」「やや重要である」と回答した人数
- c: 「ふつう」と回答した人数
- d: 「やや不満である」「あまり重要でない」と回答した人数
- e: 「不満である」「重要でない」と回答した人数

④公共交通の利用状況

公共交通の利用状況については、「日常的にまたは時々利用している」「現在は利用していないが、今後利用したい」を合わせた利用に肯定的な意見と、「以前は利用していたが、利用するのをやめた」「利用したいと思わない・必要がない」を合わせた利用に否定的な意見は、ほぼ同数で互いに4割となった。

また、「どのように運行しているかわからない」という意見が1割であった。



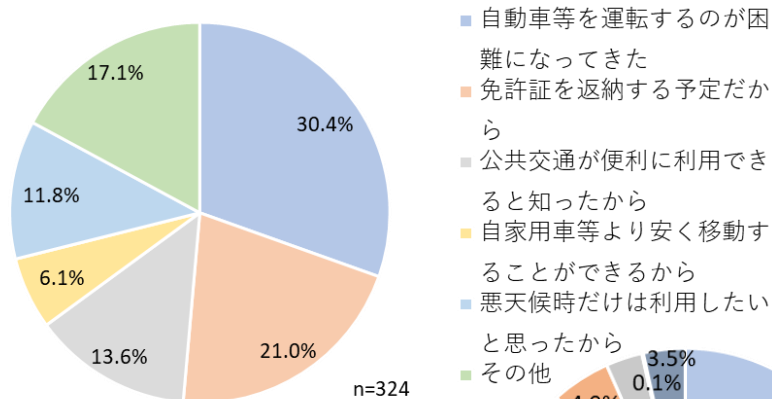
資グラフー 4 公共交通の利用状況

⑤今後公共交通を利用したい理由、公共交通を利用しない理由

「今後公共交通を利用したい理由」としては、「自動車等を運転するのが困難になってきた」「免許証を返納する予定だから」という理由が半数を超えている。

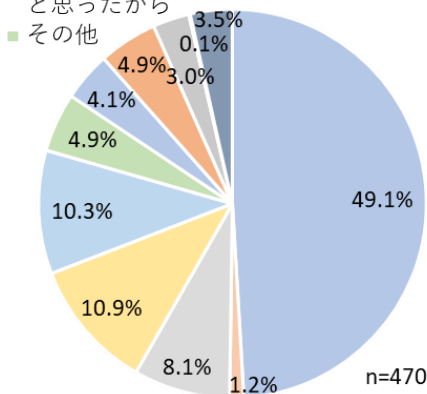
一方、「公共交通を利用しない理由」としては、「自家用車や自転車等の方が使いやすいから」という意見が半数近いほか、「近くに駅またはバス停がない・遠いから」など公共交通への不満から利用を控える意見も半数近くとなった。

◀ 今後公共交通を利用したい理由 ▶



- 自家用車や自転車等の方が使いやすいから
- 介護サービスなど福祉面で移動サポートを受けているから
- 近くに駅またはバス停がない・遠いから
- 利用したい時間帯に運行していないから
- 公共交通を使うと時間がかかるから
- 公共交通同士の乗り換え・接続が悪いから
- 運賃が高いから
- 運行時間・路線が分からないから
- 案内・情報提供がわかりにくいから
- 乗務員の接客マナーが悪いから
- その他

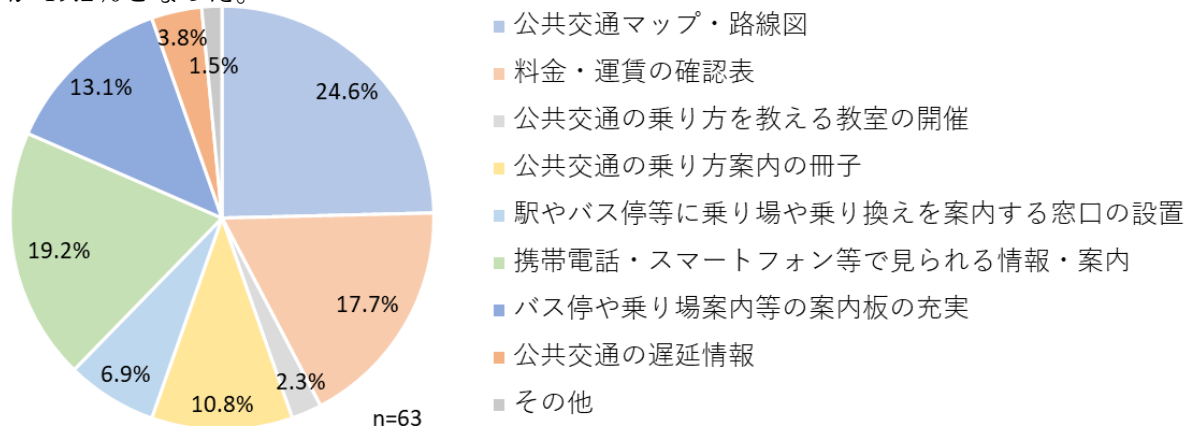
◀ 公共交通を利用しない理由 ▶



資グラフー 5 公共交通を利用したい理由と利用しない理由

⑥どんな情報提供が必要か

④で「どのように運行しているかわからない」と答えた方が求める情報提供として、「公共交通マップ・路線図」が24.6%と最も多かった。次いで「携帯電話・スマートフォン等で見られる情報・案内」が19.2%となった。

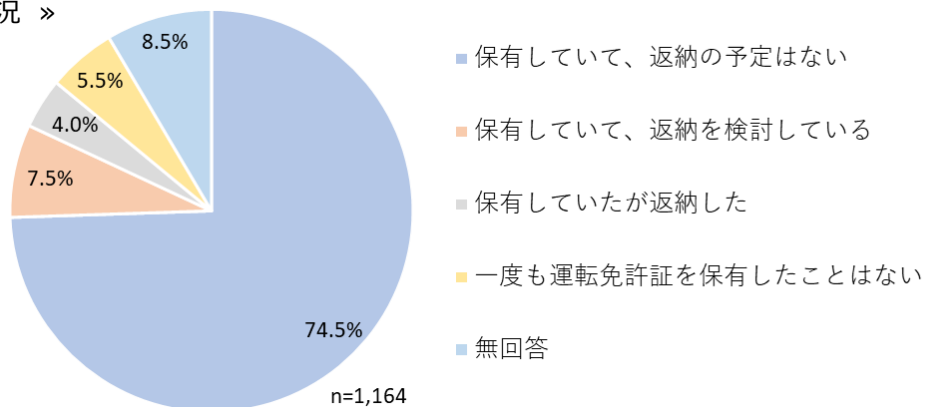


資グラフー 6 公共交通の必要な情報提供

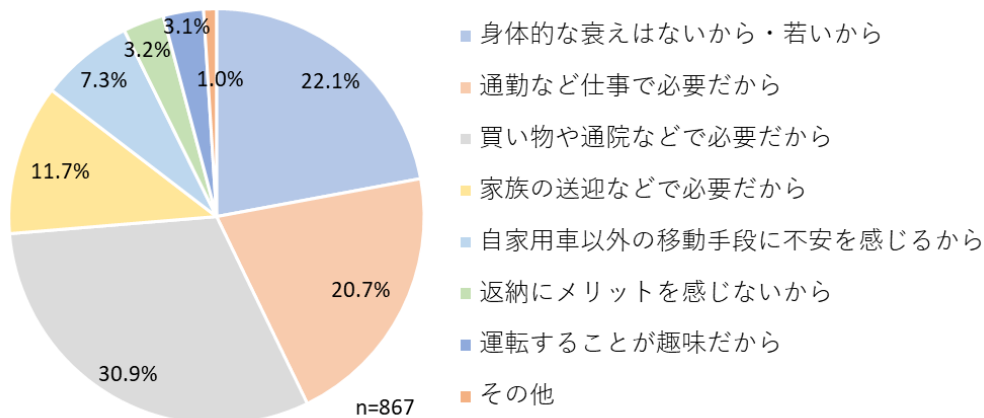
⑦運転免許証の保有状況と返納について

運転免許証は 8 割を超える方が保有しており、その大半の方は「返納の予定はない」と答えている。また、返納しない理由については、通勤や買い物・通院、送迎など生活する上での移動に必要なと答えた方が 6 割を超えているほか、「自動車以外の移動手段に不安を感じる」と答えた方が 1 割弱となった。

« 運転免許証の保有状況 »



« 返納しない理由 »

