

五城目町地域公共交通計画

令和4年3月

[目 次]

1. はじめに	6
1-1 計画の背景と目的	6
1-2 計画の位置づけ	6
1-3 五城目町総合発展計画における考え・位置づけ等（案）	7
1-4 計画の対象区域と期間	8
1-5 計画の対象となる交通手段	9
2. 網形成計画の振り返り	12
2-1 網形成計画の基本方針（公共交通のあるべき姿）	12
2-2 網形成計画の解決すべき課題と目標	13
2-3 網形成計画の目標指標の達成状況	14
2-4 網形成計画に示される事業の実施状況	15
3. 本町を取り巻く環境	30
3-1 社会環境の変化	30
3-2 公共交通の概念の変化	33
3-3 公共交通のニーズ	35
4. 公共交通の課題とあるべき姿	42
4-1 公共交通における課題の整理	42
4-2 公共交通のあるべき姿（基本方針）	43
4-3 計画の基本目標	44
4-4 課題と目標の関係性	45
4-5 公共交通ネットワークイメージ	46
5. 目標達成に向けた取り組み	48
5-1 事業体系とスケジュール	48
5-2 数値目標の設定・評価方法	59
5-3 計画の推進体制	60
5-4 計画の推進方法	61

1. はじめに

1. はじめに

1-1 計画の背景と目的

- 本町では、町の活力を支える、将来にわたり持続可能な地域公共交通を構築するため、町地域公共交通網形成計画（平成 28 年度～令和 3 年度）を策定し、計画に基づき、地域内公共交通の再編・見直しを行ってきたところである。
- 令和 3 年度で町地域公共交通網形成計画の計画期間の満了を迎えることに伴い、現在の交通システム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・事業等の検討を行い、より良い地域公共交通網の構築のため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「五城目町地域公共交通計画」（以下、「本計画」という。）を策定する。

1-2 計画の位置づけ

- 地域公共交通計画とは、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）」としての役割を果たすことが求められている。
- 「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」とは、言い換えれば「地域の将来像の実現に向けた公共交通のあるべき姿」と考えられる。本計画においては、地域の公共交通を最大限活用するとともに、地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことで、まちづくり全般（都市計画、福祉、観光、教育等）とも連携・整合を図り、地域が一丸となって推進することが重要となる。
- そのため、本計画は町の最上位計画である『五城目町総合発展計画』に示される将来像の実現に向けて『公共交通のあるべき姿』を示すものであることから、これらの計画をはじめとする関連計画との整合を図るとともに、国が示す法律の位置づけなども踏まえる。

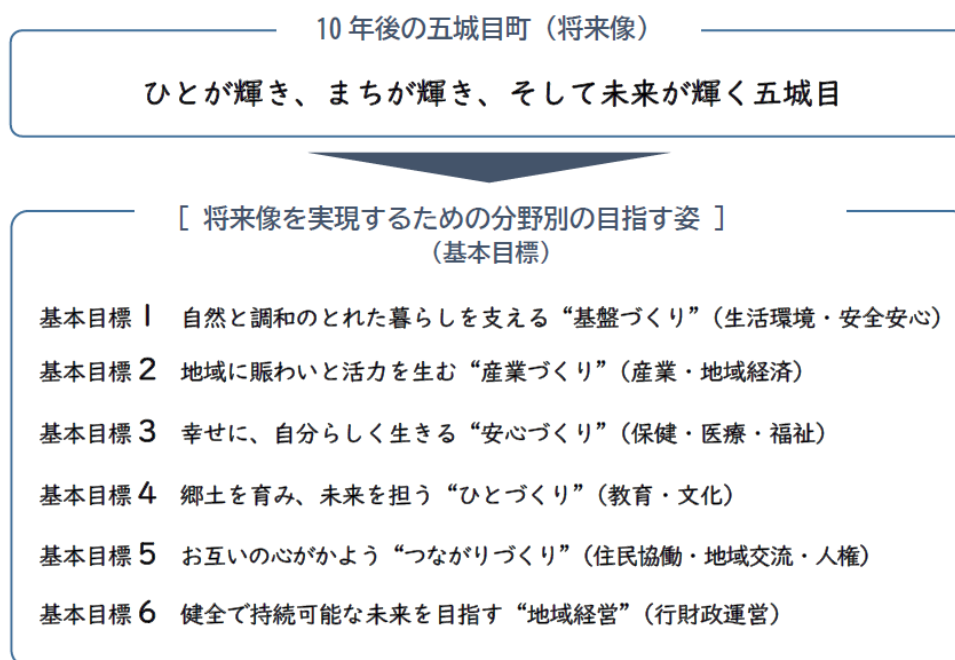


図 五城目町の将来像と基本目標

1-3 五城目町総合発展計画における考え・位置づけ等

- 『五城目町総合発展計画』（以下、「発展計画」という。）は、町の最上位計画として、町の将来像や基本的な行政の取り組みを定める 10 年間（令和 4 年度～令和 13 年度）の長期計画であり、まちづくりの指針となるものである。発展計画は、基本理念や将来像を示す『基本構想』、基本構想で掲げられたまちづくりを実現するための主要施策を示し前・後期 5 年ごとに策定する『基本計画』（前期：令和 4 年度～令和 8 年度、後期：令和 9 年度～13 年度）、基本計画で定めた主要施策を実現するための各年度の取り組みを掲載する『実施計画』からなる。
- 地域公共交通においては医療・福祉・産業など様々な場面で関連付けられるが、基本構想中、最も関係性の高い『基本目標 1 自然と調和した暮らしを支える“基盤づくり”』内において、町内外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の整備を目指すこととしている。
- 目指す将来像の実現に向け、基本計画において地域公共交通は以下の施策を推進することとしている。

■地域公共交通対策の推進

「既存路線や福祉サービス等あらゆる交通資源を考慮し、地域の特性やニーズに対応した交通体系の再構築や積極的な ICT 活用を図るなど、利便性の確保と効率的で持続可能な地域公共交通の充実に努めます」

「地域や団体が主体となって交通手段を確保する機運を醸成し、運行の仕組みの構築に向けて、地域が自ら運営する公共交通組織の設立など、交通行政への主体的な参画を促します」

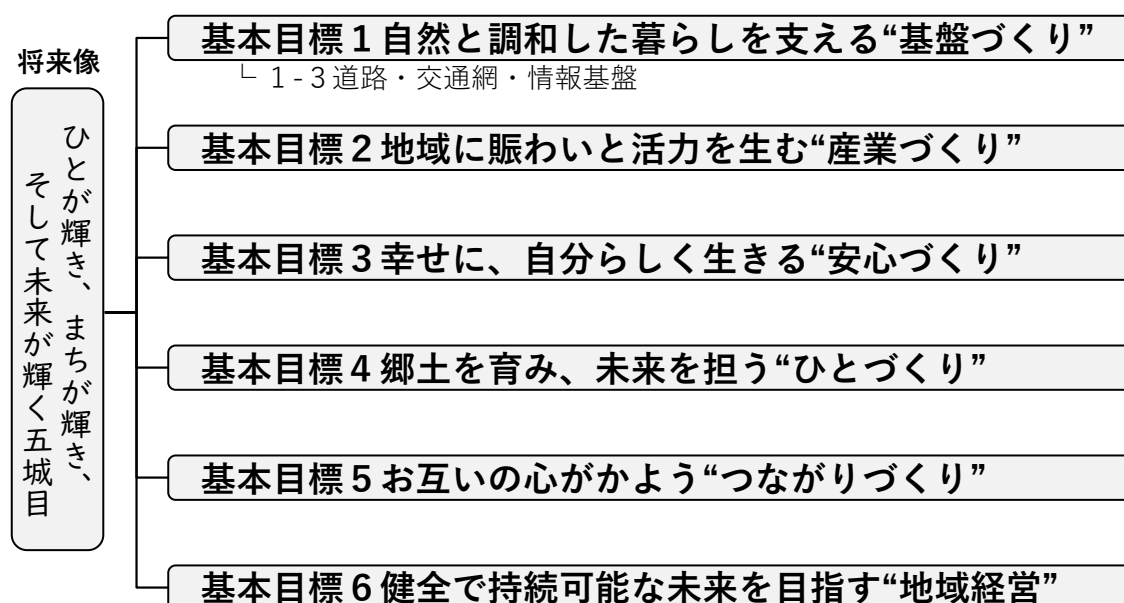


図 施策体系

1- 4 計画の対象区域と期間

- 本計画の対象範囲は、五城目町全域とする。
- 本計画の期間は、令和 4 年度から令和 8 年度までの 5 ヶ年とする。
- なお、本計画に示す内容等については、最上位計画である五城目町総合発展計画の計画期間中の見直しや社会情勢の変化等、公共交通に関する状況に変化が生じた場合には、必要に応じて見直しを図る。

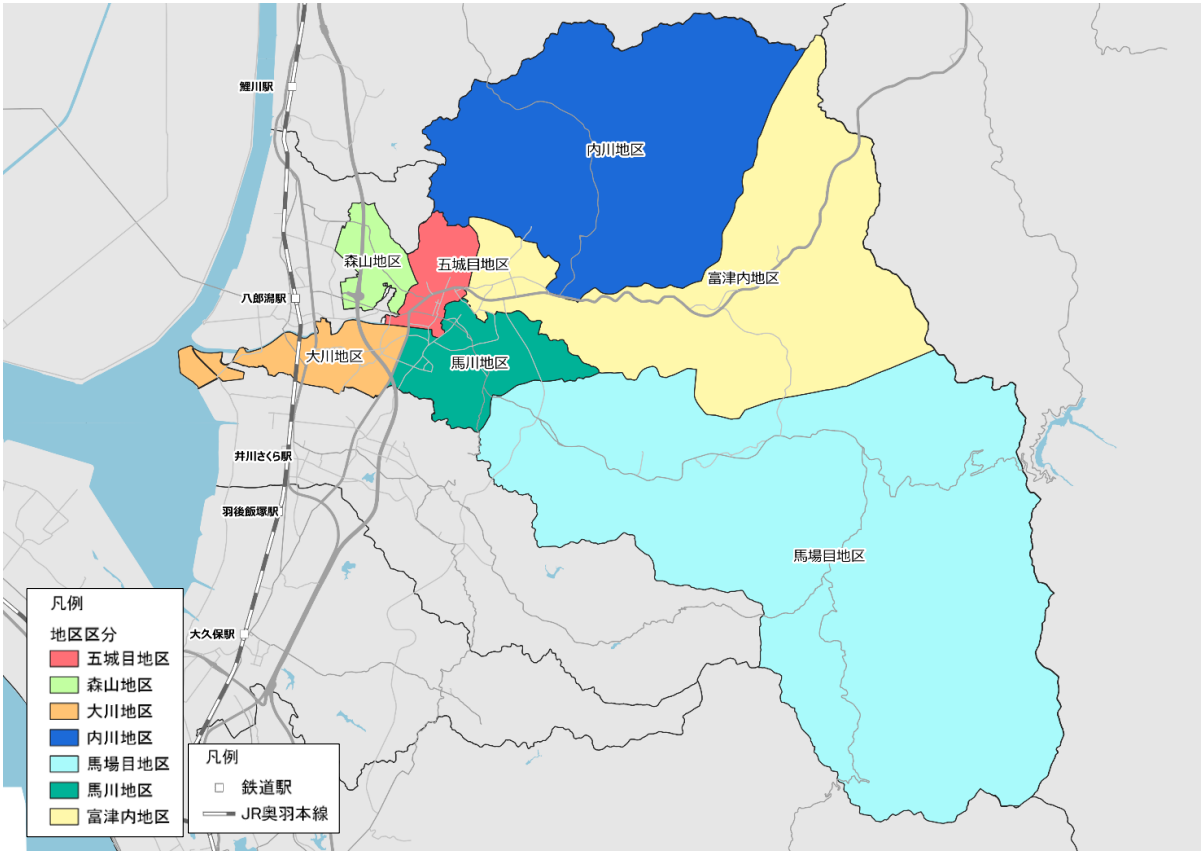


図 五城目町の地区区分

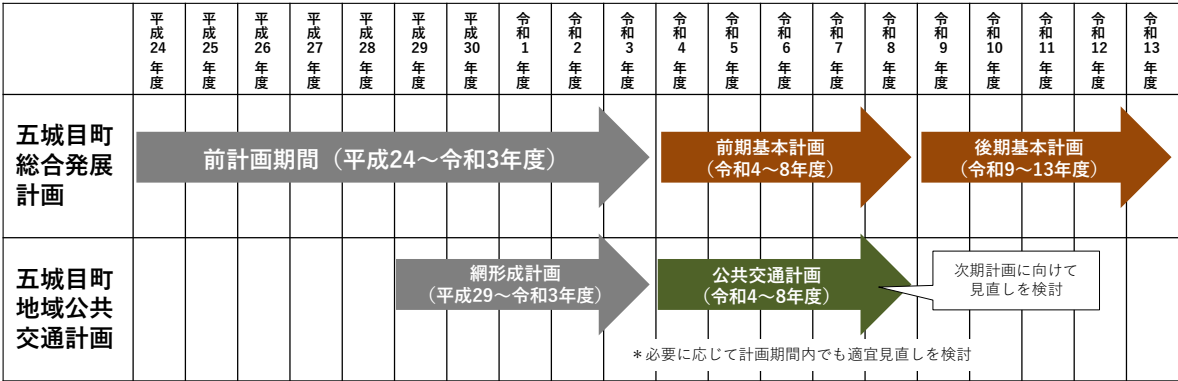


図 計画期間

1- 5 計画の対象となる交通手段

○本計画の検討対象となる交通手段は以下のとおり。

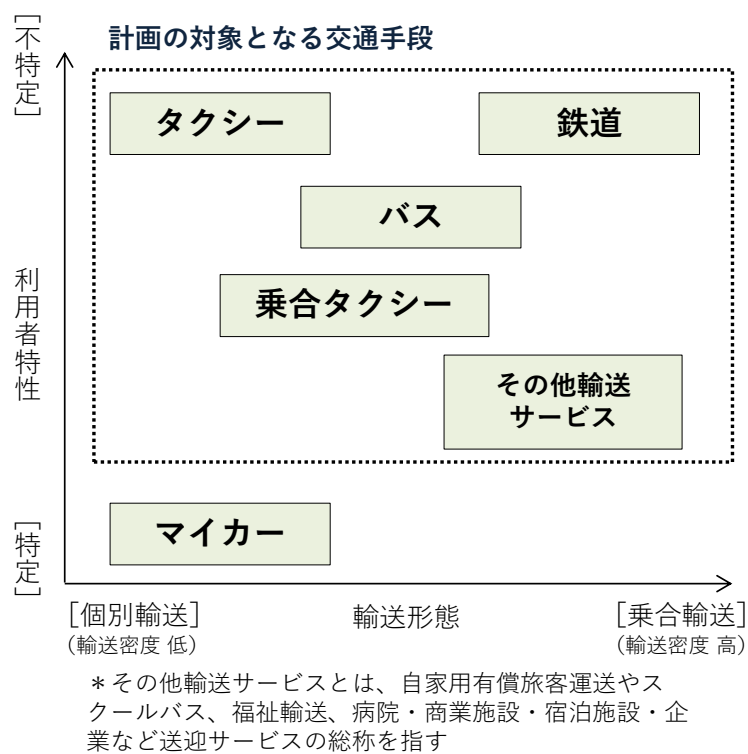


図 対象となる交通手段

2. 網形成計画の振り返り

2. 網形成計画の振り返り

2-1 網形成計画の基本方針（公共交通のあるべき姿）

- 町の最上位計画である「五城目町総合発展計画（平成 24 年度～令和 3 年度）」では、未来へ向けてさらに発展していくため、人とまちの有する様々な『活力』に視点を置き、人とまちの持つ個性が響き合い、新たな“活気”とともに、誇りの持てるまち（ふるさと）を住民とともに創ることを目指している。
- 網形成計画では、「五城目町総合発展計画（平成 24 年度～令和 3 年度）」が目指す将来像の実現と、地域公共交通の再構築及び活性化に向けた基本的な方針として、下図のとおり設定している。