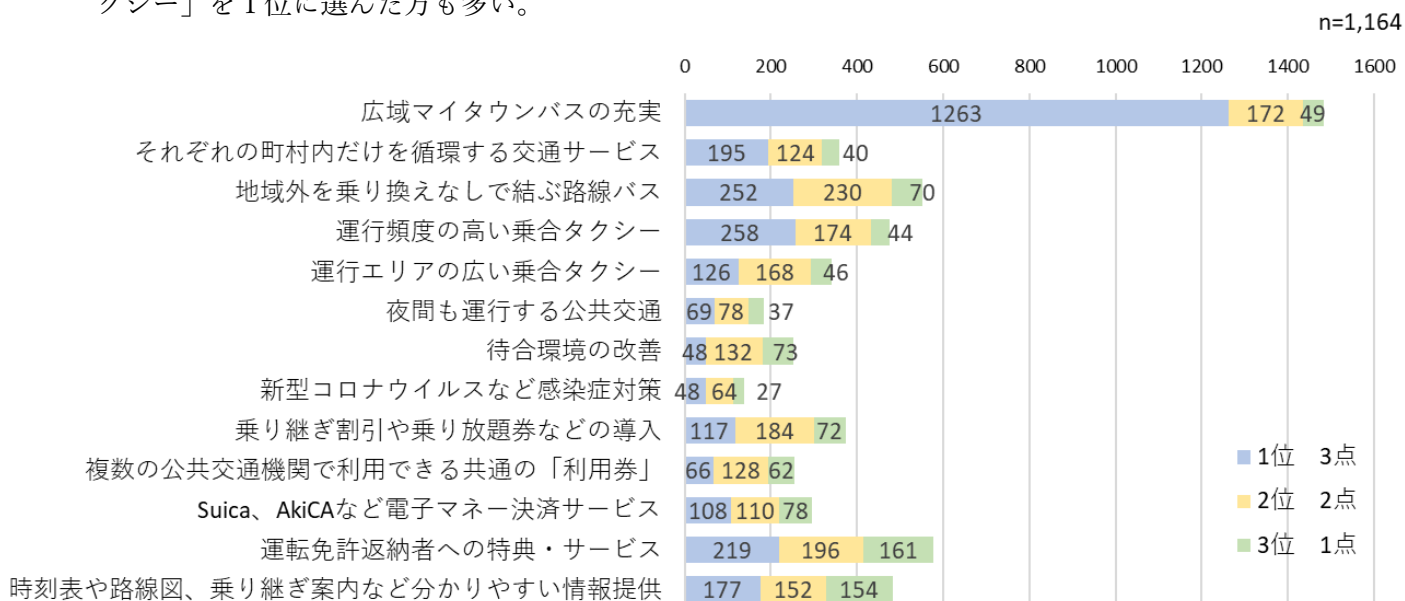


資グラフー 7 運転免許証の保有状況と返納しない理由

⑧公共交通に望むサービス・施策

「広域マイタウンバスの充実」を求める意見が最も多い。次いで、「運転免許返納者への特典・サービス」、「地域外を乗り換えなしで結ぶ路線バス」の順となっている。

望むサービスの順位別で見ると、「地域外を乗り換えなしで結ぶ路線バス」「運行頻度の高い乗合タクシー」を1位に選んだ方も多い。



資グラフー 8 公共交通に望むサービス・施策

回答件数

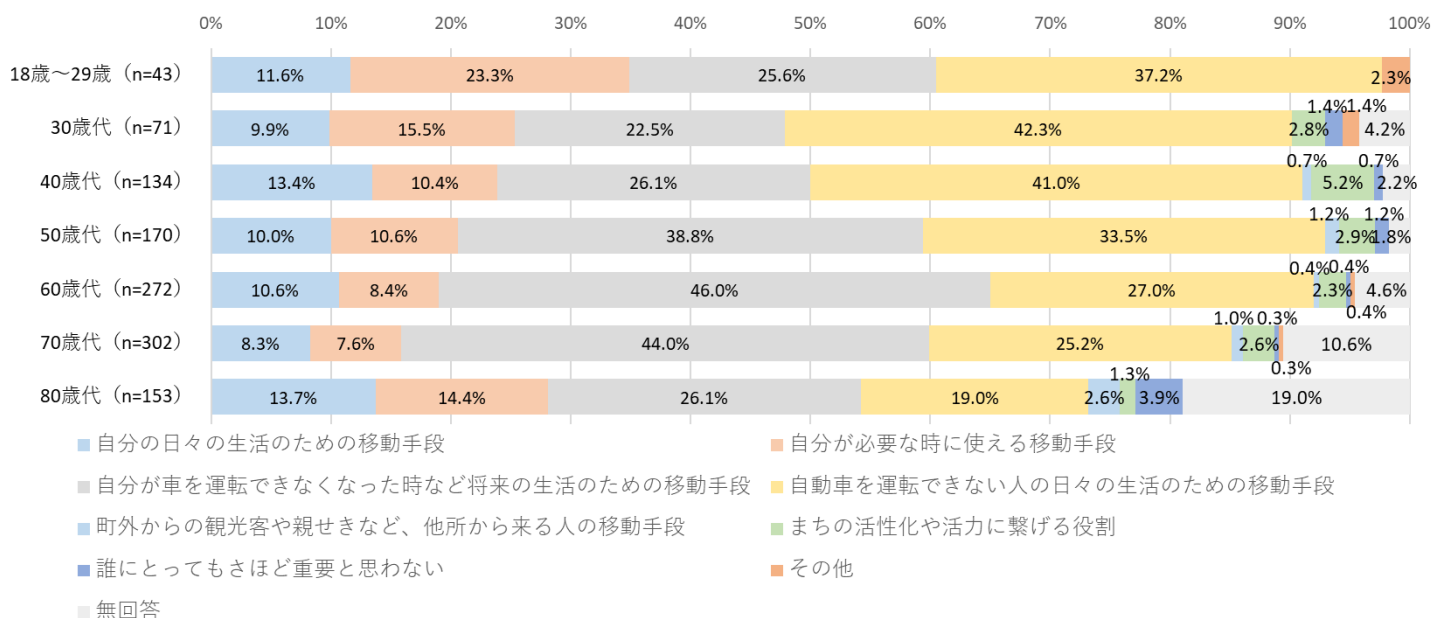
(件)

選択肢	1位	2位	3位
広域マイタウンバスの充実	421	86	49
それぞれの町村内だけを循環する交通サービス	65	62	40
地域外を乗り換えなしで結ぶ路線バス	84	115	70
運行頻度の高い乗合タクシー	86	87	44
運行エリアの広い乗合タクシー	42	84	46
夜間も運行する公共交通	23	39	37
待合環境の改善	16	66	73
新型コロナウイルスなど感染症対策	16	32	27
乗り継ぎ割引や乗り放題券などの導入	39	92	72
複数の公共交通機関で利用できる共通の「利用券」	22	64	62
Suica、AkiCAなど電子マネー決済サービス	36	55	78
運転免許返納者への特典・サービス	73	98	161
時刻表や路線図、乗り継ぎ案内など分かりやすい	59	76	154

※オレンジ枠は 80~120 件、枠は 150 件以上の回答があったもの

⑨公共交通に期待する役割

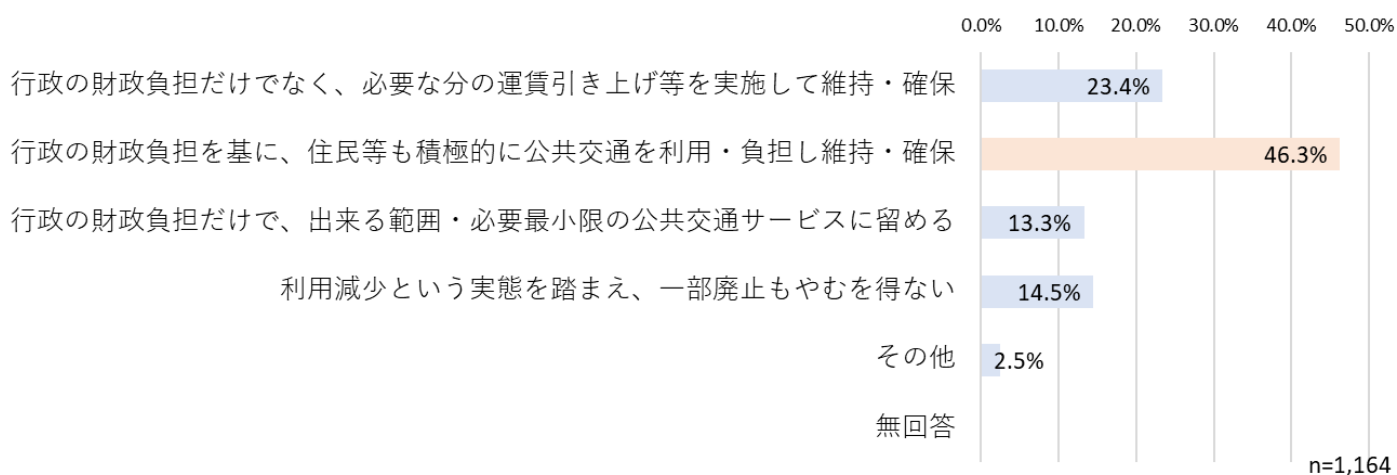
公共交通に期待する役割として、「自分の日々の生活のための移動手段」と回答し、今の自分ごととして捉える方は各年代とも1割程度であったほか、「自分が必要な時に使える移動手段」「自分が車を運転できなくなった時など将来の生活のための移動手段」と回答した方を含むと、自分の移動に直接的に関わるものと捉えている方は約6割であった。