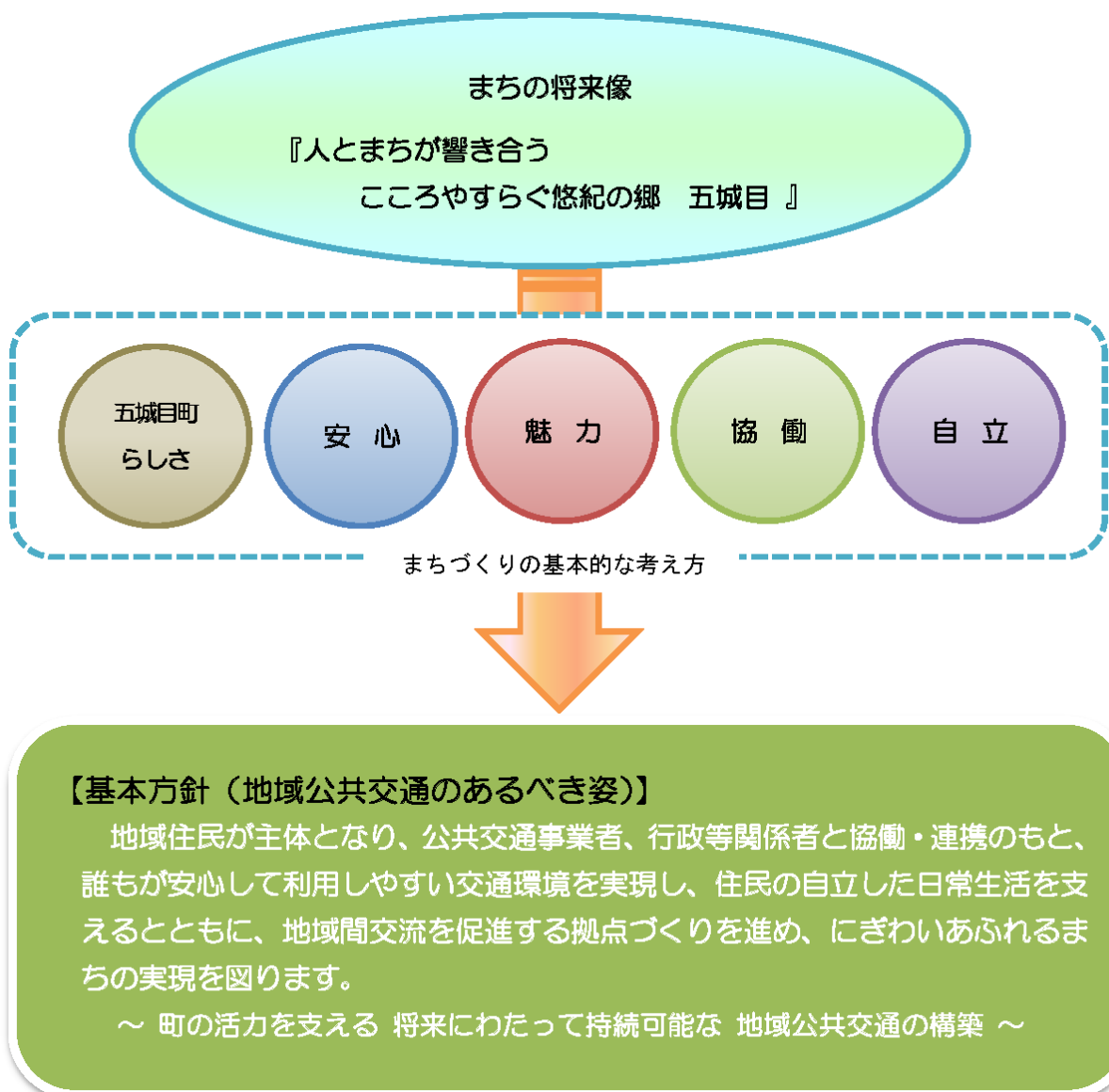


図 網形成計画に示される基本的な方針

2- 2 網形成計画の解決すべき課題と目標

○網形成計画においては、基本方針（地域公共交通のあるべき姿）を踏まえ、地域公共交通に関する問題点や課題の克服に向けて3つの目標を掲げている。

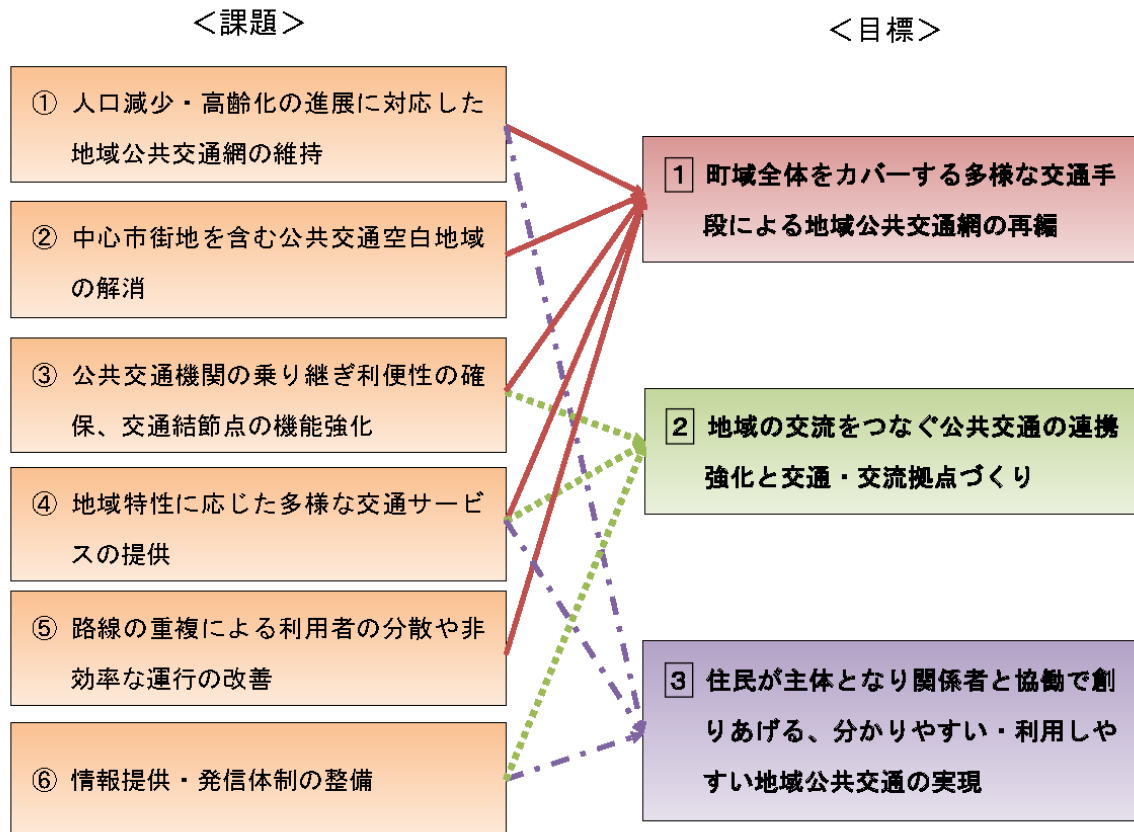


図 網形成計画に示される課題と目標

2-3 網形成計画の目標指標の達成状況

○網形成計画に示される目標値と現況値を下表に示す。

表 目標値の達成状況

評価指標	策定時	目標値	現況値	目標値の考え方	利用データ	
目標１：町域全体をカバーする多様な交通手段による地域公共交通網の再編						
公共交通空白地域を有する地区数	2地区 (平成28年度)	0地区	1地区	公共交通空白地域の解消	町データ	
五城目エリアにおける誰もが乗車可能な新規路線の整備	— (平成28年度)	1路線	0路線	新規路線の確保	町データ	
地域公共交通に対する財政支出(町負担額)	約1千300万円 (平成27年度)	約1千300万円	約1千500万円	現状維持	町データ	
目標２：地域の交流をつなぐ公共交通の連携強化と交通・交流拠点づくり						
待ち時間や乗継場所（施設）に関する満足度				現状の満足度より2割高める。	アンケート調査	
	広域路線バス	10.5% (平成28年度)	12.6%			6.1%
	デマンド型乗合タクシー	12.4% (平成28年度)	14.9%			3.8%
デマンド型乗合タクシーの土・日・祝日の一日平均延べ利用者数				現状の利用者数より2割高める。	町データ	
	デマンド型乗合タクシー馬場目線	4.4人 (平成27年度)	5.3人			2.6人
	デマンド型乗合タクシー富津内線	2.6人 (平成27年度)	3.1人			1.4人
	デマンド型乗合タクシー森山線	0.4人 (平成27年度)	0.5人			—
	デマンド型乗合タクシー内川線	4.0人 (平成27年度)	4.8人			2.5人
目標3：住民が主体となり関係者と協働で創りあげる、分かりやすい・利用しやすい地域公共交通の実現						
公共交通機関の乗客数				現状の利用者数より1割以上高める。	交通事業者データ・町データ	
	広域バス路線五城目線 (平均乗車密度)	3.7人 (平成28年度)	4.1人			3.5人
	広域バス路線八郎潟線 (平均乗車密度)	2.8人 (平成28年度)	3.1人			—
	デマンド型乗合タクシー馬場目線 (一日平均乗車客数)	15.4人 (平成27年度)	16.9人			11.1人
	デマンド型乗合タクシー富津内線 (一日平均乗車客数)	10.0人 (平成27年度)	11.0人			5.7人
	デマンド型乗合タクシー森山線 (一日平均乗車客数)	1.1人 (平成27年度)	1.2人			—
	デマンド型乗合タクシー内川線 (一日平均乗車客数)	11.0人 (平成27年度)	12.1人			9.5人
地域住民による公共交通運営組織数	— (平成28年度)	1団体	1団体	地域主体の公共交通運営	町データ	

2-4 網形成計画に示される事業の実施状況

○網形成計画における計画目標を達成するための事業は以下のとおり。

○次頁以降に各事業の実施状況を示す。

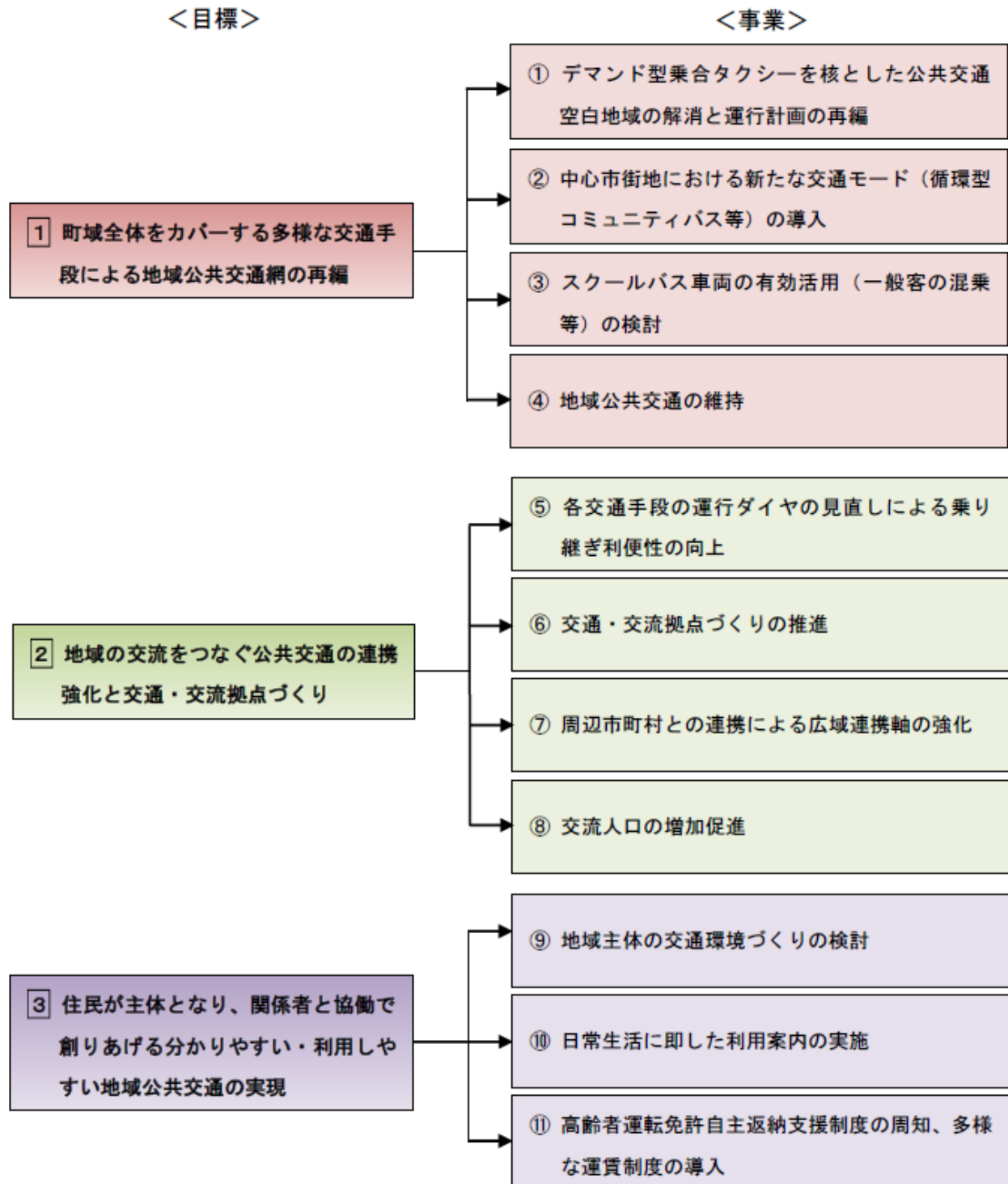


図 網形成計画に示される施策

① デマンド型乗合タクシーを核とした公共交通空白地域の解消と運行計画の再編

策定時の事業内容	○公共交通空白地域の解消 ・広域路線バスやデマンド型乗合タクシーで移動できない公共交通空白地域となっている馬川地区、大川地区へのデマンド型乗合タクシーや循環型コミュニティバス等の導入を検討し、公共交通空白地域を解消 ○デマンド型乗合タクシーの運行形態の検討及び改善 ・公共交通空白地域の解消とあわせ、利用実態やニーズに応じた運行サービス（運行ルート、拠点施設、運行ダイヤ、運賃等）の見直しを行うことにより、利便性の向上と効率的な運行へ改善 ・運営方法（事前登録、予約方法等）は、事前登録制や予約制の廃止を求める声が挙がっているものの、現在利用している方や交通事業者からは、現在の運営方法の継続を要望する意見もあることから、戸口運行のメリット・デメリットを含め、継続的に検討
実施状況	○公共交通空白地域の解消 ・公共交通空白地域となっていた大川地区に対しては森山地区も含めて運行する『南秋地域広域デマンド型乗合タクシー』（南秋地域公共交通活性化協議会）によって解消 ・馬川地区は、『町中心部デマンド型乗合タクシー（まちなか線）』の試験導入により一時的に公共交通空白地の解消がなされたが、本格導入に至らず、今後とも検討が必要 ○デマンド型乗合タクシーの運行形態の検討及び改善 ・利用実態やニーズに応じた運行サービス（拠点施設の追加、拠点施設協賛金の撤廃）の見直しは実施 ・全路線で登録料を廃止したが、事前登録制については、『南秋地域広域デマンド型乗合タクシー』（未登録者でも条件付きで利用可）の運用状況を参考とし、今後も継続して登録の可否を検討 ・運行を継続する中で『登録者のうち3割程度（令和2年度：全登録者724人中235人）しか利用していない』ことや『登録の有効期限がないことから、登録者の状況が把握できていない』など新たな問題が発生していることを確認 ・予約制は、一般タクシーとの差別化を図るためにも継続するが、効率的に配車が可能かつ利用者に負担が少ない『新たな予約システムの検討』が必要 ・感染症対策や利便性向上に向けて、非接触ＩＣ・ＱＲ支払いなどのキャッシュレス対応に向けた『新たな支払い方法の検討』が必要 ・出張相談会等の実施により、利用者ニーズの把握や利用者増に向けた周知活動を展開しており、今後も効果発現に向け継続的な対応が必要



図 広域デマンド型乗合タクシー

② 中心市街地における新たな交通モード（循環型コミュニティバス等）の導入

策定時の事業内容

○中心市街地における新たな交通モードの導入

- ・ デマンド型乗合タクシーの運行状況や地域住民のニーズを踏まえつつ、必要な交通モードを検討するとともに、実証実験により持続性の可否について判断
- ・ 既存の公共交通手段に配慮のうえ、ニーズに応じた運行サービス（運行ルート、拠点施設、運行ダイヤ、運賃等）について検討し、中心市街地内における移動時の利便性向上と公共交通利用者数を増加

実施状況①

○町コミュニティバス『きゃどっこ号』の導入

- ・ 事業①でも問題として挙げられていた『事前登録制や予約制の廃止を求める声』への対応や、中心市街地居住者、乗合タクシーで中心部を訪れた町民、町外からの来訪者の移動利便性を確保するために、事前登録・予約不要の新たな交通モードとして、町コミュニティバス『きゃどっこ号』の実証運行を実施



図 きゃどっこ号

- ・ 1日20人の利用を目標に、以下の運行内容とした
 - ①中心部の生活拠点をほぼ通過、買い物と通院目的に対応
 - ②既存公共交通との乗継に配慮（約30分／1周）
 - ③コンパクトな運行エリア設定により経費節減
- ・ 平成30年10月～令和1年6月の9ヶ月間、実証運行したが『利用者数が少なく、継続していくことは財政的に厳しい』ことから本格運行に至らず運行を終了

表 運行目標と実績

項目	目標値	実績
利用者	20人／日	7.7人／日
収入	960千円	210千円

表 最終実績（平成30年10月～令和1年6月 9ヶ月間）

項目	実績
運行日数・便数	183日、892便（1日5便、令和1年5月からは1日4便）
延べ利用者	1,379人（大人1,356人、小学生23人）
実利用者数	796人（大人778人、小学生18人）
収支率	運賃236千円／経費2,956千円＝8.0%（1日300円、小学生半額）

※目標の利用収入@300円×20人×183日＝1,098,000円に対して21.5%の実績

[illegible]

表 運行概要

項目	実績
運行日	月、水、金曜日（祝日を除く）
運行便数	1日2便（午前9時20分発、午前10時40分発）
運賃	1乗車300円（小学生・障害者150円、幼児無料）

項目	実績
運行日数	18 日（最大 73 日）
運行便数	34 便（第 1 便 18 便、第 2 便 16 便、最大 146 便（2 便×73 日））
延べ利用者	36 人
収支率	運賃収入 10,800 円／経費 84,916 円＝12.7%

18

③ スクールバス車両の有効活用（一般客の混乗等）の検討

策 定 時 の 事 業 内 容	○朝・夕に運行しているスクールバスへの一般客の混乗化の検討 ・各地域において、朝・夕に運行しているスクールバスへの一般客の混乗化（一般客の乗車可能）を検討 ○運行ルート・運行時間帯の調整 ・小学校の移転を視野に入れ、運行ルートの見直しを行うほか、スクールバスの目的地が小学校・中学校のため、生活交通に利用できるよう生活関連施設まで延伸 ・デマンド型乗合タクシー等既存公共交通とスクールバスが同じルートを同じ時間帯に運行している場合があるため、既存公共交通の朝便や夕方便を昼間時間帯に移動
実 施 状 況	○スクールバスと生活交通との切り離しを判断 ・町では年度ごとに児童生徒数に合わせ、車両の定員数を考慮したルートを設定したうえで必要最小限の車両数でスクールバスを運行している ・町乗合タクシーの運行エリアと重複する部分もあるものの、スクールバスは登下校・学校行事など学校のスケジュールに合わせた運行となることから急な運休・ルート変更があるほか、年度ごとに児童生徒の居住分布が変わるため、運行ルートが固定しないことから町民の生活ニーズへの対応が困難 ・町では児童生徒の防犯・安全対策はもちろんのこと、上記のとおり、車両編成やルート設定等を考慮し、スクールバスと生活交通は切り離して運行する方針とした

④ 地域公共交通の維持

策 定 時 の 事 業 内 容	○継続的な運行補助 ・国、県、五城目町の連携のもと、「現状維持」を基本とした継続的な公共交通の運行費等の補助																								
実 施 状 況	○継続的な運行補助 ・町では前述のような様々な取り組みを行いながら、町民の移動利便性を保つためにバス事業者に対して適切な公共交通の運行費等の補助を継続 ・結果的に交通サービスの充足に成功したものの、実質負担額は計画策定時より <u>130 万円</u>の程度増額 ・今後も国、県、五城目町の連携のもと、効率的な運行内容の見直しを検討 (千円) <table><thead><tr><th>年度</th><th>実質負担額 (支出-収入) (千円)</th><th>収入 (千円)</th><th>支出 (千円)</th></tr></thead><tbody><tr><td>H28</td><td>13,777</td><td>4,332</td><td>18,109</td></tr><tr><td>H29</td><td>13,123</td><td>3,912</td><td>17,035</td></tr><tr><td>H30</td><td>16,995</td><td>4,006</td><td>21,001</td></tr><tr><td>R1</td><td>17,248</td><td>4,082</td><td>21,330</td></tr><tr><td>R2</td><td>15,030</td><td>4,169</td><td>19,198</td></tr></tbody></table> 図 財政負担額の推移	年度	実質負担額 (支出-収入) (千円)	収入 (千円)	支出 (千円)	H28	13,777	4,332	18,109	H29	13,123	3,912	17,035	H30	16,995	4,006	21,001	R1	17,248	4,082	21,330	R2	15,030	4,169	19,198
年度	実質負担額 (支出-収入) (千円)	収入 (千円)	支出 (千円)																						
H28	13,777	4,332	18,109																						
H29	13,123	3,912	17,035																						
H30	16,995	4,006	21,001																						
R1	17,248	4,082	21,330																						
R2	15,030	4,169	19,198																						

⑤ 各交通手段の運行ダイヤの見直しによる乗継利便性の向上

策 定 時 の 事 業 内 容	○交通結節点における乗継ダイヤの調整 ・主要な拠点施設（五城目バスターミナル等）を中心として、交通結節点における他の交通手段との乗継ダイヤの調整を行い、公共交通利用者の利便性の向上
実 施 状 況	○交通結節点における乗継ダイヤの調整 ・これまで町民の公共交通の利便性を高めるために、運行時間の調整を行うことで、主要な拠点施設での乗継利便性の向上に取り組んできたが、交通サービスに限りがあることから、<u>朝の通勤通学時間帯に乗継ができない路線も生じている。</u>

⑥ 交通・交流拠点づくりの推進

策 定 時 の 事 業 内 容	○待合環境の整備 ・待合所のバリアフリー化等、利用者の待合環境の改善 ○交流環境の整備 ・五城目地区における新たな交通モードの導入が進めば乗継拠点としての機能に対する期待が高まることから、より集いやすくするために、乗継拠点施設の多機能化を図り、地域における交通・交流拠点づくりを推進 ・交通・交流拠点づくりにあたっては公共施設などの有効活用により、観光客の誘導など交流の促進をしつつ、個性豊かな地域製品の販売を推進するなどし、にぎわいを創出 ○除排雪体制の強化 ・冬季において、待合場所へ円滑なアクセスができるよう、地域ボランティアとの協力関係を構築し、待合所付近の除排雪体制を強化
実 施 状 況	○待合環境の整備 ・利用者の利便性向上のための、具体的な<u>待合環境の整備・改善支援は実施に至らず</u> ○交流環境の整備 ・交通結節点として『五城目バスターミナル』や町民の買物拠点として『イオンスーパーセンター 五城目店』などを拠点として乗り入れを行っているが、拠点としての利便性を高めるような<u>総合時刻表の設置や観光客の誘導に関しては実施に至らず</u> ○除排雪体制の強化 ・町除雪担当部門と連携し、拠点施設・停留所のきめ細やかな除雪を実施



図 五城目バスターミナル
(待合所)

⑦ 周辺市町村との連携による広域連携軸の強化

策定時の事業内容

○ 町外の拠点施設への相互乗り入れの検討

- ・ 本町と密接に関係する町外における主要拠点施設（八郎潟駅等）について、周辺市町村や交通事業者と調整のもと、必要な公共交通機関の乗り入れについて検討し、JR 奥羽本線や広域バス路線とのアクセス機能の強化

実施状況

○ 町外の拠点施設への相互乗り入れの検討

- ・ 令和 1 年 9 月に路線バス『八郎潟線』が廃止となり、町外へのアクセスが可能な公共交通は路線バス『五城目線』のみとなったが、新たな町内の拠点施設と町外の拠点施設を結ぶ路線として、令和 1 年 10 月から本町～八郎潟町～大潟村間を定時定路線で運行する『南秋地域広域マイタウンバス』が、令和 2 年 4 月から本町と八郎潟町間を運行する予約制の『南秋地域広域デマンド型乗合タクシー』の運行が開始
- ・ 基本的には町の中心部⇄周辺町村を運行する路線であるため、郊外部からの他の乗合タクシー利用者は乗り換えが必要となるが路線同士の乗継時間が合わない事例も散見



図 南秋地域広域デマンド型乗合タクシー運行範囲



図 南秋地域広域マイタウンバス運行範囲

⑧ 交流人口の増加促進

策
定
時
の
事
業
内
容

○観光情報とあわせた公共交通情報の案内

- ・五城目町ホームページの観光案内ページにおいて、町内に点在する観光地の情報発信とあわせた公共交通によるアクセス情報の案内

○各種イベントとのタイアップ、企画切符等の販売の検討

- ・観光との連携を図り、町の行事や朝市や酒蔵などの歴史的街並みを活かしたイベントとタイアップしたキャンペーンの実施や公共交通の臨時運行を行うことで、相乗効果を狙い、土・日・祝日における公共交通利用者を増加
- ・予約不要な町内循環型交通モードの導入とともに、公共交通と施設利用が一体となったパックプランの販売（観光乗合タクシーの導入、1日フリー乗車券、食事券・買い物券など）等について検討を進め、二次交通を確保

実
施
状
況

○観光情報とあわせた公共交通情報の案内

- ・町内に点在する観光地の情報発信とあわせた公共交通によるアクセス情報の案内は実施に至っていない

○各種イベントとのタイアップ、企画切符等の販売の検討

- ・町内で執り行われるイベント時には、通常運休日であっても乗合タクシーを例外的に運行していたが、利用者数は少なかったため、改善が必要
- ・南秋地域広域マイタウンバスについては、バスに対して周年イベント（『無料DAY』や『スタンプラリー』など）を実施するなど多くの方の目に触れる機会を創出
- ・公共交通と施設利用が一体となった企画乗車券の販売については実施に至っていない



図 広域マイタウンバス周年記念イベント「無料DAY」チラシ



図 「広域マイタウンバス2周年記念スタンプラリー」チラシ

⑨ 地域主体の交通環境づくりの検討

策 定 時 の 事 業 内 容	○地域住民、交通事業者、行政等の協働による情報共有、議論の場づくり ・住民が主体となって地域公共交通を考え、支えていくために、地域住民、交通事業者、行政等が協働で情報共有や議論ができる場を設け、地域で主体的に取り組める利用促進策の検討を行い、相互に連携しながら事業を推進 ・体験型ワークショップや住民、団体へのグループインタビュー等を開催し、地域ニーズを把握するとともに、地域公共交通に対する理解を深めてもらい、公共交通を維持する当事者として主体的に利用してもらう意識を啓発 ○地域主体の公共交通サービス運営組織の検討・設立 ・将来的なデマンド型乗合タクシーの減便等を見据え、地域の生活交通を維持していくためには、地域が一体となって取り組んでいく体制が必要であることから、地域が望む公共交通を地域自ら運営する体制の確立に向けた検討を行うための市民団体やNPO法人等の組織を設立
実 施 状 況	○地域住民、交通事業者、行政等の協働による情報共有、議論の場づくり ・住民が主体となって地域公共交通を考え、支えていく取り組みとして、馬場目地区をモデル地区に情報共有、議論の場づくりを実施 ・具体的には地区住民の潜在的な需要を喚起するとともに、地域における交通弱者及び買物課題等の解消について考えるきっかけづくりとして、令和2年度に乗合タクシー体験乗車会、ワークショップ・意見交換会を、令和3年度に先進地視察を実施 ・令和2年度に乗合率向上補助金制度の適用を検討したが、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、車内の高密度化をできる限り控えることを考慮し見送り ○地域主体の公共交通サービス運営組織の検討・設立 ・前述のとおり、馬場目地区をモデル地区として『馬場目地区コミュニティ生活圏形成事業における交通部会』を設立し活動 ・その他に『矢場崎町内会』では、町内会会員の交通弱者及び買い物課題等の解消とともに、コミュニティの活性化を促進するために、初年度の運行費等を町が補助しながら冬の買物タクシーを運行（令和2年1月～）しており、今後はタクシー車両に乗り切れない利用希望者を輸送する住民ボランティアの確保、継続運行に向けた予算・人材の確保、乗り降りしやすい車両の確保等が課題  図 乗合タクシー体験乗車会の様子 （馬場目地区）  図 買物タクシー利用の様子 （矢場崎町内会）

⑩ 日常生活に即した利用案内の実施

策
定
時
の
事
業
内
容

○地域公共交通のマップ、活用方法の作成・配布

- ・地域住民や地域の各種団体と連携のもと、町内を運行する地域公共交通を一冊にまとめたマップ、時刻表、利用方法、地域別の活用方法などを記載した案内ツールの作成を行い、町内全世帯に配布
- ・運行ダイヤ、運賃の変更等に対し、必要に応じて順次改訂

○乗継拠点施設における公共交通情報案内の実施

- ・乗継拠点施設において、他の交通手段との乗継情報、生活関連施設や観光施設の案内などを利用者目線で分かりやすく案内することにより、公共交通の利便性の向上

○地域公共交通のマップ、活用方法の作成・配布

- ・町内を運行する公共交通については、交通手段ごとに運行内容を作成し、町のホームページ上で一覧的に公開
- ・『広報ごじょうめ』ではバスと乗合タクシーを用いた具体的な活用方法の提案を実施
- ・今後は掲載対象路線の拡大が必要

○乗継拠点施設における公共交通情報案内の実施

- ・乗継拠点施設における、他の交通手段との乗継情報、生活関連施設や観光施設の案内など、利用者目線で分かりやすく案内する取り組みについては実施に至っていない

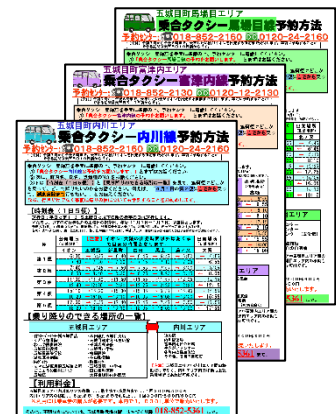


図 乗合タクシー案内

実
施
状
況
①

八郎潟町でテニス



五城目町のプールで水中運動



大潟村でグラウンドゴルフ

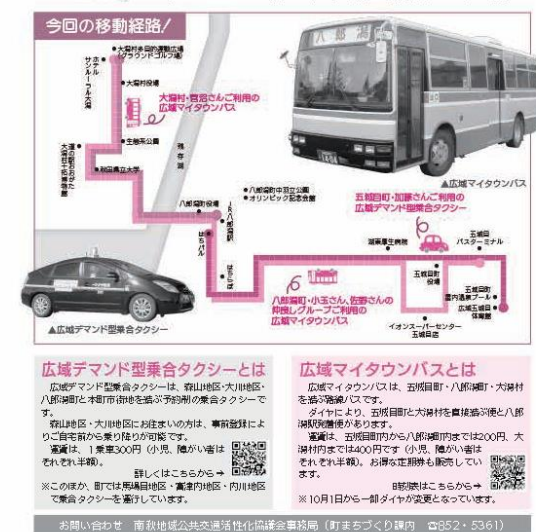


バスや乗合タクシーに乗って出かけよう!!

町では、八郎潟町や大潟村と連携し、3町村内での交通やそれぞれのまちの活性化を支える公共交通ネットワークの構築を目指しています。

今回は、「広域マイタウンバス」と「広域デマンド型乗合タクシー」にスポットを当てて、3組の方々に利用体験をしていただきました。

健康づくりや交通のツールとして公共交通をご利用してみたいか、いろいろなところを巡ることにより、新たな発見や出会いがあるかも!

図 「広域マイタウンバス」と「広域デマンド型乗合タクシー」周知資料
(広報ごじょうめ令和3年10月号 NO.1047)

○南秋地域広域マイタウンバス路線のオープンデータ化

- ・近年、社会の動向に合わせた新技術等の積極的な活用を行うことで各交通手段の連携を図り、目的地までの最適な移動手段の選択をはじめ、一括精算や乗継割引、企画乗車券の発行などの利用者の利便性を高める公共交通専用 IC カードや MaaS*等の取り組みが着目される中、町内を運行する『南秋地域広域マイタウンバス路線』において、MaaS の導入に向けた一番基礎となる段階として、運行情報を公共交通データフォーマットとなる GTFS 形式で作成し、オープンデータとして公開

- ・町内公共交通の運行情報を紙媒体の時刻表だけではなく、スマートフォンなどを用いた「Google マップ」や「NAVITIME」などのアプリで提供が可能となる

* MaaS (Mobility as a Service) : スマートフォン等で目的地までの経路 (ルート) や移動手段、飲食店やイベント等の情報を組み合わせて「1つの移動サービス」として提供する仕組み

実施状況 ②



図 GTFS の活用例 (Google Map)

⑪ 高齢者運転免許自主返納支援制度の周知、多様な運賃制度の導入

策 定 時 の 事 業 内 容	○高齢者運転免許自主返納支援制度の周知 ・秋田県警察と連携して、運転免許自主返納高齢者支援制度及び免許返納の意義（自家用車を保持し続けていく場合の経済的負担、交通事故の抑制等）について周知 ○運転免許証の自主返納制度との連携 ・秋田県警察と連携して、運転免許自主返納高齢者への特典として、町内の公共交通利用時の割引制度を導入 ・さらに、町内の商店・各種事業者の参画による各種サービス（料金割引・宅配・送迎・休憩等）の提供により、高齢者の外出意欲を高め、公共交通を利用する機会を増大 ○地域内交通の共通運賃や乗継割引料金設定の検討 ・交通事業者と連携し、わかりやすい運賃設定や、共通運賃制度、乗継割引等について検討し、公共交通の利用者の増加と満足度を向上
実 施 状 況	○高齢者運転免許自主返納支援制度の周知 ○運転免許証の自主返納制度との連携 ○地域内交通の共通運賃や乗継割引料金設定の検討 ・計画期間中は自家用車利用から公共交通利用へのスムーズな転換を促す具体的な取り組みに至らず、引き続き本施策の推進が必要