資グラフ-9 公共交通に期待する役割

⑩公共交通のあり方

「住民等も積極的に公共交通を利用・負担し維持・確保」していくべきという意見が約半数となった。一方、縮小やサービスレベルを落とすような方針を求める意見は少数となった。



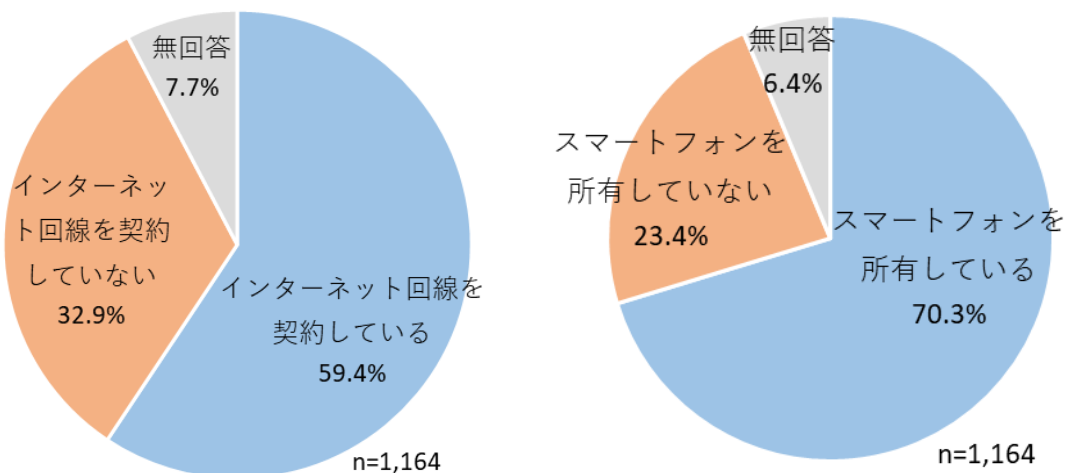
資グラフ-10 公共交通のあり方

⑪ デジタル化への対応状況

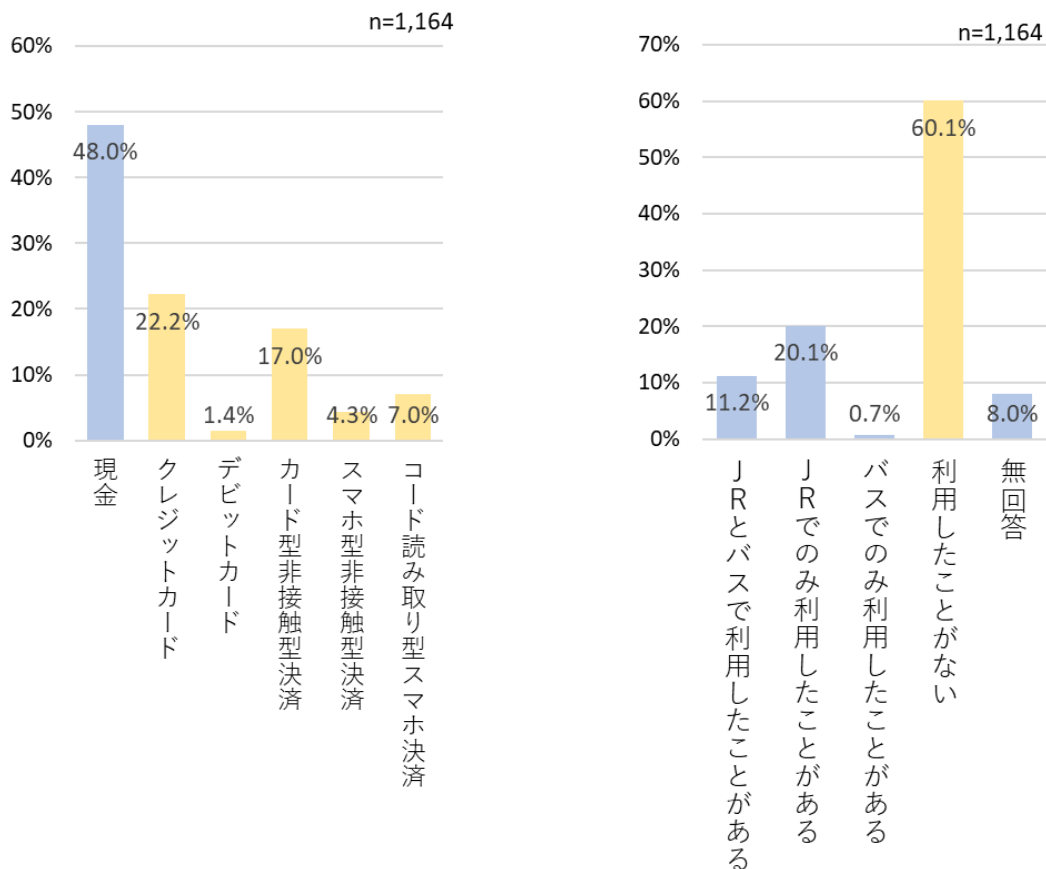
住民の約 6 割がインターネット回線を契約、約 7 割がスマートフォンを所有しており、インターネットにアクセスする環境が整っている住民が一定程度いることが確認できる。

普段の買い物での支払い方法は「現金」が最も多いが、各種「キャッシュレス決済」を利用する方も多いため確認できる。一方、Suica や AkiCA など交通機関でのキャッシュレス決済は利用したことがない方が多い。

◀ インターネット（左）とスマートフォン（右）の普及状況 ▶



◀ 普段の買い物などの支払い方法（左）と Suica や AkiCA の利用状況（右） ▶

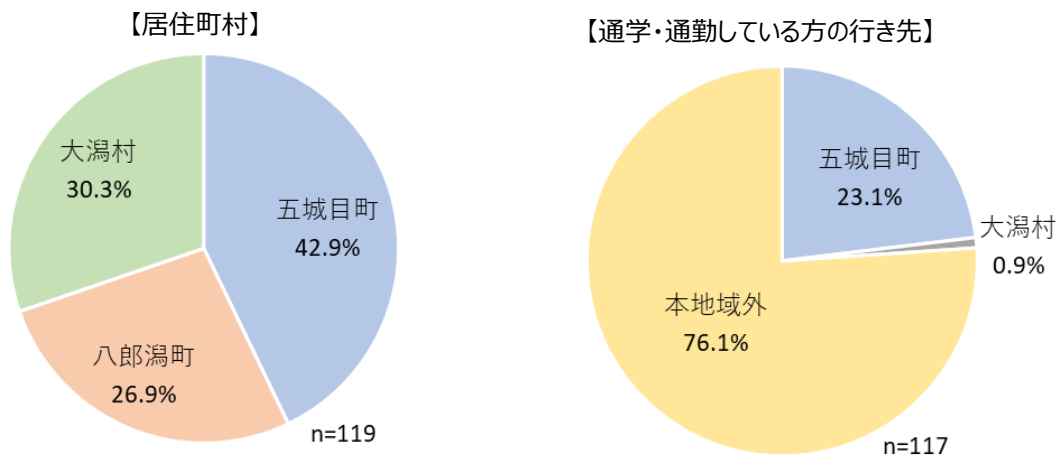


資グラフー11 デジタル化の対応状況

(4) 高校生世代アンケート結果概要

①回答者の属性

本地域の高校生世代は、本地域外への通学・通勤が3/4を占めている。

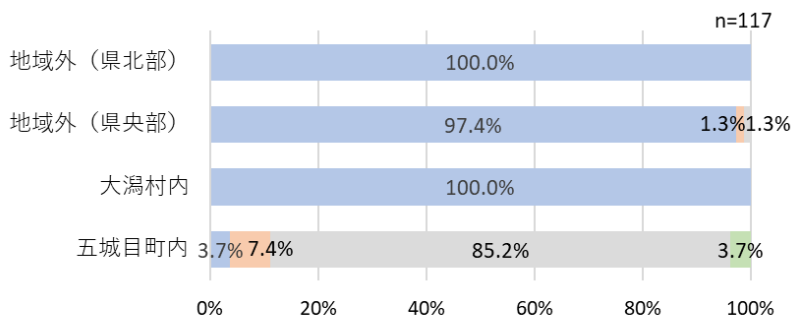


資グラフ-12 回答者の属性 (高校生世代)