2.網形成計画の振り返り

○前述の事業の取り組み状況を下表に整理する。

表 網形成計画の取り組み状況

事業名	取り組み状況	今後の対応
①デマンド型乗合タクシーを核とした公共交通空白地域の解消と運行計画の再編	○広域デマンド型乗合タクシーの運行開始によって大川地区の公共交通空白地域が解消したが、馬川地区の一部に交通空白地域が存在	○交通空白地域の解消や利便性向上に向け、運行内容の見直しなどの対応が必要
②中心市街地における新たな交通モード（循環型コミュニティバス等）の導入	○町中心部において「きゃどっこ号」「まちなか線」を実証運行したものの、利用が少なく本格運行には至らず	○中心市街地の移動利便性の向上に向け、新たな移動手段の導入が必要
③スクールバス車両の有効活用（一般客の混乗等）の検討	○スクールバスは児童・生徒数に合わせた車両規模で効率的に運行しているほか、毎年度対象者の居住地が変わるため、町民の生活ニーズへの対応が難しく、経路は重複する部分があるものの生活交通とは切り離して運行	
④地域公共交通の維持	○町の負担額は策定時よりも増加しているが、バス路線維持のため、事業者に対する継続的な運行補助を実施	○今後も関係機関と連携しながら、より効率的な運行の協議が必要
⑤各交通手段の運行ダイヤの見直しによる乗継利便性の向上	○利用者の利便性向上に向けて運行見直しを行ってきたものの、アンケートでは不満を持つ方も多い	○利用ニーズを考慮した適切な運行時間帯の調整などの検討が必要
⑥交通・交流拠点づくりの推進	○具体的な交通結節点の待合環境、交流環境の整備は実施に至らず	○誰もが使いやすい交流、交通拠点として必要な機能整備実現化の検討が必要
⑦周辺市町村との連携による広域連携軸の強化	○広域的なバス、乗合タクシーの導入により、町内外の主要拠点施設へのアクセス性が向上	○路線間の乗継時間の改善などの検討が必要
⑧交流人口の増加促進	○イベントに合わせた乗合タクシーの土日運行を実施したが効果は低調 ○観光情報との連携や企画乗車券の発行は実施に至らず	○未実施の項目など、交流人口増加に向けた取り組みの検討が必要
⑨地域主体の交通環境づくりの検討	○地域主体の取り組みの立ち上げ支援を行い、公共交通以外の交通サービスとして運行	○更なる取り組み地区の増加に向けて引き続き支援の検討が必要
⑩日常生活に即した利用案内の実施	○広域路線の具体的な活用方法を広報誌に掲載 ○乗継拠点での公共交通情報案内については実施に至らず	○全ての路線に対して町民ニーズを踏まえた利用案内などの検討が必要
⑪高齢者運転免許自主返納支援制度の周知、多様な運賃制度の導入	○高齢者の免許返納を促進する取り組みや多様な運賃制度の導入については実施に至らず	○自家用車利用から公共交通利用へのスムーズな転換を促す施策の推進が必要

3. 本町を取り巻く環境

3. 本町を取り巻く環境

3-1 社会環境の変化

① 活性化再生法の改正、技術の進展に伴う新たなモビリティサービスの台頭

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法という）が令和2年11月に改正され、地域公共交通計画を策定することができることとなった。
- 前身の地域公共交通網形成計画からの大きな変化のポイントとして、地域公共交通計画と国庫補助事業（地域公共交通確保維持改善事業）との連動、地域公共交通利便増進事業（改正前：地域公共交通再編事業）の再編メニューの拡充、新モビリティサービス事業の創設、輸送資源の連携の考えなどが挙げられる。
- 本計画では、多様な移動メニュー、複数事業者の共同運行、各種規制緩和などの対応が求められる。

■改正のポイント

- 法改正に伴い計画の位置づけが変更されることとなったが、基本的な内容に変更はなく、これまで各自治体に与えられた『権利』が『努力義務』に変わったことが大きなポイントとなる。
- その他に、今後は公共交通にこだわらず移動サービスを最大限有効活用することがより重要視されており、商業・医療施設が運行する送迎サービスなども含めての検討が必要となる。
- また、町内の公共交通の維持改善を目的として国庫補助の申請するためには、本計画で交通ネットワークを示しておくことが必要となる。

表 地域公共交通計画と従来の計画の違い

	連携計画 (平成19年～)	網形成計画 (平成26年～)	地域公共交通計画 (令和2年～)
計画の対象	・バス交通などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の作成も可能	・バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実（主に路線の再編や新規整備）を対象とする	・ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む ・地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる
位置づけ	・市町村による作成が可能（ただし、複数市町村での作成も可能）	・地方公共団体による作成が可能	・地方公共団体による作成を法的に努力義務化 ・基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む
実効性確保	・可能な限り具体的かつ明確な目標を設定	・可能な限り具体的な数値指標を明示 ・原則として計画期間の終了時・計画の見直し時に達成状況进行评估	・定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化 ・定量的なデータに基づくPDCAの取り組みを強化

② 利便増進事業等の活用を視野に入れた検討

- 活性化再生法の改正前の地域公共交通再編事業に比べて、改正後の地域公共交通利便増進事業は経路や交通モードの変更などを必ずしも要するものではなく、利用促進に向けたソフト的な取り組みについても対象とすることができる。
- 五城目町では、町域を跨ぐ広域的なバスが運行しており、周辺自治体と協議を行いながら適切な見直しを行いながら、利用促進に向けたソフト的な取り組み等について、事業の有効活用が求められる。

支援の対象となる利用促進のイメージ



図 利便増進計画の活用イメージ（国交省）

③ 公共交通のみで対応しきれない移動需要に対する他の輸送資源の活用

- 五城目町では路線バス・乗合タクシーなどの複数の公共交通により、町民の生活の移動手段を確保しているが、郊外部におけるエリアが広いことからサービスを提供しきれていない公共交通空白地域も発生している。
- 他方で、限られた公共交通のリソース（財政負担・車両・乗務員など）の中では、全ての町民の移動ニーズに対応しきれない実態も存在している。
- 今後、町民の生活の移動手段を確保する上では、公共交通で対応しきれない移動需要に対して、商業・医療施設などが独自に運行する輸送資源の活用など、補完関係の構築が重要となる。
- このため、町内の輸送資源を有効活用や公共交通との役割分担を図りつつ、可能な範囲で輸送資源を組み合わせることにより、各地域における移動手段の適切な確保が求められる。



図 患者様送迎サービス（わしや歯科医院）

④ 新型コロナウイルスの発生による変化

- 公共交通事業者は、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の自粛等により、全国的に過去に例を見ない規模で輸送需要が減少しており、事業の継続が危ぶまれるような極めて深刻な経営悪化に陥っている。
- テレワーク等の新しい生活様式が社会に定着することで、都心部の一極集中の是正と地方の活性化が期待される一方で、全国的に公共交通は感染拡大以前の交通需要には戻らない可能性が予見されている。
- 今後も町民の重要な移動手段として、安全・安心な移動環境を構築していくため、公共交通は、コロナ禍によりもたらされる現下の危機を乗り越え、人々の生活意識・行動の変化等に的確に対応しながら、今後の新たなニーズも見据えた対応が求められる。



図 公共交通の感染対策（JCOMM）

⑤ 南秋地域の公共交通マスタープランとなる『南秋地域公共交通網形成計画』の策定

- 前計画である『五城目町地域公共交通網形成計画』が策定された翌年の平成 30 年に本町を含む南秋地域（五城目町、八郎潟町、大潟村の 3 町村）の「広域連携」「都市機能分担」を実現するため、3 町村の地域特性や現状を整理し、公共交通の問題点、課題、住民ニーズの把握を行い、効率的かつ効果的で、まちづくりと連携した持続可能な公共交通体系の再構築を実現するためのマスタープランとして『南秋地域公共交通網形成計画』が策定された。
- 当該計画に基づいて『南秋地域広域マイタウンバス』や『南秋地域広域デマンド型乗合タクシー』の運行が開始されており、令和 5 年 3 月に計画期間の満了を迎えた後の次期計画（（仮称）南秋地域公共交通計画）においても適切に連携が求められる。



図 施策・プロジェクト体系（南秋地域公共交通網形成計画より）

3- 2 公共交通の概念の変化

① Society5.0 の取り組み

- これまでの情報社会（Society 4.0）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。
- Society 5.0 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、様々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。
- そのため、社会・経済の急激な変革に対応し、供給者目線から真に利用者目線でのサービス展開に転換するためには、デジタル化や自動化、デジタル・トランスフォーメーション（DX）をはじめとしたモビリティの革新や、既存の制度の見直しが求められている。



図 society5.0 のイメージ（内閣府 HP より）

② SDGs の取り組み

- SDGs は平成 27 年に国連サミットで採択され「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された目標であり、国内では政府が「SDGs アクションプラン 2019」を策定し、注目されている。
- アクションプランでは優先課題として「持続可能で強靱な国土と質の高いインフラの整備」が求められており、「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり」への貢献をはじめ「MaaS など新たなモビリティサービスの推進」「スマートシティの推進」が求められている。



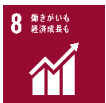
図 SDGs ロゴ

- 特に近年、コロナの影響を受け非接触で料金のやり取りができる IC カードの導入が加速しており公共交通を利用しやすい環境の整備を行ってきている。複数の公共交通が運行する五城目町においてもシームレス化を進めることにより、利用者の利便性向上を図ることが重要である。
- このため、SDGs が推進する取り組みとの連動による新たなモビリティサービスの導入を検討するとともに、交通政策としての考えから新たなモビリティサービスについての検討を進めることが必要となる。

3.本町を取り巻く環境

○五城目町総合発展計画において、SDGs が掲げる 17 のゴールに対する町の公共交通が貢献する役割は以下のとおり。

表 SDGs に対して公共交通が貢献する役割

五城目町総合発展計画 基本目標	SDGs の目標	町の公共交通が貢献する役割
1 自然と調和した暮らしを支える “基盤づくり”		・観光産業の基盤となる人の流れを支える交通網の構築
		・公共交通が不便な地域（公共交通空白地域）の解消
		・地域間を結ぶ交通網の構築
		・自家用車からの二酸化炭素排出量、温室効果ガスの削減に向けたモビリティマネジメントの推進
		・自家用車と比較して交通事故死亡率の低い公共交通へ利用をシフトするモビリティマネジメントの推進
2 地域に賑わいと活力を生む “産業づくり”		・観光や地場産業の成長につながる、町内外の交流を促進する移動手段の提供
3 幸せに、自分らしく生きる “安心づくり”		・移動にかかる経済的負担の軽減
		・誰もが病院・福祉施設に通うことができる移動手段の提供
4 郷土を育み、未来を担う “ひとづくり”		・誰もが運動・レクリエーション施設に通うことができる移動手段の提供
		・誰もが町内外の教育・生涯学習施設に通うことができる移動手段の提供
5 お互いの心が かよう “つながりづくり”		・地域による移動格差を生まない移動手段の提供
		・町内外の交流を促進する移動手段の提供
6 健全で持続可能な未来を目指す “地域経営”		・誰もが公共施設を利用できる移動手段の提供 ・誰もが広域的な連携による恩恵を享受するための移動手段の提供

3-3 公共交通のニーズ

- 以下に計画作成の際に実施した「町民アンケート」「公共交通利用者アンケート」の調査結果から得られた事項を示す。
- 抜粋した調査結果は次ページ以降に示す。

①公共交通に対する利用意識・認知度が低い一方で、地域によっては公共交通を形成・維持していく必要性を認識している

- 町民の大半は自家用車を自由に運転できる状況にあることから、公共交通は『自分が使うものではない』という認識が強い。
- 周知不足により『運行状況がわからない』など認知度が低い。
- 地域自ら『移動手段を形成・維持していく必要がある』と感じる住民が多い地域も存在。

②町内を運行する全ての路線に対して接続性の悪さと増便要望が発生している

- 乗合タクシー各路線の『帰り』の便において『運行時間が合っていない』といった不満が多く、結果的に『運行本数の不満』（増便要望）に繋がっていると推察される。

③五城目地区・馬川地区の住民は特に公共交通が利用しにくい状況にある

- 中心部の住民は乗合タクシーの利用に制限があり、路線バスの停留所から遠いところに居住する住民は公共交通が利用しにくい。
- 中心部の住民は路線バスの停留所位置に不満を抱いており、利用しにくい（できない）という認識が強い。

④スマホ所有率や電子決済使用意向の高さから一定程度の新技术への適性を確認

- 町民の約 65%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。
- 買い物等の支払い方法では、現金利用が 88%と最も高い一方で、クレジットカードや非接触 IC を利用する町民がそれぞれ 30%程度存在。
- 今後の支払い方法では、約半数が現金を使い続けると回答した一方で、キャッシュレスを利用したいと考えている町民も存在。

項目	町民アンケート	公共交通利用者アンケート
配布対象	町内居住の 18 歳以上 85 歳以下の男女	町内公共交通利用者
実施期間	令和 3 年 7 月 7 日（水） ～令和 3 年 7 月 26 日（月）	○五城目線及び南秋地域広域マイタウンバス 令和 3 年 7 月 12 日（月）～令和 3 年 7 月 18 日（日） ○五城目町デマンド型乗合タクシー 令和 3 年 8 月 4 日（水）～令和 3 年 8 月 12 日（木）
配布票数	1,500 人	全利用者（1 回のみ）
実施方法	郵送配布、郵送・WEB 回収	車内配布、郵送・聞き取り回収
回収票数	687 票（郵送：639 票、WEB：48 票）	124 票
回収率	45.8%	—

公共交通利用者の不満

- ・ 公共交通利用者の約半数が利用に『不満』を感じている
- ・ 特に『帰りの時間が合わない』ことが各路線で頻出している
- ・ その他は『運行本数の増便』や『運賃が高い』といった指摘が多い

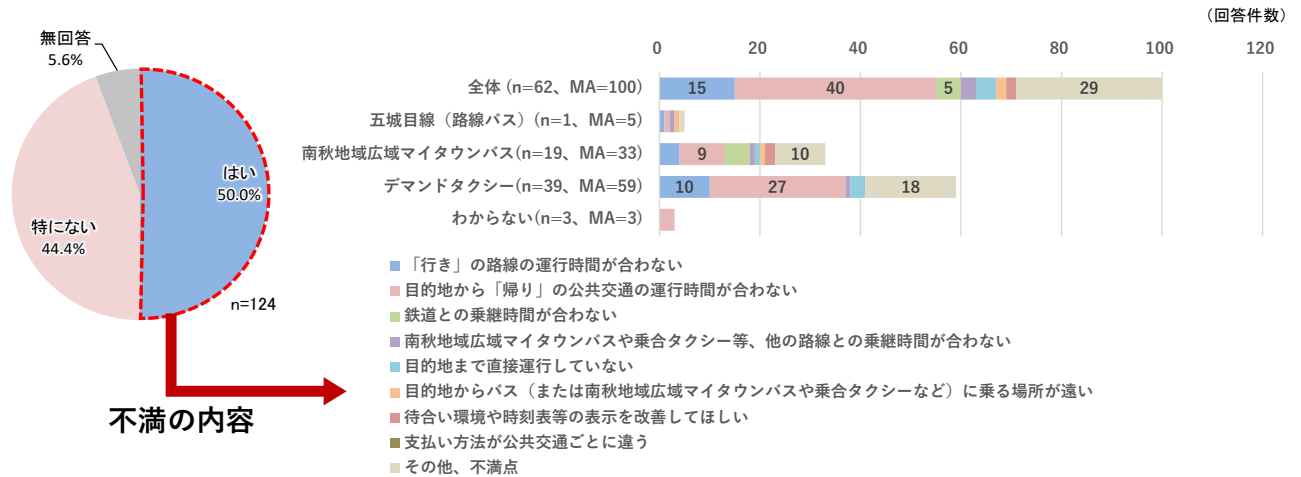


図 公共交通に不満はある

図 公共交通を利用する上で不便に感じること (利用路線別)

町の公共交通に対する満足度・重要度

- ・ 路線バス、乗合タクシーともに運行本数や時間帯は重要度が高い一方で満足度が低い
- ・ さらには周知広報、情報発信の内容についても同様の傾向を示している

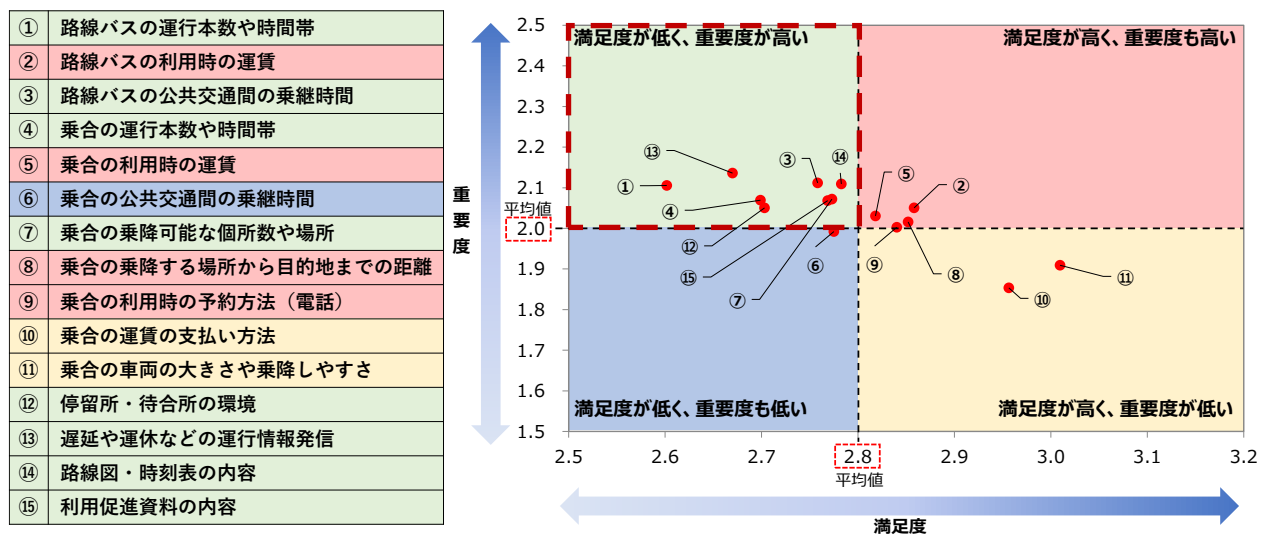
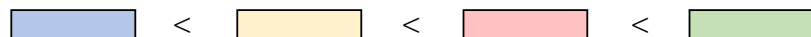


図 現在の町の公共交通に関する満足度・重要度 (全体)

対応すべき優先度



満足度、重要度の点数算出方法

(満足度各件数×点数 (満足=5点、まあ満足=4点、ふつう=3点、やや不満=2点、不満=1点)) ÷ 各項目回答者数 (無回答は除外)

(重要度各件数×点数 (重要である=3点、どちらでもない=2点、重要ではない=1点)) ÷ 各項目回答者数 (無回答は除外)

今後の公共交通のあり方

- ・ 町の公共交通は『将来のためのもの』や『必要な人のためのもの』が多く、今の自分事として捉えている町民は少ない
- ・ 現状の財政負担を維持しながら、地域や企業と連携して必要なサービスの向上を望む意見が多い

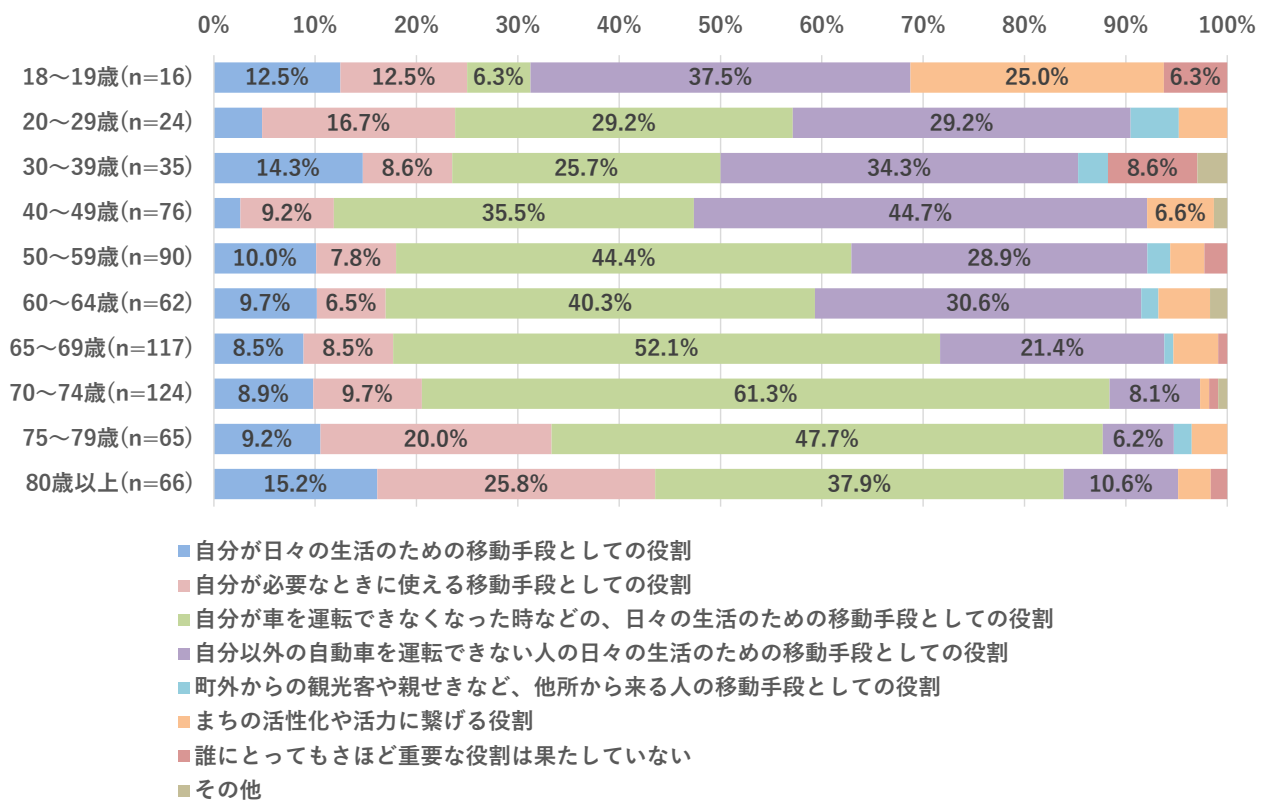


図 公共交通に期待する役割（年齢別）

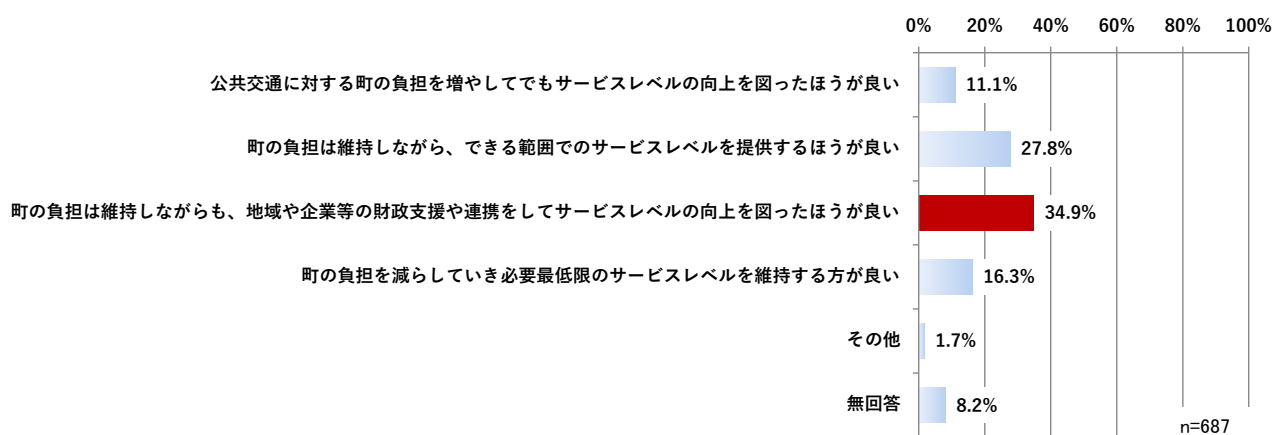


図 今後の公共交通のあり方

公共交通維持に対する地域の取り組み意向

- 『地域主体の取り組みは難しい』という回答よりも『地域が主体となった交通サービスの検討』すべきと考えている地区は多い
- 交通サービスの導入以外にも、地域として何らかの取り組み意識を持っている住民は少なくない

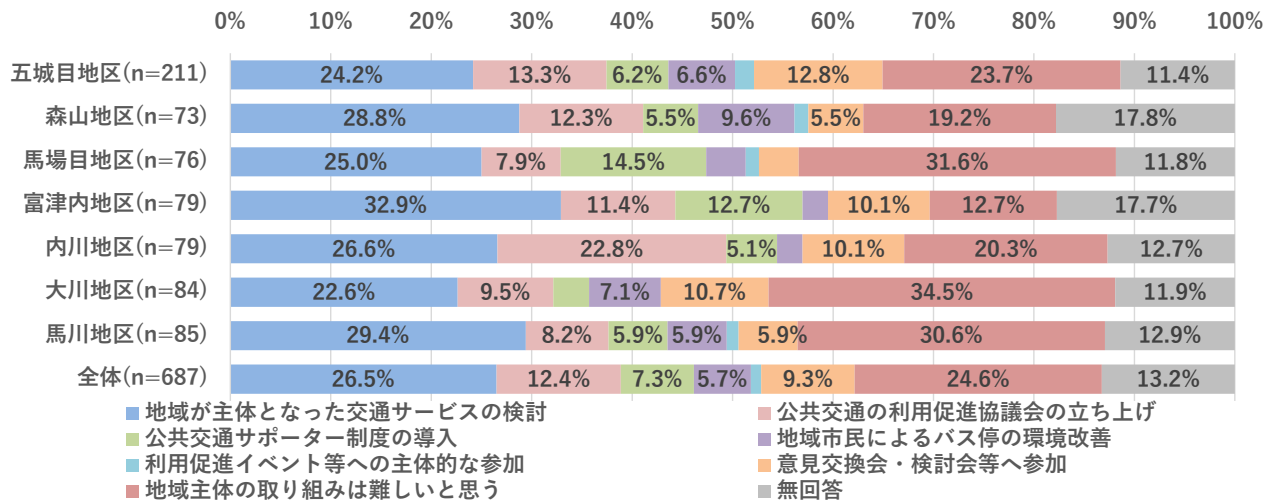


図 「公共交通の維持」のために可能と思う取り組み（地域別）

町民の移動実態

- 回答者の大半が『運転免許証』と『自分が自由に使用できる車両』を持っている
- 大半の町民が『免許を返納する予定はない』が、『運行内容の改善』や『安心して利用できる環境整備』によって公共交通の利用も見込める

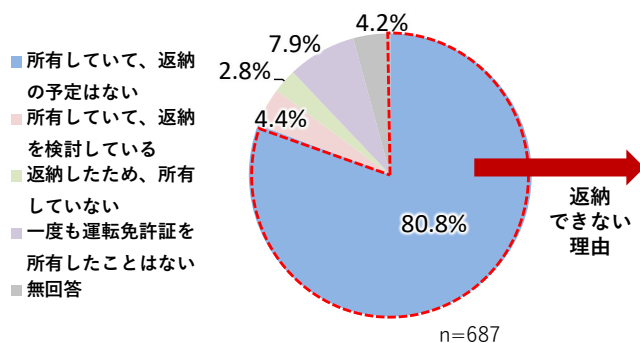


図 運転免許証の保有状況と返納意向

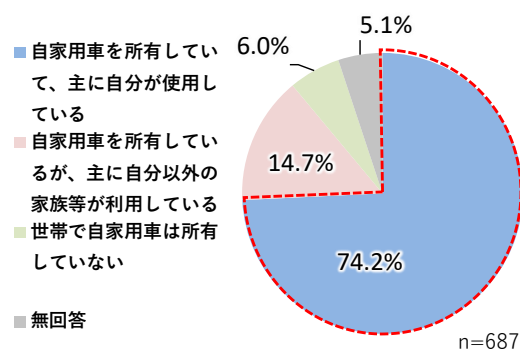


図 自家用車の保有状況

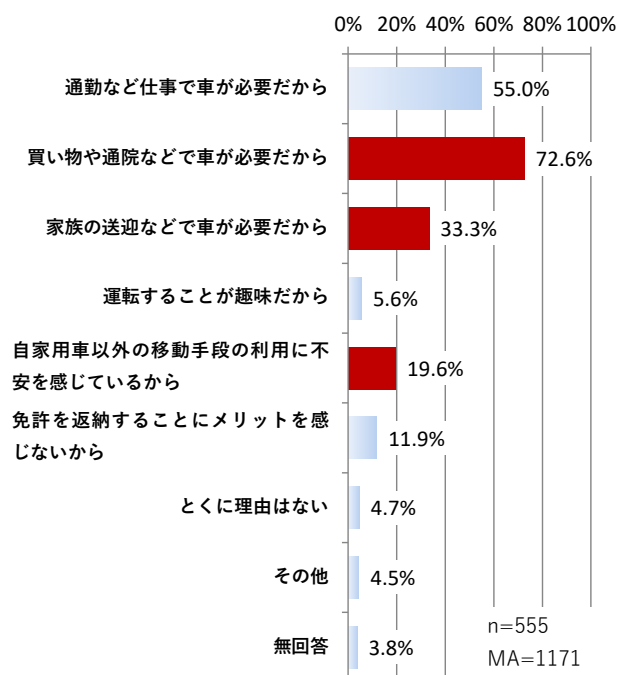


図 普通自動車運転免許を返納しない・できない理由

デジタル化への対応状況

- ・ 町民の 54%がインターネット回線を契約、65%がスマートフォンを保有しており、インターネットにアクセスする環境が整っている町民が一定程度いることを確認
- ・ 現状、現金による支払いが最も多いものの、キャッシュレスを利用する町民もあり、将来的には現金以外の支払い方法を利用したいと考えている町民がいることを確認

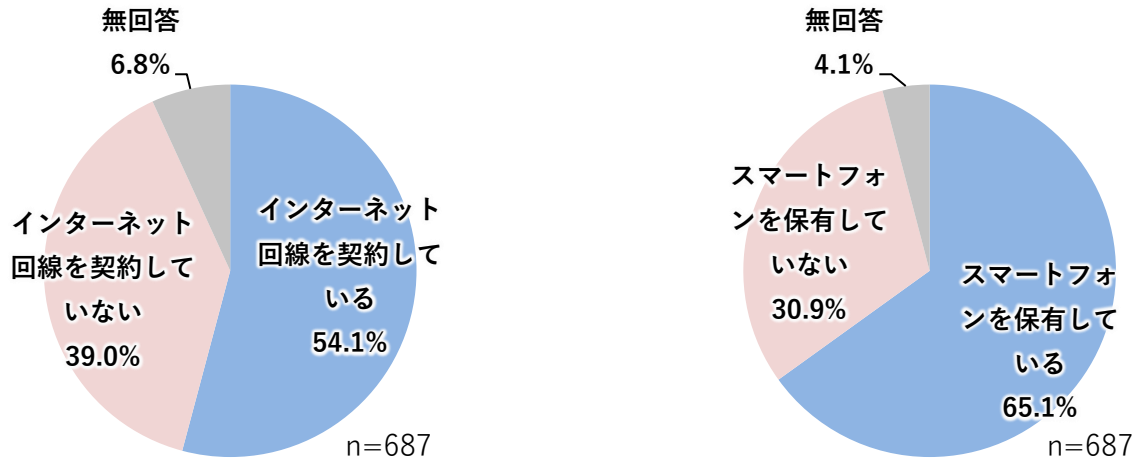


図 インターネット（左）スマートフォン（右）の普及状況

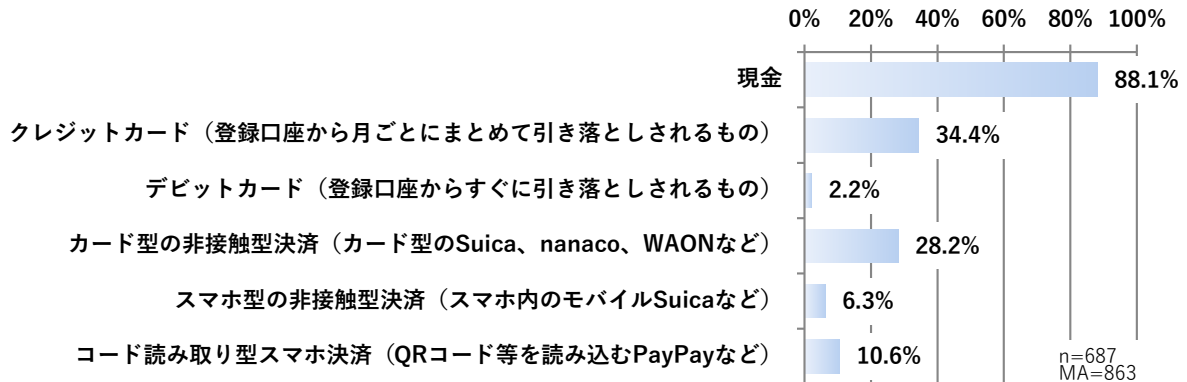


図 現状の主な支払方法

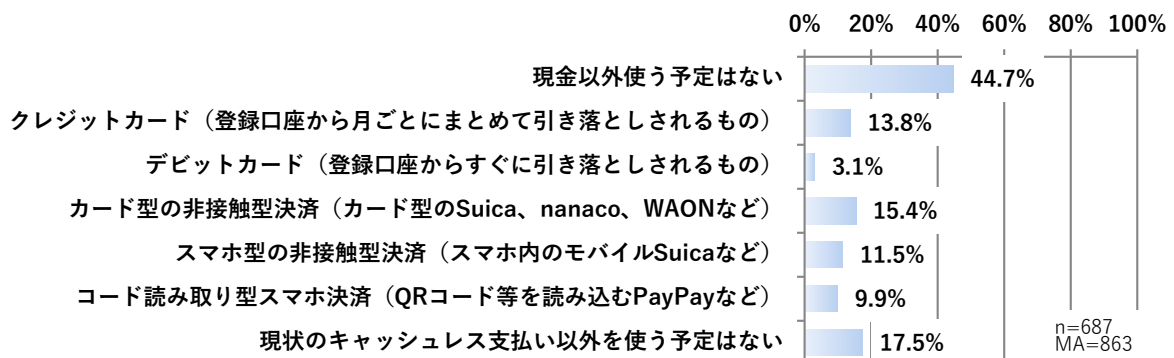


図 将来的に利用したい支払方法

4. 公共交通の課題とあるべき姿

4. 公共交通の課題とあるべき姿

4-1 公共交通における課題の整理

○本町を取り巻く現状を踏まえて、本計画における課題と課題解決のために求められる事項を以下に整理する。

【継続】課題① 人口減少・高齢化の進展に対応した地域公共交通網の維持

- 内容を見直しながら路線バスおよび乗合タクシーの運行を継続してきたが、今後も『誰もが安心して
きる移動手段の提供』『公共交通の利用促進』が必要
- 将来の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