②通学・通勤時の公共交通利用

本地域に居住する高校生世代の多くは通学・通勤時に公共交通を日常的に利用しているが、五城目町内への通学・通勤者の8割を超える方が全く利用していない。

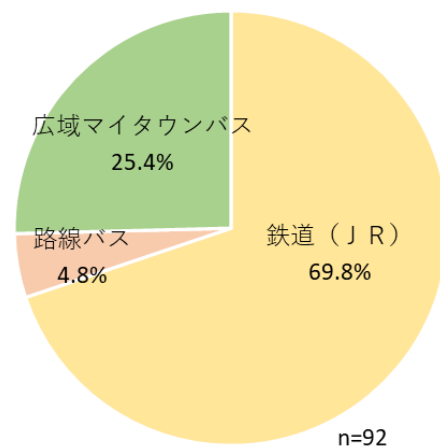
また、利用されている公共交通は「鉄道(JR)」が最も多く、次いで「広域マイタウンバス」「路線バス」となっている。「乗合タクシー」を通学・通勤利用している方はいない。



- 日常的に利用している
- 状況によって利用する(天気が悪いときなど)
- 全く利用していない
- 利用したいが、どのように運行しているかわからない
- 無回答

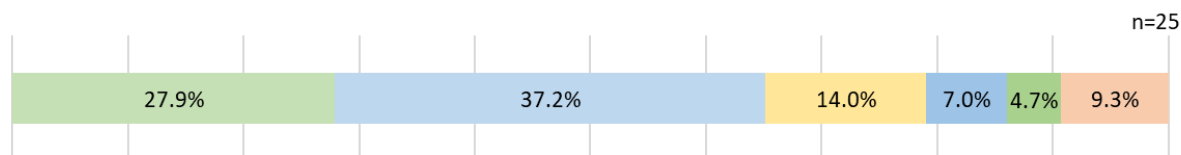
資グラフ-13

通学・通勤先別の公共交通利用状況 (高校生世代)



資グラフ-14

利用している交通モード (高校生世代)

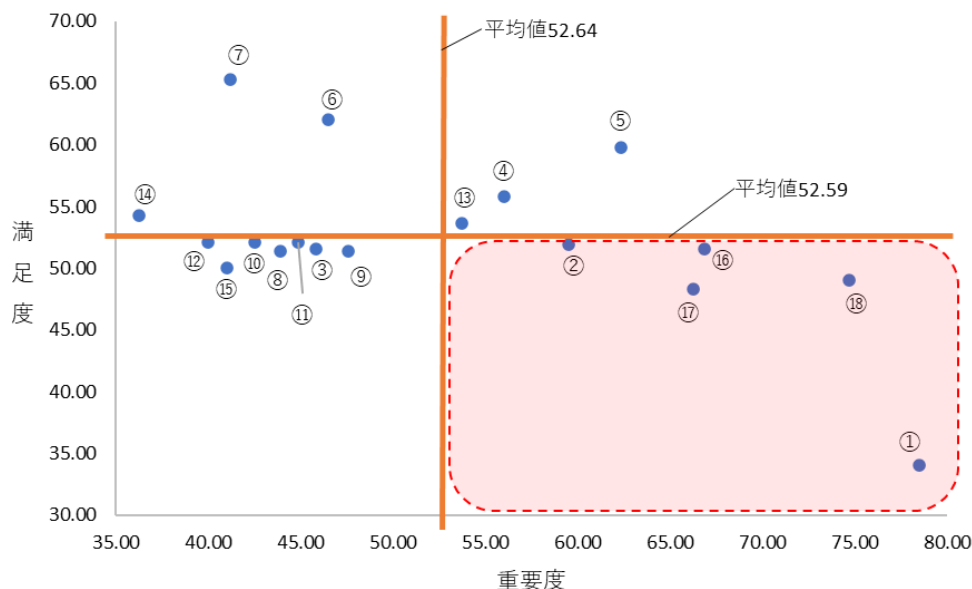


- 徒歩・自転車で十分な距離だから
- 保護者が送迎してくれるから
- どのように運行しているかわからないから
- 最寄りの駅・バス停が遠いから
- 利用したい時間帯に運行していないから
- 交通機関同士の乗り継ぎが悪いから
- 運賃・料金が安いから
- 目的地まで時間がかかるから
- 遅れ等が発生し、時間どおりに移動できないから
- 事故やトラブル等が心配だから
- その他

資グラフ-15 公共交通を利用しない理由 (高校生世代)

③公共交通に対する満足度・重要度

広域マイタウンバスを含む路線バスでは「運行本数・間隔①」「運行ルート②」が、公共交通全般においては「路線図・時刻表⑬」「乗り換え・乗り継ぎ⑭」「情報発信⑮」の項目が、重要度指数が高く満足度指数が低い状況となっている。



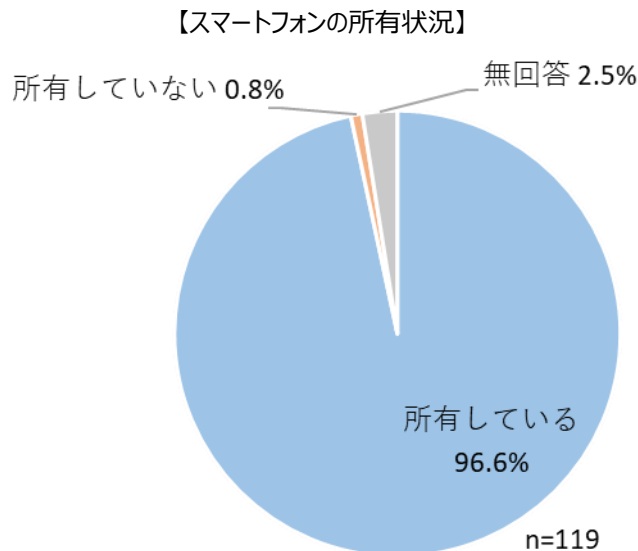
資グラフ-16 満足度と重要度

種別	No.	項目	重要度指数	満足度指数
路線バス	①	運行本数・間隔	78.49	34.06
	②	運行ルート	59.52	51.95
	③	停留所・待合所の快適性	45.83	51.60
	④	車両の設備	56.02	55.84
	⑤	運賃	62.35	59.74
	⑥	運賃支払い方法	46.47	62.01
	⑦	接客	41.18	65.26
乗合タクシー	⑧	運行本数・間隔	43.90	51.43
	⑨	運行範囲	47.56	51.43
	⑩	利用時の予約方法	42.50	52.14
	⑪	乗降可能な個所数や場所	44.87	52.14
	⑫	車両の大きさ・乗降しやすさ	40.00	52.14
	⑬	運賃	53.75	53.68
	⑭	接客	36.25	54.29
	⑮	運賃支払い方法	41.03	50.00
全般	⑯	路線図・時刻表	66.87	51.60
	⑰	乗り換え・乗り継ぎ	66.25	48.31
	⑱	情報発信	74.70	49.03
平均			52.64	52.59