【継続】課題② 中心市街地を含む公共交通空白地域の解消

- 中心市街地の移動利便性の向上に向け『より利用しやすい中心部の移動手段の構築』が重要
- 公共交通空白地域の解消が進み、残るは馬川地区のみとなっており『地区の状況に応じた移動手段
の検討』が求められる
- 乗合タクシー等既存資源の活用を含め『新たな交通モードの導入』を検討していかなければならな
い

【継続】課題③ 公共交通機関の乗継利便性の確保、交通結節点の機能強化

- 公共交通同士の乗継利便性の満足度の向上に向け『適切な乗継時間の調整』が必要
- 観光客等の町外からの『来訪者のための運行方法の工夫』も求められる
- 豪雪地域という地域的特徴を踏まえた『上屋などの待合環境の整備』に対応しきれていない施設が
存在している

【継続】課題④ 地域特性に応じた多様な交通サービスの提供

- 限られた交通資源の中、公共交通の増便は難しい状況となっている
- 継続的に『出張相談会の実施』や『地域主体の運営組織の立ち上げの支援』など、住民・行政等関
係者が協働で『地域にとって最もふさわしい移動手段の検討』を進めることが重要となる

【継続】課題⑤ 情報提供・発信体制の整備

- 『わかりやすさ』に注力し、情報提供・発信体制の整備が必要
- 利用者の獲得に向けた『イベントへの積極的なタイアップ』が必要

【新規】課題⑥ 新たな技術の有効活用

- 利便性の向上と交通事業者の業務効率化のため、新たな技術の活用についての検討が必要
- 町内には様々な交通サービスが混在しており、利用者のさらなる利便性の向上のため『交通サービ
スのシームレス化』に向けた検討が必要
- 環境にやさしい循環型社会の構築に向け、『環境負荷の少ない移動スタイルの推進』について検討
が必要

4-2 公共交通のあるべき姿（基本方針）

○下図は本計画の前計画となる『五城目町地域公共交通網形成計画』における基本方針を示したものだが、計画策定から5年が経過した現在も以下の基本方針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、本計画においてもこの基本方針を引き継ぐこととする。

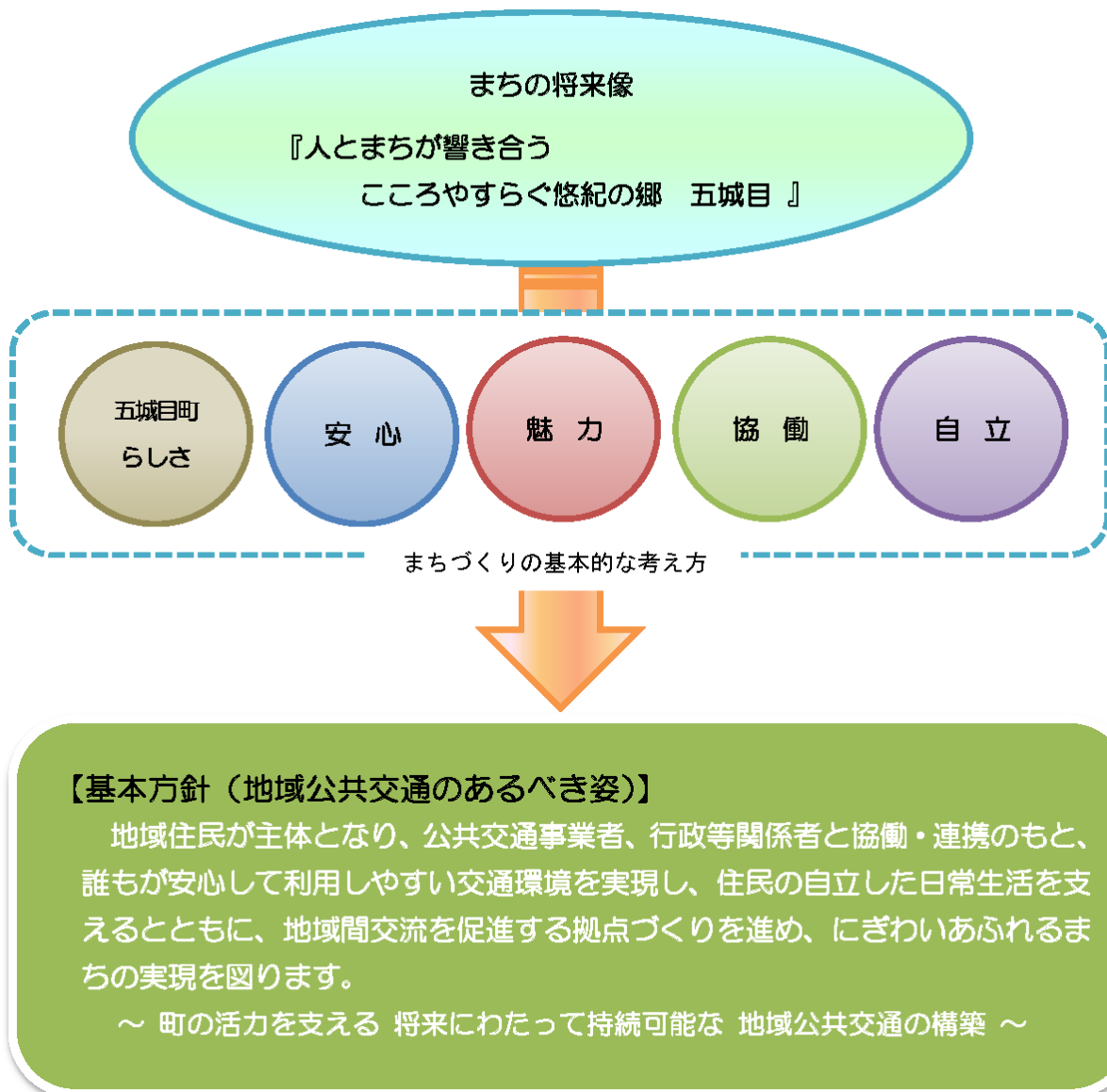


図 網形成計画に示される基本的な方針（再掲）

4-3 計画の基本目標

○基本方針（地域公共交通のあるべき姿）を踏まえ、地域公共交通に関する問題点や課題の克服に向けて次のような目標を設定する。

【改訂】 目標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 *旧目標：町域全体をカバーする多様な交通手段による地域公共交通網の再編
○既存交通サービスと新たな交通システムや技術を活用・連携することで、公共交通空白地域を解消するとともに、町中心部に居住する住民の移動利便性を高め、町中心部と郊外部を効果的・効率的に結ぶ地域公共交通網の整備を目指す	
【継続】 目標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
○公共交通の乗継利便性や待合環境の向上を図ることで、安心して利用できる交通拠点を創り、利用者の増加とまちのにぎわい創出を目指す	
【継続】 目標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
○住民・交通事業者・行政等関係者が協働のもと、公共交通について誰もが議論に参加できる場をつくり、それぞれの役割の理解と認識を共有することにより、住民が主体となって創りあげる『地域が望む分かりやすく、親しみやすい地域公共交通』の構築を目指す	
【新規】 目標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
○法改正への対応や Society5.0、SDGs などの新たな取り組みの実現に向けた地域公共交通の構築、人口減少や少子高齢化、環境問題、新しい生活様式への対応など、移動サービスを取り巻く様々な環境の変化に対応するため、「新しい技術や考え方」を取り入れた持続可能な地域公共交通の実現を目指す	

4-4 課題と目標の関係性

○これまで述べてきた課題と公共交通が達成すべき目標の関係性について以下に示す。

表 課題と目標の関係

		基本目標			
		①	②	③	④
		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	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	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	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
【課題 1】	人口減少・高齢化の進展に対応した地域公共交通網の維持	●	○	●	
【課題 2】	中心市街地を含む公共交通空白地域の解消	●	○	○	
【課題 3】	公共交通機関の乗継利便性の確保、交通結節点の機能強化	●	●		○
【課題 4】	地域特性に応じた多様な交通サービスの提供	○		●	
【課題 5】	情報提供・発信体制の整備		●	●	
【課題 6】	新たな技術の有効活用				●

* ●は関りが強いもの、○は関連性があるもの

4- 5 公共交通ネットワークイメージ

○本計画で目指す公共交通ネットワークイメージを以下に示す。

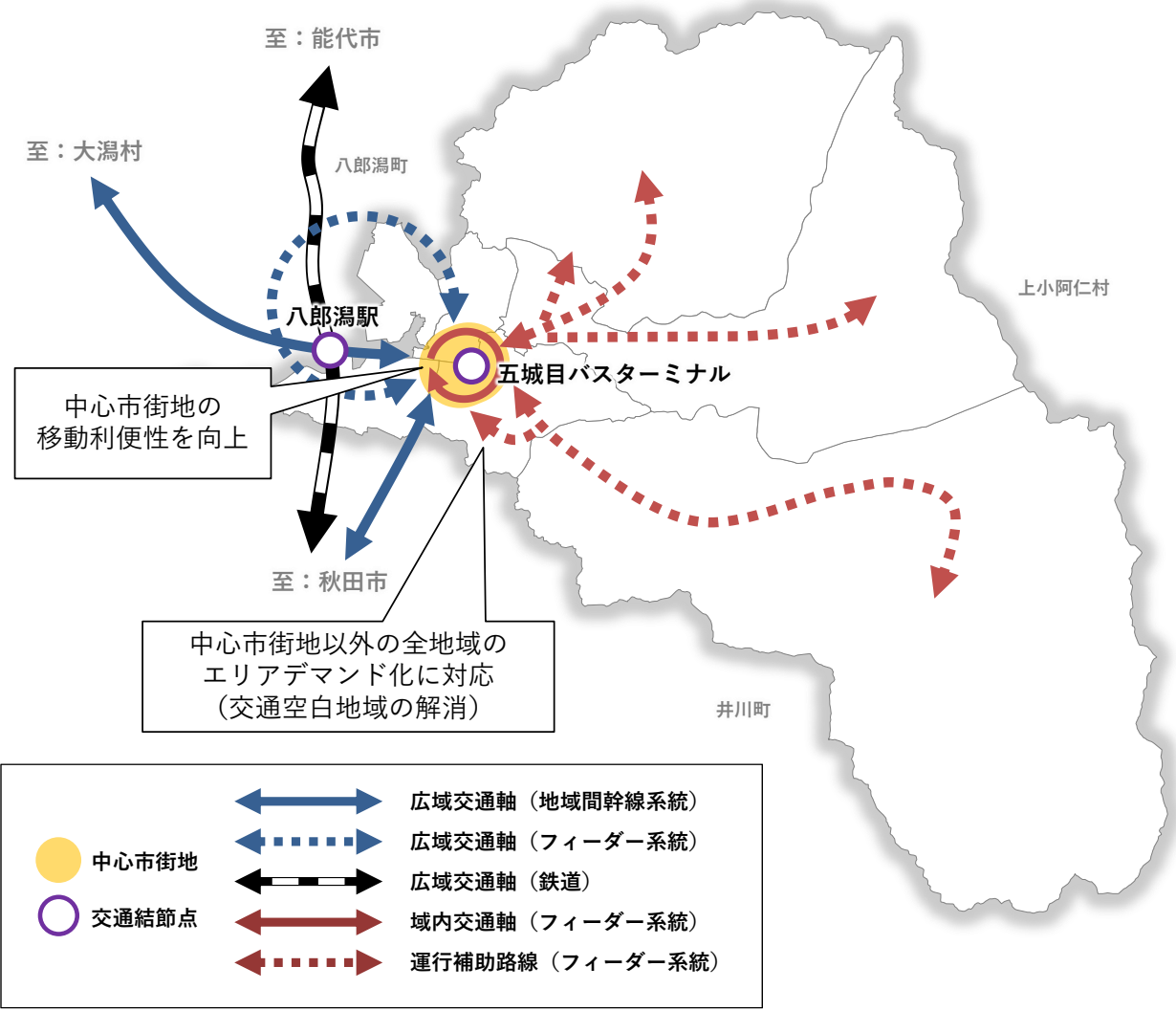


図 公共交通ネットワークイメージ

5. 目標達成に向けた取り組み

5. 目標達成に向けた取り組み

5- 1 事業体系とスケジュール

○前章で定めた本町における公共交通の基本方針および基本目標に基づき、以下に示す事業・スケジュールでの実施を検討する。

表 事業体系とスケジュール

令和4年度策定予定の（仮称）南秋地域公共交通計画と整合性を取りながら令和5年度以降に具体の事業実施

事業 番号	優先 度	事業内容	個別事業	令和4年度		令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度		関連する 基本目標				関係者							
				前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	①	②	③	④	町民 ・地域	五城目 町	交通 事業者	関係 市町村		
①	◎	公共交通空白地域や 中心市街地における 新たな交通 モードの導入	新たな交通モードの検討	運行内容の検討 交通事業者との調整			路線再編 実証運行		本格運行、評価検証（利用者数・収支・効率性など） を行いながら定期的に見直し						●						○	○			
②	◎	乗合タクシーの 運行内容の改善	適切な運行ダイヤ・ 乗降ポイントの検討												未登録者の利用の検討	未登録者の利用実現に向けた交通事業者との調整 → 準備が整い次第、運用開始									
			未登録者の利用の検討																						
③	○	多様な移送 サービスとの連携	多様な移送サービスとの連携	関係者と協議を行いながら随時連携												●						○	○	○	
④	◎	公共交通の乗継 利便性の向上	乗合タクシーの 運行ダイヤの調整	必要に応じ随時対応													●					○	○	○	
			乗合タクシーとの 乗継運賃割引の導入			割引制度について協議 → 協議が整い次第、実証実験				本格運行に向け評価検証（利用者数・収支など）を行い、定期的に見直し															
⑤	○	公共交通を活用した 交流人口の増加促進	観光情報とあわせた 公共交通情報の案内	関係者と協議を行いながら観光情報と連携																					
			各種イベントとのタイアップ、 企画切符等の販売の検討	関係者と協議を行いながらタイアップ、企画乗車券の発行														●					○	○	○
			イベントチラシに差し込み 可能な交通案内の作成	路線再編等に合わせて随時更新																					
⑥	○	誰もが使いやすい 環境の整備	待合環境の整備	良好な待合環境の情報収集・具体の見直し内容の検討				財源が確保でき次第、待合環境整備の推進																	
			車両の位置・接近を知らせる システムの導入				バスロケーションシステム等の導入検討 → 実証実験												○	○	○				
			バリアフリー化の推進	良好なバリアフリー環境の調査・具体の見直し内容の検討				検討結果に基づきバリアフリー環境整備の推進																	
			多様な支払方法の導入	多様な支払方法の導入検討 → 実証実験				利用状況や要望を踏まえながら定期的に見直し																	
⑦	◎	地域で守り支える 交通環境づくり	公共交通について地域が 議論できる場づくり	地域主体運行の支援制度の構築				協議が整ったものから実証運行、評価検証（新規サービスの利用状況など）																	
			地域主体の交通サービス 運営組織への支援																						
			新たな収入源の確保 （ふるさと納税、広告収入など）	収入源の受入態勢の整備		評価検証（収入状況など）を行いながら対象の拡大											●				○	○	○		
			ノーマイカーデーの推進	ノーマイカーデーの推進		評価検証（実施日の公共交通利用者数の変化など）を行いながら定期的に見直し																			
⑧	◎	周知広報 資料の提供	五城目町公共交通 マップの作製			公共交通マップの作製		路線再編等に合わせて随時更新												○	○				
			地域や属性に合わせた モデルコースの提供			利用モデルコースの作成																			
⑨	○	公共交通への 転換支援	モビリティマネジメント の推進	定期的に啓発活動実施。関係機関と調整し随時連携																		○	○	○	
			運転免許証の 自主返納者への支援	支援制度の構築と周知		評価検証により必要に応じて見直しながら継続																			
⑩	○	新たな技術の導入	ICTによる乗合タクシー の効率化			ICTによる乗合タクシーの効率化 → 実証実験																			
			MaaS導入に向けた 運行データの作成			運行情報のオープンデータ化と活用														●		○	○	○	
			環境負荷の少ない交通モード の導入に向けた検討			財源が確保でき次第、低環境負荷な交通環境整備の推進																			

事業①：公共交通空白地域や中心市街地における新たな交通モードの導入

■新たな交通モードの検討

- 町内に残された公共交通空白地域の解消や中心市街地における公共交通の利用が不便な地域に対して、既に町内で運行している公共交通を最大限有効活用することで新たな交通モードの導入を検討する。
- 現状、各地域でデマンド運行している乗合タクシーは利用者が固定化され、中心市街地での乗降場所の利用傾向は把握できていることから、既存の乗合タクシーを中心市街地では定時定路線化するなど、適切に連携することで効率的な運行や利便性の向上を目指すとともに適正な運賃を設定する。