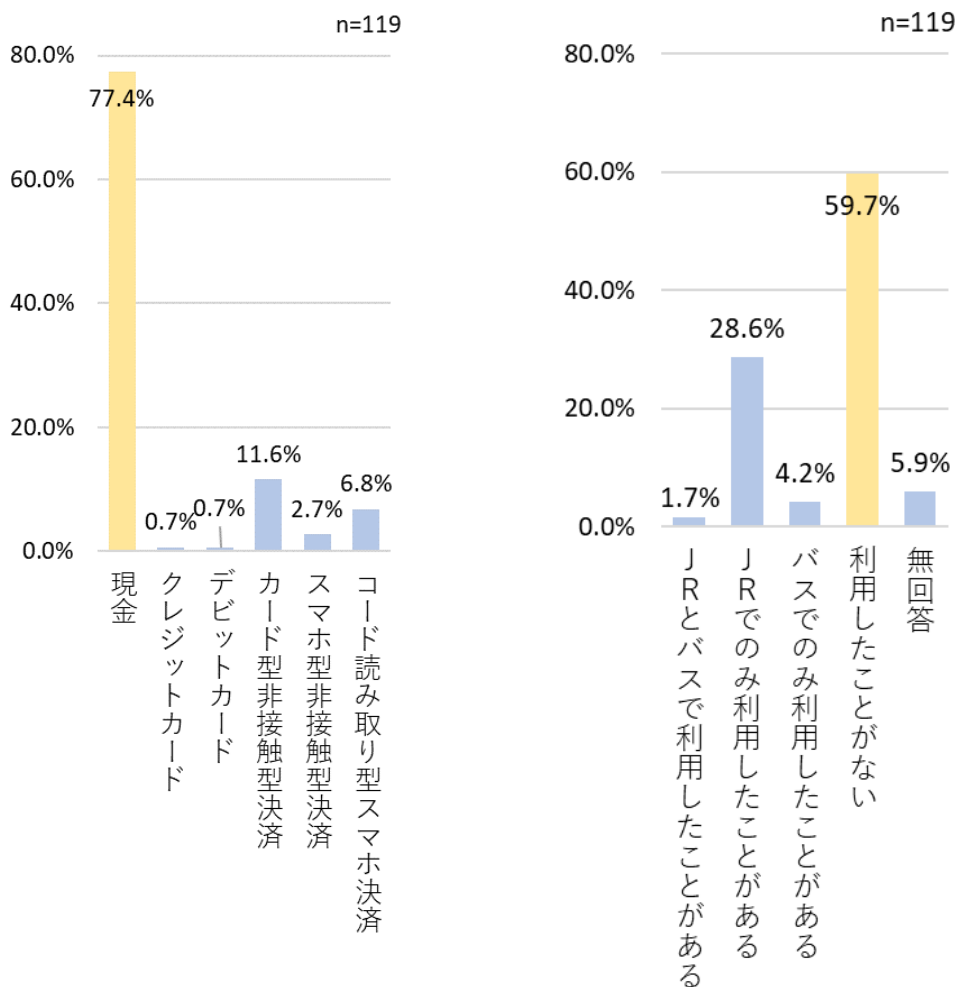
④デジタル化の対応状況

高校生世代の大多数がスマートフォンを所有していることが確認できる。

普段の買い物での支払い方法は「現金」が最も多い。Suica や AkiCA など交通機関でのキャッシュレス決済は利用したことがない方が多いが、JR 八郎潟駅が Suica 対応となれば状況が変化する可能性が大きい。



【普段の買い物などの支払い方法（左）と Suica や AkiCA の利用状況（右）】



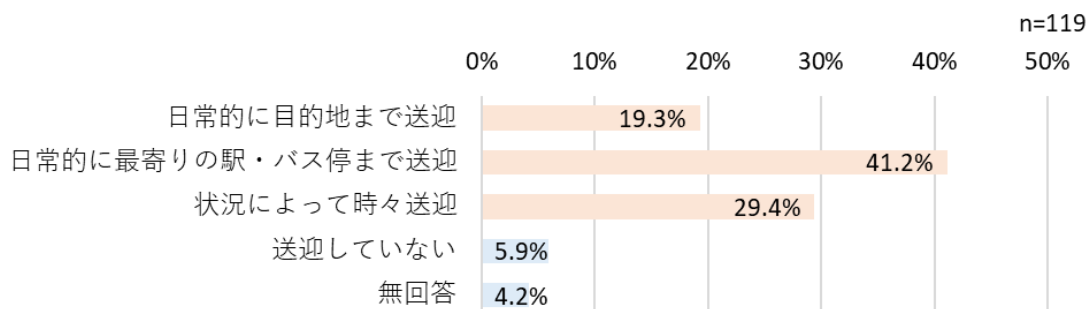
資グラフ-17 デジタル化の対応状況（高校生世代）

⑤保護者による送迎（保護者向け設問）

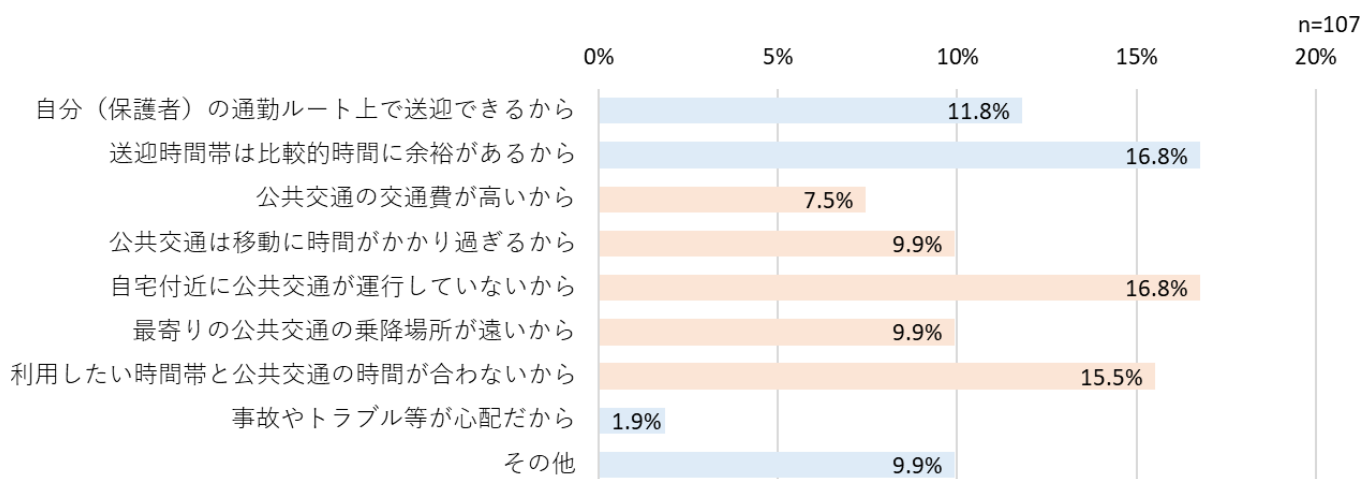
日常的に「目的地まで」「最寄り駅まで」送迎している保護者は、6割を超え、「時々送迎」を含むと約9割であった。

また、保護者が送迎する理由では「公共交通の交通費が高い」「公共交通は移動に時間がかかる」など公共交通サービスが合わない・良くない等の理由を選択した保護者が約6割となった。

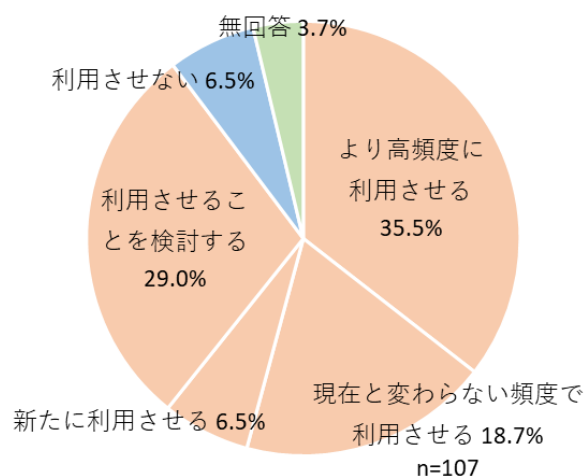
一方、公共交通が便利になったら「利用させる」または「利用させることを検討する」と答えた保護者は約9割となった。



資グラフ-18 保護者による送迎状況（高校生世代）



資グラフ-19 保護者が送迎する理由（高校生世代）

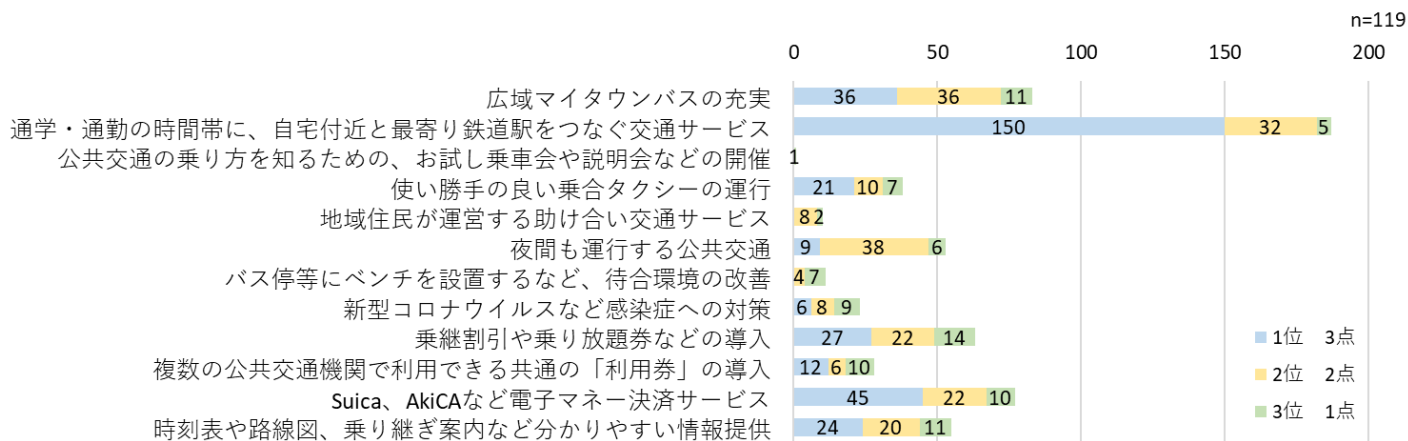


資グラフ-20 便利になれば公共交通利用に変化はあるか（高校生世代）

⑥公共交通に望むサービス・施策

「自宅付近と最寄り鉄道駅をつなぐ交通サービス」を求める意見が最も多い。次いで、「広域マイタウンバスの充実」、「電子マネー決済サービス」の順となっている。

望むサービスの順位別で見ると、1位は「電子マネー決済サービス」が2番目に多く選択されている。



資グラフ-21 公共交通に望むサービス・施策

回答件数

(件)

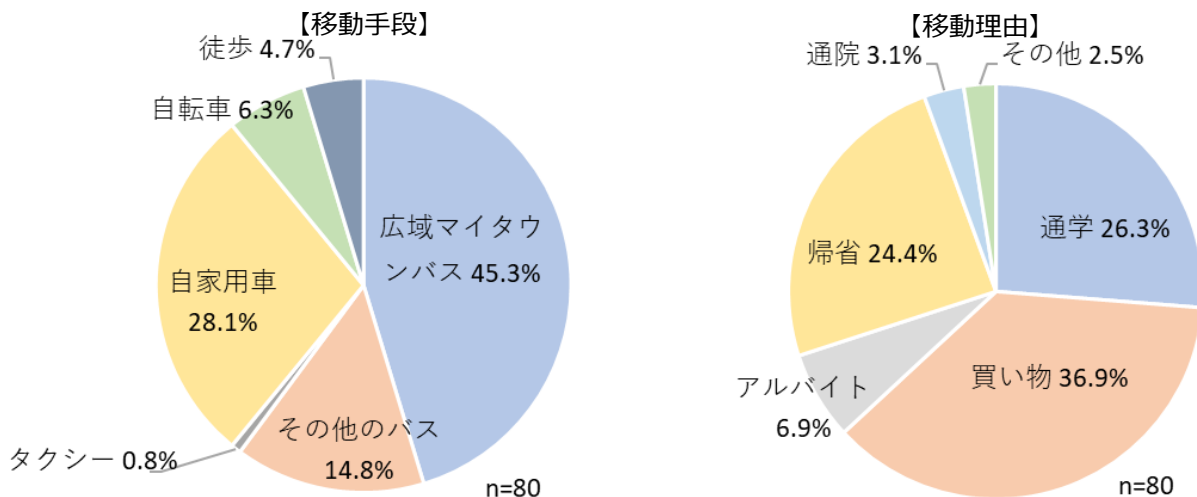
選択肢	1位	2位	3位
広域マイタウンバスの充実	12	18	11
通学・通勤の時間帯に、自宅付近と最寄り鉄道駅をつなぐ交通サービス	50	16	5
公共交通の乗り方を知るための、お試し乗車会や説明会などの開催	—	—	1
使い勝手の良い乗合タクシーの運行	7	5	7
地域住民が運営する助け合い交通サービス	—	4	2
夜間も運行する公共交通	3	19	6
バス停等にベンチを設置するなど、待合環境の改善	—	2	7
新型コロナウイルスなど感染症への対策	2	4	9
乗継割引や乗り放題券などの導入	9	11	14
複数の公共交通機関で利用できる共通の「利用券」の導入	4	3	10
Suica、AkiCAなど電子マネー決済サービス	15	11	10
時刻表や路線図、乗り継ぎ案内など分かりやすい情報提供	8	10	11

(5) 県立大アンケート結果概要

① 村外への移動手段と移動理由

村外への移動手段では「広域マイタウンバス」が45.3%、次いで「自家用車」が28.1%となっている。

移動理由では「買い物」が36.9%、次いで「通学」「帰省」の順となっている。



資グラフ-22 村外への移動手段と移動理由 (県立大)

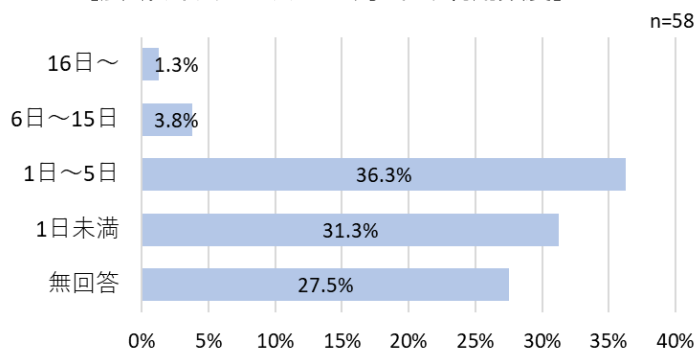
② 公共交通の利用状況

広域マイタウンバスの利用頻度は月に「1日～5日」が多く、それ以上利用される割合は低い。

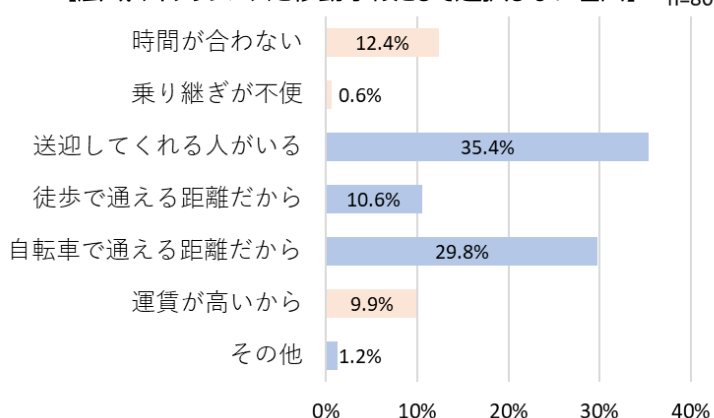
広域マイタウンバスを移動手段として選択しない理由の中で、「運賃が高い」などサービスの質等に起因するものは22.9%であった。