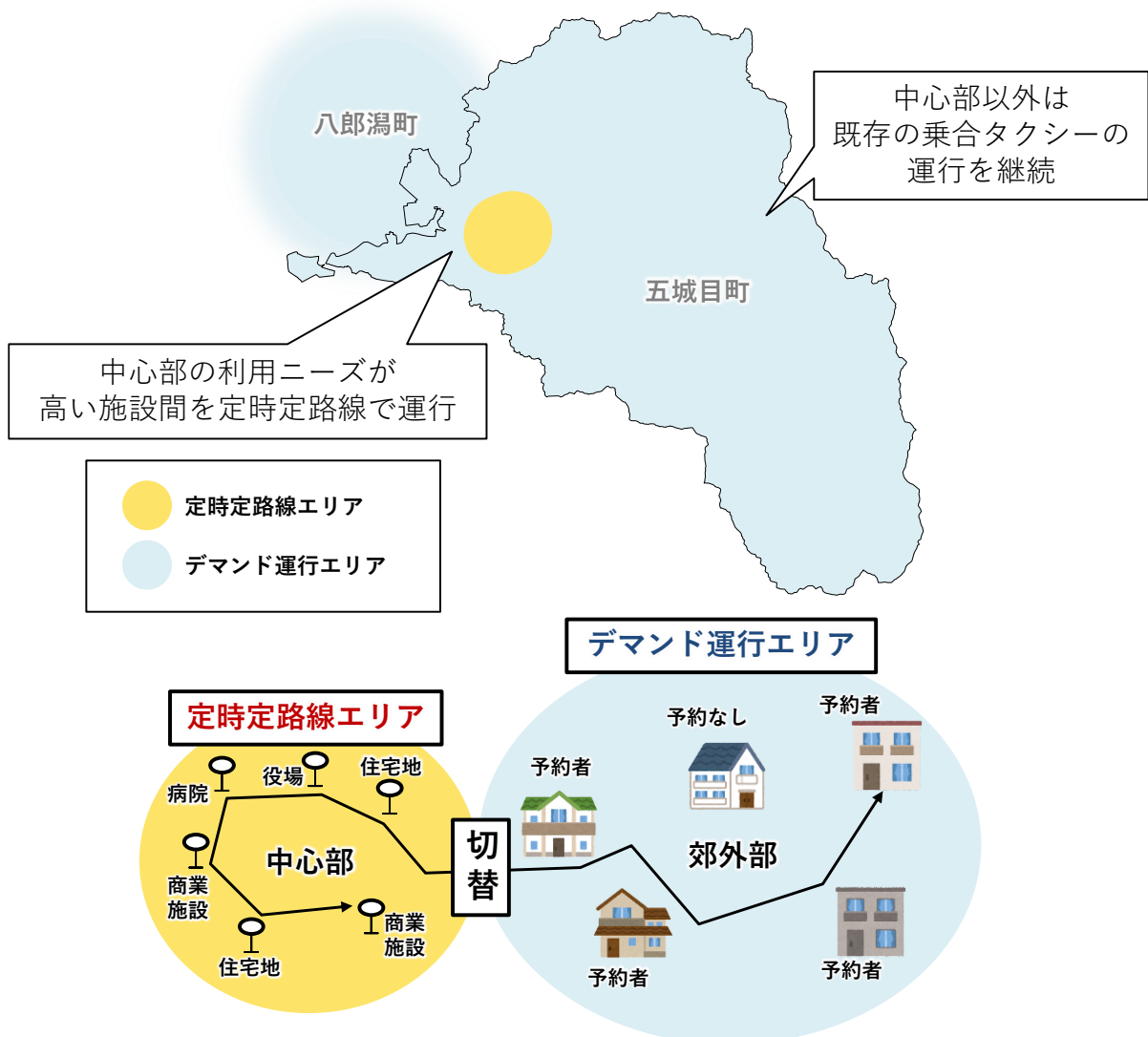


図 中心市街地での運用イメージ

個別事業	令和4年度		令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
新たな交通モードの検討	運行内容の検討 交通事業者との調整		路線再編 実証運行		本格運行、評価検証（利用者数・収支・効率性など） を行いながら定期的に見直し					

事業②：乗合タクシーの運行内容の改善

■適切な運行ダイヤ・乗降ポイントの検討

- 乗合タクシーの各路線の利用者からは『帰り』の便で『運行時間がニーズに合っていない』といった不満が多く、町内の公共交通を利用できない町民からは『自分の行きたい目的地に行かない』といった不満が最も多い。
- 本計画では、町民の目的別の移動ニーズに合わせて運行ダイヤ・乗降ポイントを調整することで、町民の乗合タクシーに関する不満の解消を行う。

表 町民の移動ニーズ（時間帯）

「行き」の時間	時間	「帰り」の時間
8.3%	07:00～08:00	0.0%
29.2%	08:00～09:00	0.0%
12.5%	09:00～10:00	0.0%
0.0%	10:00～11:00	0.0%
0.0%	11:00～12:00	25.0%
0.0%	12:00～13:00	12.5%
8.3%	13:00～14:00	0.0%
0.0%	14:00～15:00	0.0%
0.0%	15:00～16:00	0.0%
0.0%	16:00～17:00	0.0%
0.0%	17:00～18:00	4.2%
0.0%	18:00～19:00	4.2%
0.0%	19:00～20:00	4.2%
0.0%	20:00～21:00	0.0%
0.0%	21:00～22:00	0.0%
0.0%	22:00～23:00	4.2%
0.0%	23:00以上	0.0%

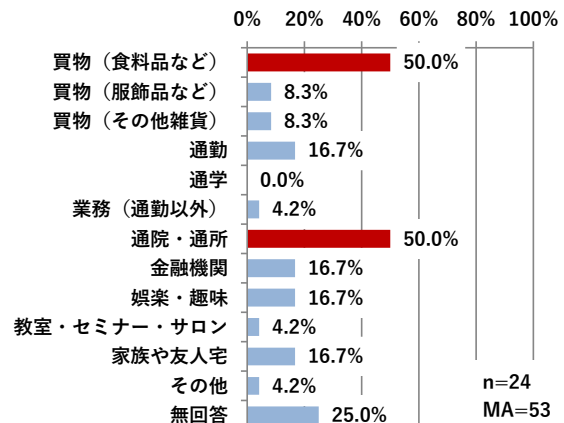


図 町民の移動ニーズ（目的）

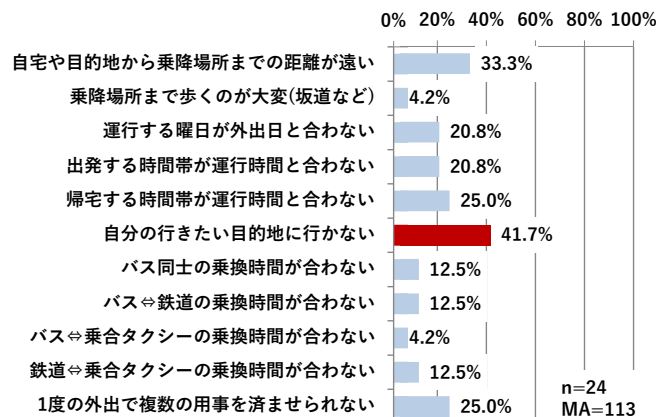


図 町民の公共交通を利用できない理由（運行に関するもののみ）

■未登録者の利用の検討

- 町内のみを運行する乗合タクシーは事前登録が必須となっており、観光客をはじめとする来訪者などの未登録者が利用しにくい状況となっている一方で、南秋地域広域デマンド型乗合タクシーでは条件付きで未登録者の利用を認めている。
- より多くの方に利用していただけるように、事前登録を基本としつつも、未登録でも利用できる運用方法を参考に、町乗合タクシーにおいても導入の可否を検討する。

個別事業	令和4年度		令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度		
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	
適切な運行ダイヤ・乗降ポイントの検討	運行内容の検討 交通事業者との調整				路線再編 実証運行		本格運行、評価検証（利用者数・収支・効率性など） を行いながら定期的に見直し				
未登録者の利用の検討	未登録者の利用実現に向けた交通事業者との調整 → 準備が整い次第、運用開始										

事業③：多様な移送サービスとの連携

■多様な移送サービスとの連携

- 本町では複数の公共交通により、町民の生活の移動手段を確保しているが、限られた公共交通のリソース（財政負担・車両・乗務員など）の中では、全ての町民の移動ニーズに対応しきれない実態も存在している。
- 今後、町民の生活の移動手段を確保する上では、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施設が独自に運行する輸送資源を有効活用する必要がある。
- 本事業では、商業・福祉・医療分野をはじめとする移送サービスと公共交通との役割分担を図りながら、公共交通が運行していない時間の補完を目的として可能な範囲で連携する。

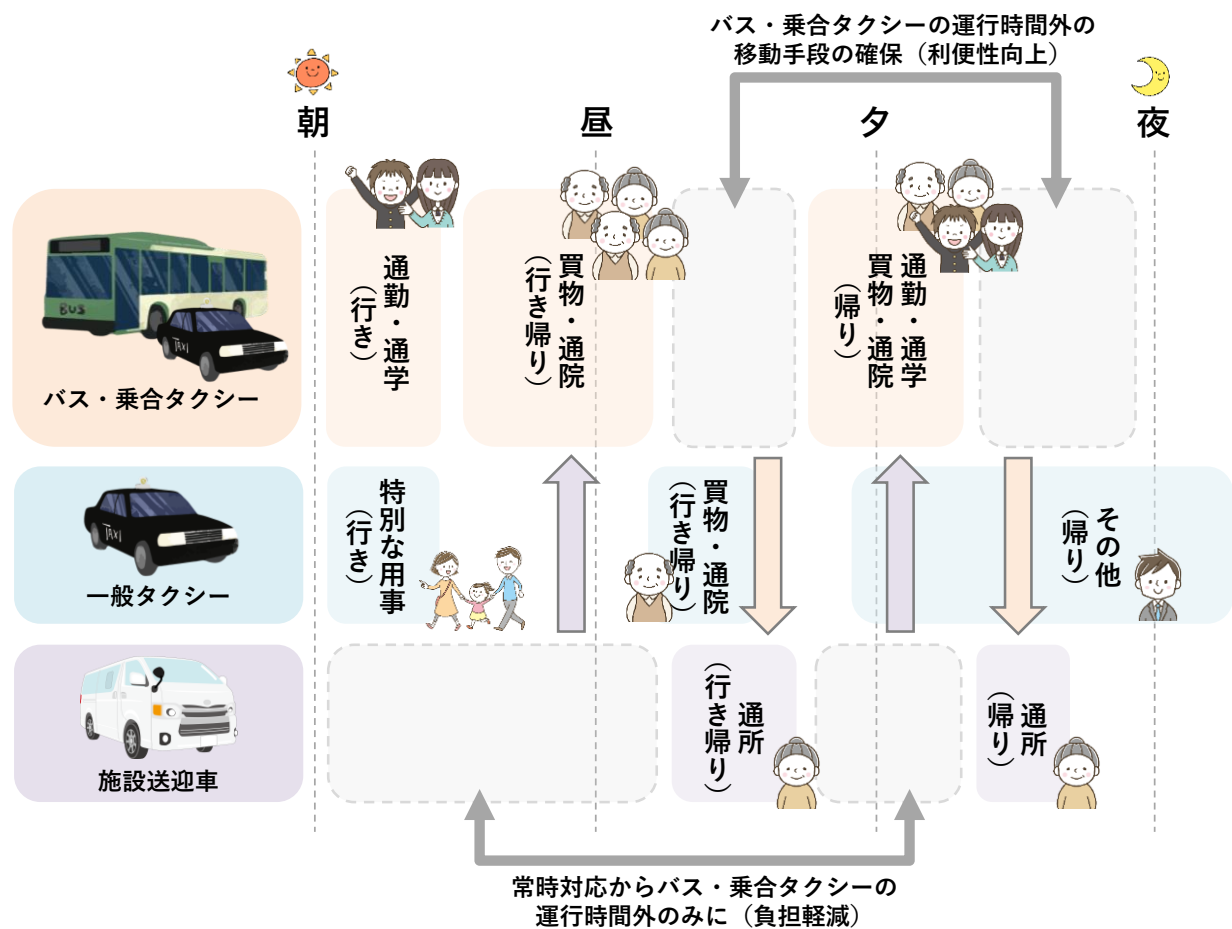


図 移送サービスの役割分担イメージ

個別事業	令和4年度		令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
多様な移送サービスとの連携	関係者と協議を行いながら随時連携									

事業④：公共交通の乗継利便性の向上

■乗合タクシーの運行ダイヤの調整

○町内を運行する公共交通は、それぞれの運行目的・方針に基づいて稼働しているが、路線間の乗り継ぎを意識した路線構成、ダイヤ編成にはなっておらず、乗継利用がしにくい状況が散見されている。

○本事業では、町内の主要路線である乗合タクシーの各路線と町外の市町村を結ぶ路線バスの乗継ニーズが高い時間について、安心かつ便利に移動できるように最短 10 分、最長 30 分以内で乗り継ぎができるように運行ダイヤを検討する。



図 乗継時間のイメージ

■乗合タクシーとの乗継運賃割引の導入

○例えば、町内から秋田市の中心部まで中央交通が運行する路線バスの一泊乗車券を利用すると往復 1000 円で利用でき、乗合タクシーの利用料（最大 600 円）も合わせると往復で 2,000 円を上回る支払いも考えられる。乗合タクシーと路線バスの併用は金銭的に負担が大きい。

○本事業では誰もが少しでも金銭的不安を抑えて公共交通を使えるように、乗合タクシーに乘継運賃割引の導入を検討する。

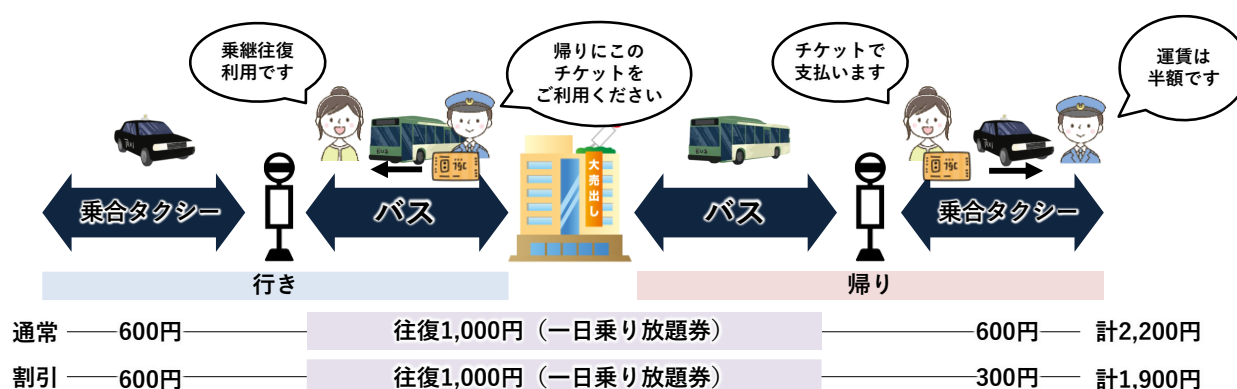


図 乗継割引のイメージ

個別事業	令和4年度		令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
乗合タクシーの運行ダイヤの調整	必要に応じ随時対応									
乗合タクシーとの乗継運賃割引の導入			割引制度について協議 → 協議が整い次第、実証実験				本格運行に向け評価検証（利用者数・収支など）を行い、定期的に見直し			

事業⑤：公共交通を活用した交流人口の増加促進

■観光情報とあわせた公共交通情報の案内

- 公共交通の利用者数を増加させるために、町民の利用に加え、来訪者をターゲットとした利用促進を行う。
- 庁内関係部署との連携・協力を図りながら、町内観光施設・事業などの情報発信における公共交通を利用したアクセス案内を積極的に推進する。
- 町内の主要施設や交通結節点における経路地情報を始めとする来訪者にもわかりやすい公共交通案内、インターネットなどの各種媒体を活用した来訪者が検索しやすい公共交通案内の発信に努める。

■各種イベントとのタイアップ、企画切符等の販売の検討

- 町内では『朝市』をはじめとする様々なイベントが行われており、イベント主催者とのタイアップを図りながら、各種イベントの情報発信において公共交通を利用したアクセス案内を積極的に推進する。
- 公共交通が選ばれるよう、乗車券に目的地で利用できる金券を含めたり、往復利用時に運賃が割引されたりなど、利用者に可能な限りインセンティブを与える企画乗車券の内容を検討する。

■イベントチラシに差し込み可能な交通案内の作成

- イベント主催者に対してイベント時の参加者の公共交通利用呼びかけ依頼を行うなど、積極的に連携する方法を検討する。
- 具体的にはイベント時に配布するチラシに添付しやすいような、公共交通利用案内のテンプレートを作成し、活用いただくことを想定する。