また、公共交通の発車時刻等の調べ方は「スマートフォン」「パソコン」のデジタル機器の活用が半数を超えている。

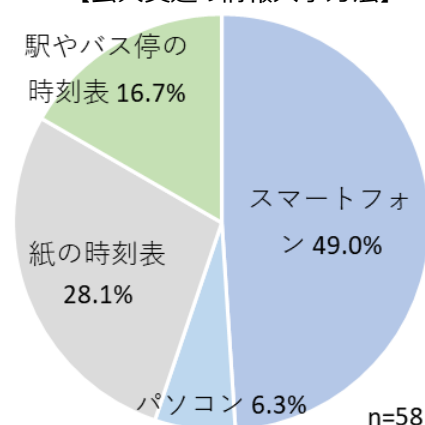
【広域マイタウンバスのひと月当たり利用頻度】



【広域マイタウンバスを移動手段として選択しない理由】



【公共交通の情報入手方法】

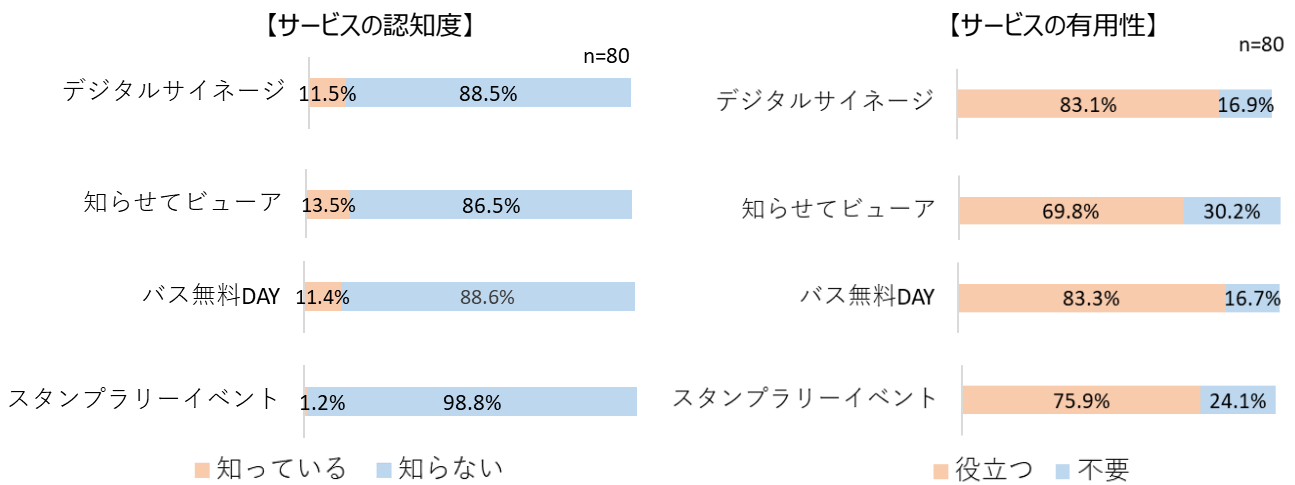


資グラフ-23 公共交通の利用状況 (県立大)

③広域マイタウンバスのサービス

広域マイタウンバスで実施している4つのサービスについて、認知度は低い。

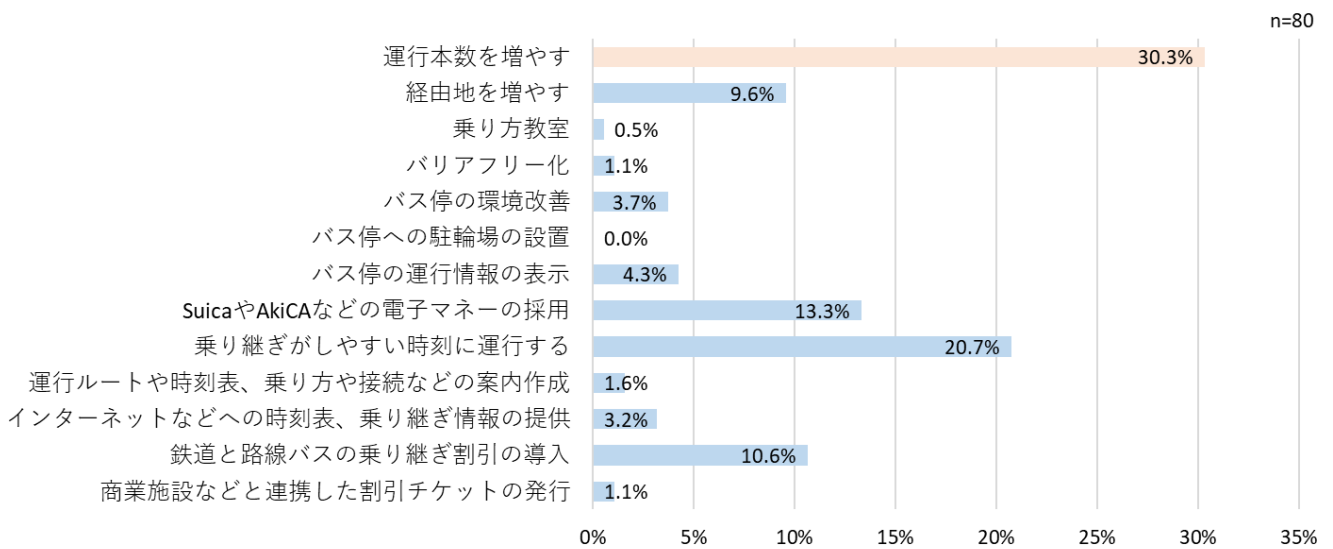
その有用性については、全てのサービスにおいて「役立つ」という意見が7割を超えている。



資グラフ-24 広域マイタウンバスのサービス (県立大)

④広域マイタウンバスに望むサービス

広域マイタウンバスに望むサービスとして「運行本数を増やす」が30.3%で最も多い。次いで「乗り継ぎしやすい時刻に運行」が20.7%となっている。

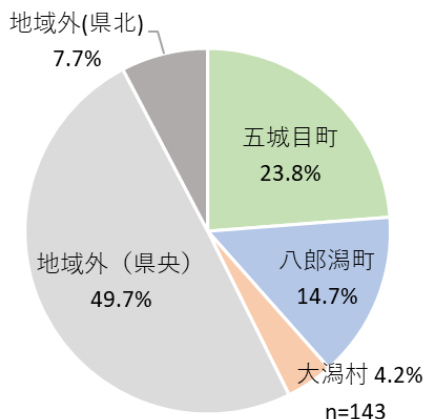


資グラフ-25 広域マイタウンバスに望むサービス (県立大)

(6) 五城目高校アンケート結果概要

①回答者の居住地

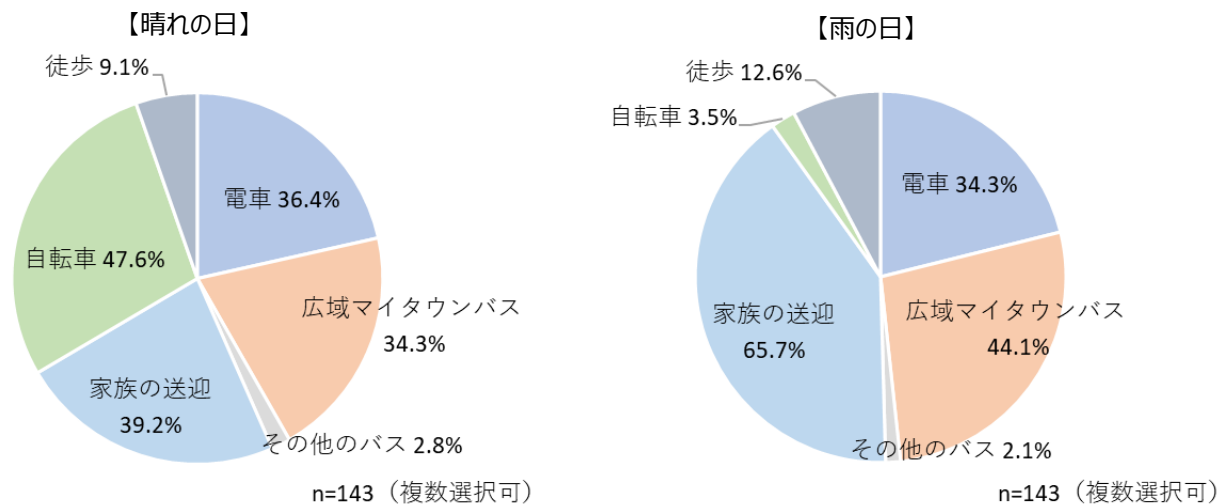
本地域からの42.7%、本地域外から57.4%の生徒が通学している。



資グラフ-26 回答者の居住地 (五城目高校)

②登下校の方法

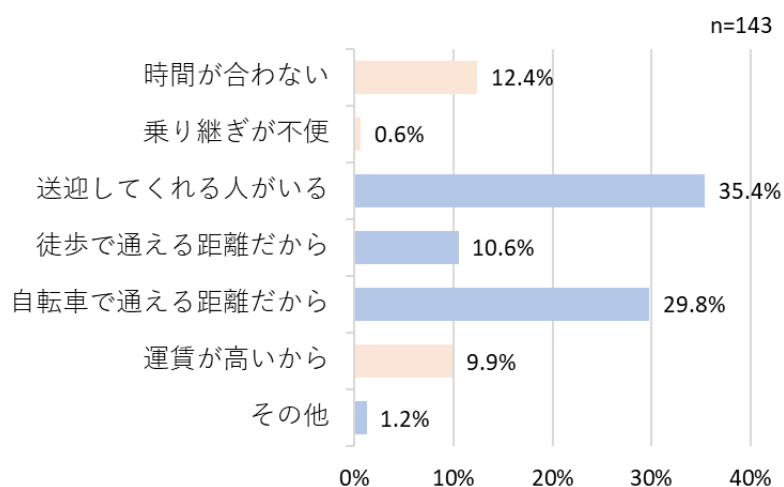
通学方法は【晴れの日】は「自転車」の利用が多くなり、【雨の日】は「家族の送迎」が多くなることを確認できる。



資グラフ-27 登下校の方法 (五城目高校)

③広域マイタウンバスを移動手段として選択しない理由

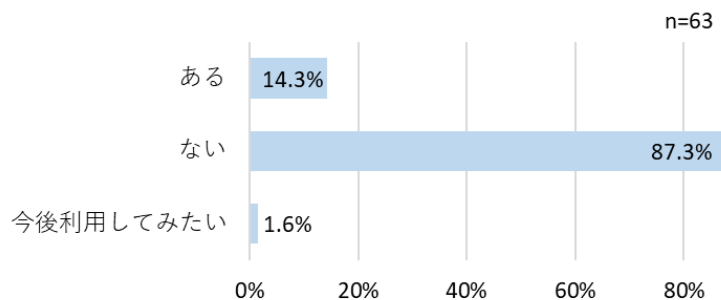
移動手段として広域マイタウンバスを選択しない理由として、「時間が合わない」などバスのサービスに起因するものは22.9%、それ以外の理由が77.0%となっている。「その他」は「広域マイタウンバスの乗り方等が分からない」など。



資グラフー28 広域マイタウンバスを移動手段として選択しない理由（五城目高校）

④通学以外での利用

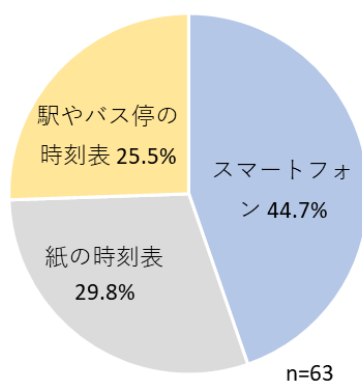
広域マイタウンバスを通学以外で利用したことが「ある」という生徒は14.3%にとどまっている。



資グラフー28 通学以外での広域マイタウンバス利用（五城目高校）

④公共交通の情報入手方法

公共交通の発車時刻等は「スマートフォン」よりも「紙の時刻表」「バス停の時刻表」などアナログでの情報入手が上回っている。



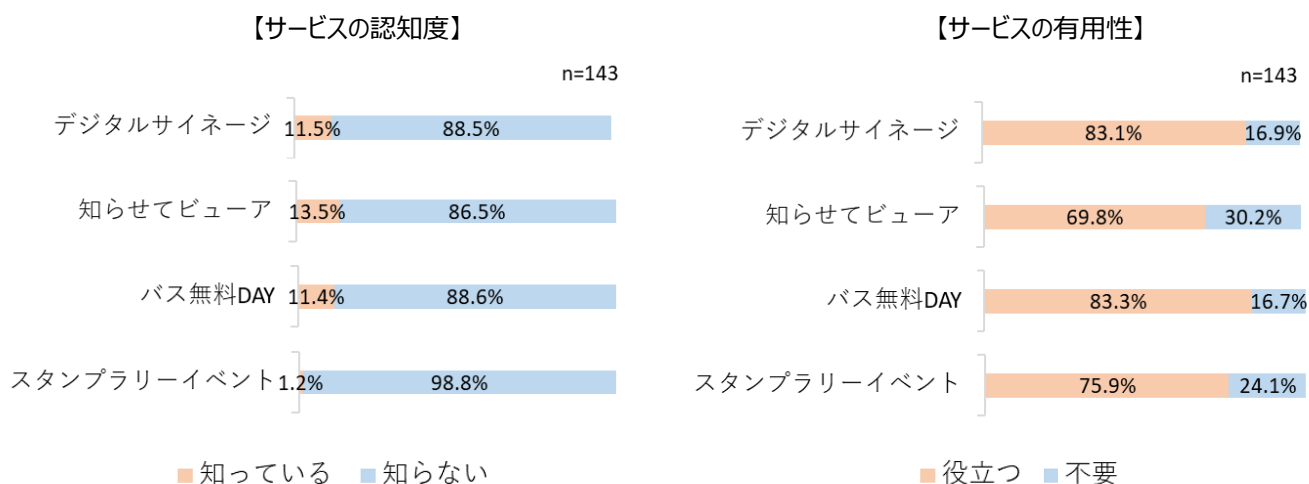
資グラフー29 公共交通の情報入手方法（五城目高校）

⑤広域マイタウンバスのサービス

広域マイタウンバスで実施している4つのサービスについて、認知度は低い。

その有用性については、全てのサービスにおいて「役立つ」という意見が比較的多い。

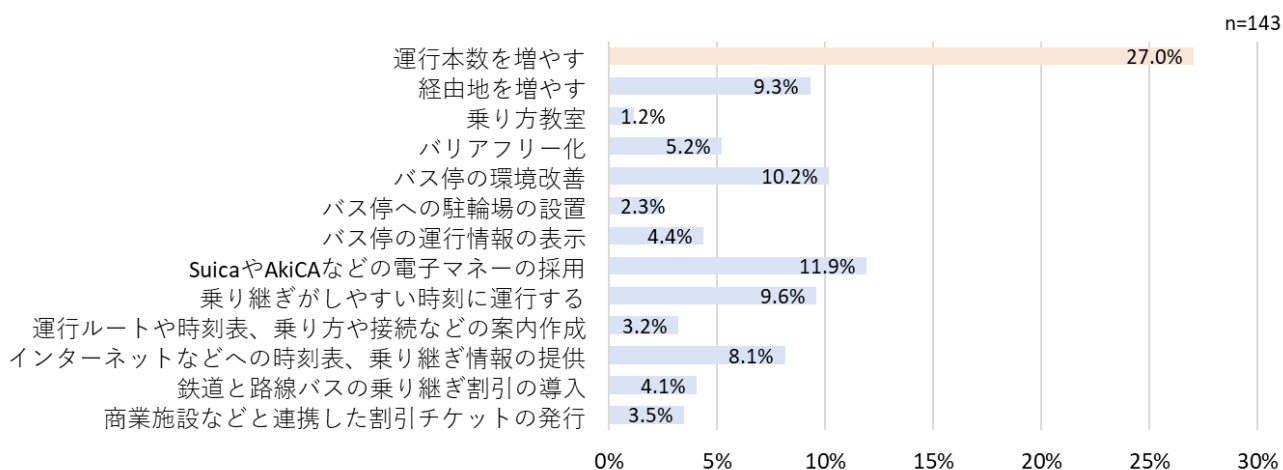
高校にも設置していた「知らせてビューア」は「知らない」という意見が8割を、「不要」という意見が3割を超えている。



資グラフ-30 広域マイタウンバスのサービス（五城目高校）

⑥広域マイタウンバスに望むサービス

広域マイタウンバスに望むサービスとして「運行本数を増やす」が27.0%で最も多く、次いで「電子マネーの採用」という順になっている。



資グラフ-31 広域マイタウンバスに望むサービス（五城目高校）

(7) 利用者聞き取り調査

①聞き取り場所及び人数

- ・イオンスーパーセンター五城目店
- ・湖東厚生病院
- ・八郎潟町えきまえ交流館はちパル
- ・J R八郎潟駅
- ・ふれあい健康館
- ・ホテルサンルーラル大潟

②各交通機関に対する意見

◆鉄道（J R）

…1時間に1本の運行では足りない（10代女性2名）

◆広域マイタウンバス

…イオンのバス停は建物から遠い（70代男性）

…時間が合わないため、もう少し運行本数を増やしてほしい（70代男性）

…12時～15時の間の運行本数を増やしてほしい（60代女性）

…ステップがあると乗り降りしやすい（20代女性）

…J Rとの接続時間がとても短い場合と長い場合がある。歩くのが間に合わないと不安なので調整してほしい（70代男性）

…バス利用で入湯料も安くなり助かっている（60代男性）

…運転手さんのやさしく親切な話しかけがとても良い（60代女性）

◆デマンド型乗合タクシー

…土日祝日も運行してほしい（70代男性）

…アマノにも行きたい（80代女性）

…病院だと帰りの時間が合わない（80代女性）

…13時ころの便がほしい（80代女性）

…時間がフリーだとありがたい（80代女性）

南秋地域公共交通計画

発行日 令和5年6月

発行 南秋地域公共交通活性化協議会
(五城目町、八郎瀉町、大瀉村)