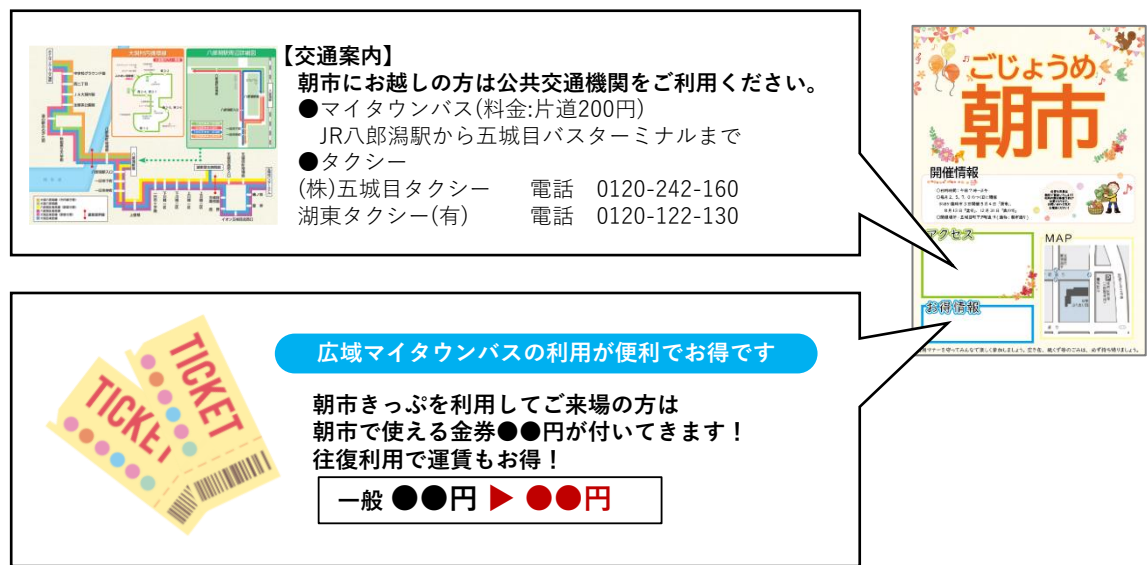


図 イベント向けチラシイメージ

個別事業	令和4年度		令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
観光情報とあわせた公共交通情報の案内	関係者と協議を行いながら観光情報と連携									
各種イベントとのタイアップ、企画切符等の販売の検討	関係者と協議を行いながらタイアップ、企画乗車券の発行									
イベントチラシに差し込み可能な交通案内の作成	路線再編等に合わせて随時更新									

事業⑥：誰もが使いやすい環境の整備

■待合環境の整備

- 乗継時刻の調整などを行うことで待合負担の軽減を図るが、乗り継ぎが行われる主要施設などの地域公共交通結節点に対して、安心・快適に乗り継ぎが行えるような利用環境の整備を行う。
- 施設の協力により雨風がしのげるような待合環境が確保できる場合は、施設内の休憩スペースなどに、乗継時間などの利用に役立つ総合時刻表や運行情報をデジタルサイネージ等で発信することで待合環境を整備する。
- 待合スペースが確保できないものに関しては、土地所有者に協力を得ながら停留所付近に上屋やベンチを設置することも検討する。

■車両の位置・接近を知らせるシステムの導入

- 利用者が安心して待ち時間を過ごせるように、スマートフォンなどから車両の現在地や到着予定時刻、遅延状況などがわかるバスロケーションシステム等の導入を検討する。
- *バスロケーションシステム：バスの接近や到着予測時刻情報を、停留所や携帯電話に提供する機能。これによって、利用者は待ち時間の目安がわかり、時間の有効活用が可能。

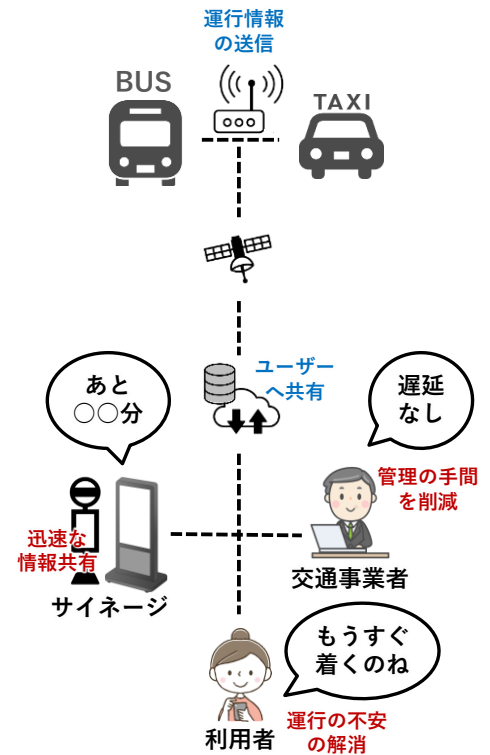


図 情報発信イメージ

■バリアフリー化の推進

- 公共交通利用に対する様々な障壁を取り除くため、ハード・ソフト両面での施策を検討する。
- 利用者視点のきめ細やかな対応・情報提供により、身近で親しみやすく、気軽に公共交通を利用できる環境づくりを推進する。
- 関係機関と連携し、UD タクシー車両やノンステップバスの導入、公共交通の拠点となる施設のバリアフリー化等を促進する。

図 JPN TAXI（ジャパントクシー）
（トヨタ HP より）

■多様な支払方法の導入

- 現在、町乗合タクシーの利用には乗車券の購入が必要となっており、利用者は車内にて1,000円単位で乗車券を購入し、利用金額に合わせて支払っている。
- 将来的には電子決済を利用したいと考えている町民も多いことから、様々な決済方法の浸透状況を十分に考慮しながら幅広い世代に受け入れられる支払い方法の導入を検討する。

個別事業	令和4年度		令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
待合環境の整備	良好な待合環境の情報収集・具体的見直し内容の検討				財源が確保でき次第、待合環境整備の推進					
車両の位置・接近を知らせるシステムの導入					バスロケーションシステム等の導入検討 → 実証実験					
バリアフリー化の推進	良好なバリアフリー環境の調査・具体的見直し内容の検討				検討結果に基づきバリアフリー環境整備の推進					
多様な支払方法の導入	多様な支払方法の導入検討 → 実証実験				利用状況や要望を踏まえながら定期的に見直し					

事業⑦：地域で守り支える交通環境づくり

■公共交通について地域が議論できる場づくり

○将来的な公共交通の維持に向けて、各地域で「自分たちが住んでいる地域の公共交通を今後どうすべきか」について、公共交通への関心を高めながらみんなで考えていく必要があることから、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、地域が運営組織となって運行する公共交通の導入や環境改善に関する取り組みの可能性について検討する。

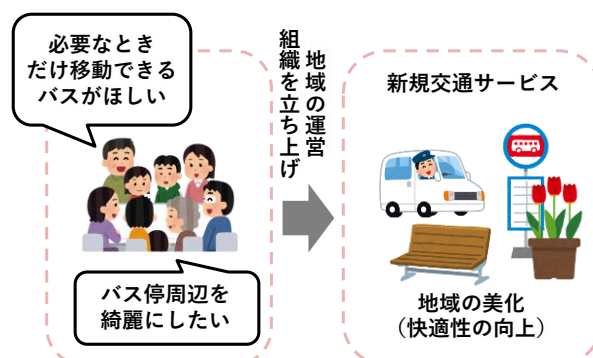


図 地域の話し合いのイメージ

■地域主体の交通サービス運営組織への支援

- 地域の公共交通の維持のため、企業や NPO が運行する送迎サービスや近所同士の助け合いに対する公的な支援を想定することで、将来的にも持続可能な移動サービスの担い手の確保に向けた取り組みを行う。
- まずは、買物や通院のための自由な移動手段を持たない住民に対して地域もしくは NPO が運行主体となり移動支援を行う、地域単位でのボランティア移送サービスの導入の可能性を議論する。

■新たな収入源の確保（ふるさと納税、広告収入など）

- 公共交通は身近なもの、地域みんなのものという意識を高めるため、ふるさと納税による寄付や広告収入などにより資金を募る。
- 集まった資金は運行事業費や実証運行費、新規車両購入費等に活用し、より町民が移動しやすい交通環境の構築を行う。



図 ふるさと納税による車両購入（高知県香南市）

■ノーマイカーデーの推進

- ほとんどの町民が日常的な移動手段として自家用車を用いており、自家用車依存が高くなっていく一方で、人々の移動手段において『自家用車への過度の依存』から脱却させることが、公共交通の維持だけでなく、地球温暖化等の環境問題への対応、地域活性化といった観点から注目されている。
- 県の取り組みと連携しながら、町民や企業、行政等と一緒に取り組める施策を展開し、自家用車だけに頼らない交通社会の形成を目指すことを目的として、ノーマイカーデーを実施することで自家用車の利用を控えて公共交通による移動を促進する。

個別事業	令和4年度		令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
公共交通について地域が議論できる場づくり	地域主体運行の支援制度の構築				協議が整ったものから実証運行、評価検証（新規サービスの利用状況など）					
地域主体の交通サービス運営組織への支援										
新たな収入源の確保（ふるさと納税、広告収入など）	収入源の受入態勢の整備		評価検証（収入状況など）を行いながら対象の拡大							
ノーマイカーデーの推進	ノーマイカーデーの推進		評価検証（実施日の公共交通利用者数の変化など）を行いながら定期的に見直し							

5.目標達成に向けた取り組み

* 地域公共交通利便増進事業の活用検討事業（国補助）

事業⑧：周知広報資料の提供

■五城目町公共交通マップの作製

○町内外の多くの人々が五城目町の公共交通のことを簡単に理解し、気軽に利用できるように、誰もがわかりやすい、公共交通案内ツールを作成する。

■地域や属性に合わせたモデルコースの提供

○利用者目線での身近で手軽な交通サービスであることの認識や、『使いたい』と感じてもらえるための工夫が重要であることから、住んでいる地域や利用者の属性に応じたわかりやすい情報提供ツールを検討する。

○ツールには公共交通のメリットや乗継案内等も表示することとし、例えば高齢者の場合は、想定される通院や買物、集会所での集まりなどの際に、目的地に『いつ到着して、どれくらい滞在するのか』を把握できる内容のモデルコースを検討する。



図 公共交通マップイメージ（愛媛県西条市）

個別事業	令和4年度		令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
五城目町公共交通マップの作製			公共交通マップの作製		路線再編等にに合わせて随時更新					
地域や属性に合わせたモデルコースの提供			利用モデルコースの作成							

事業⑨：公共交通への転換支援

■モビリティマネジメントの推進

- 公共交通への転換に対するハードルをできるだけ低くするために前述の周知広報資料配布と連携して『自家用車よりも経済的』や『これなら使えそう』と転換に繋がるような取り組みを行う。また、高齢者や自家用車を保有する方だけでなく、運転免許証を持たない児童・生徒等若年層を含む全ての世代について公共交通の利用を促進するため、それぞれにターゲットを絞ったアプローチでモビリティマネジメントを推進する。
- 町内の商店・各種事業者の参画による各種サービス（料金割引・宅配・休憩等）と連携することで町民の外出意欲を高め、公共交通利用機会の増大や地域の活性化を促進する。

■運転免許証の自主返納者への支援

- 普段、自家用車を利用してきた方が躊躇なく公共交通への転換に踏み切れるように、運転免許証自主返納者に対する地域公共交通の利用支援の内容を検討する。
- 自主返納者への支援策として、積極的な公共交通の周知とともに返納者には『無料お試しチケット』を発行する。
- なお、既に自主的に免許返納を行った町民も発行対象とするが、そもそも運転免許証を持ったことが無い町民と過度に差が生じないように、割引の金額や回数に十分に配慮する。

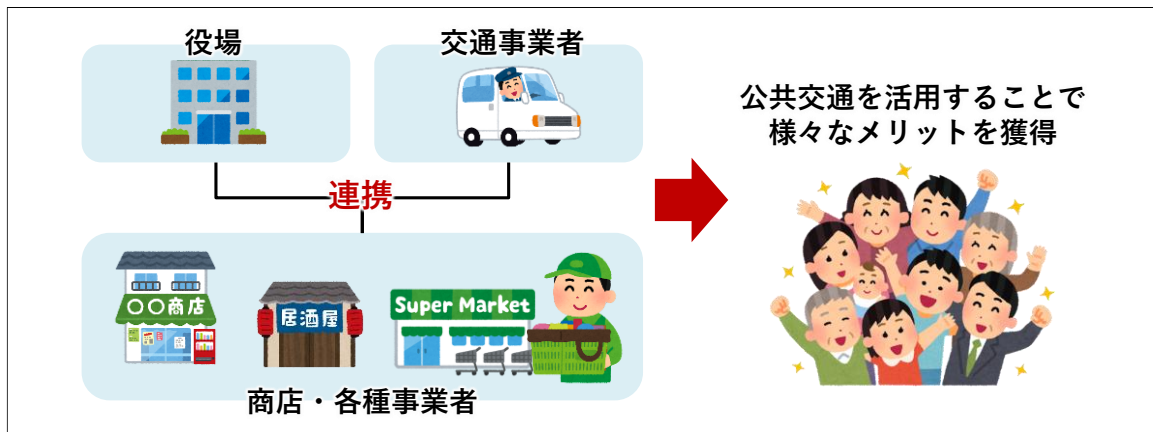


図 公共交通を活用した地域活性化イメージ

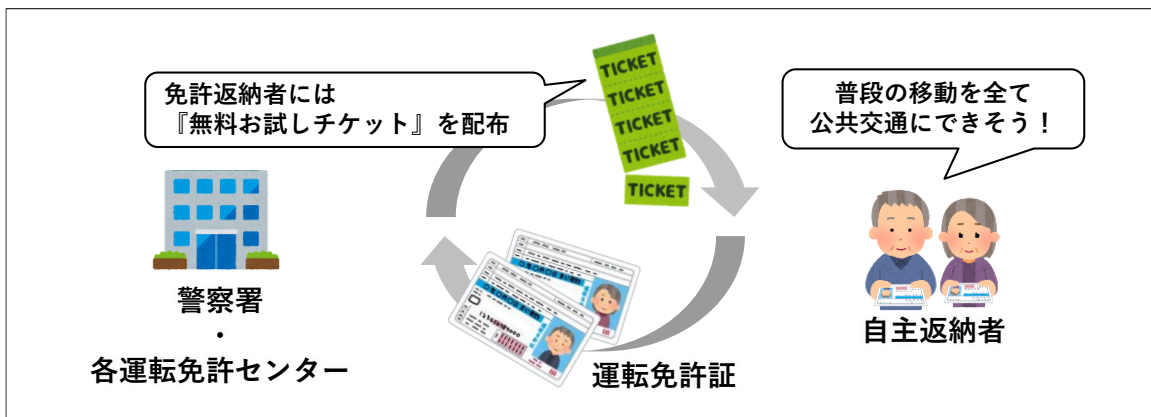


図 免許返納者への支援イメージ

個別事業	令和4年度		令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
モビリティマネジメントの推進	定期的に啓発活動実施。関係機関と調整し随時連携									
運転免許証の自主返納者への支援	支援制度の構築と周知		評価検証により必要に応じて見直しながら継続							

5.目標達成に向けた取り組み

* 地域公共交通利便増進事業の活用検討事業（国補助）

事業⑩：新たな技術の導入

■ICT による乗合タクシーの効率化

- 乗合タクシーの見直しに伴う利用者の利便性向上や運行業務の円滑化に配慮し、効率的な運行経路検索と車両の配車システムの導入を検討する。
- 具体的にはパソコンやスマートフォン等によるオンライン予約にも対応した新しいオペレーションシステムの導入を検討し、誰もが利用しやすい予約体制の整備に努める。

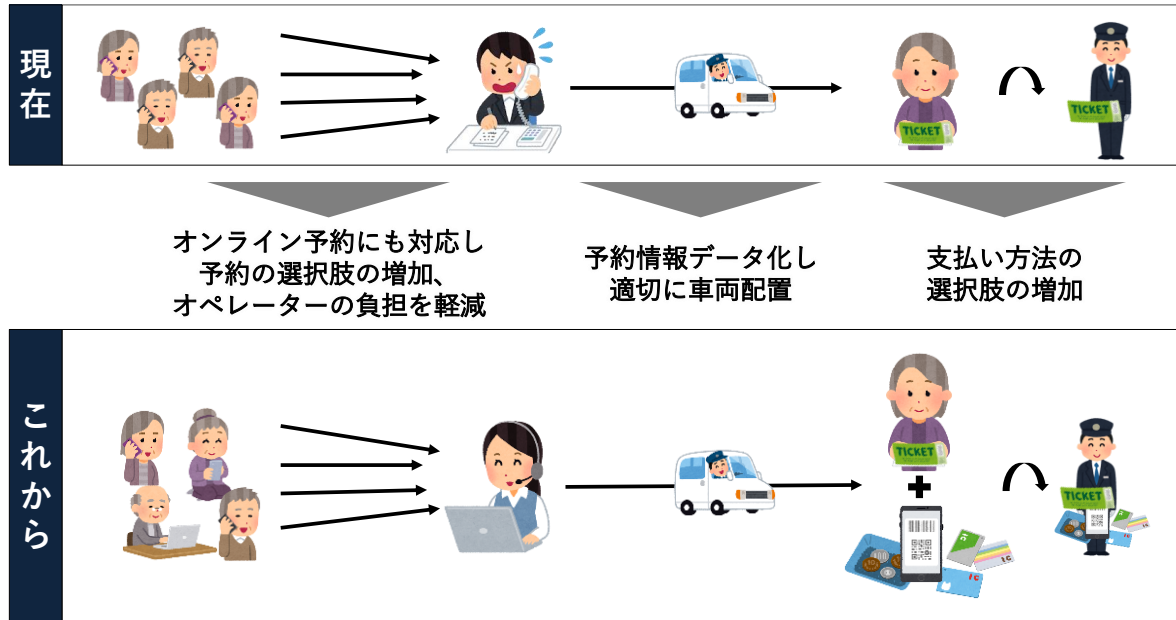


図 新予約システム運用イメージ

■MaaS 導入に向けた運行データの作成

- 南秋地域広域マイタウンバスと同様に利用者の利便性を高めるため、乗合タクシーにおいても紙媒体の時刻表だけでなく、スマートフォンやパソコンなどを用いて公共交通の運行情報が簡単に確認できるよう、公共交通データフォーマットとなる GTFS 形式で作成し、オープンデータとして公開する。
- 将来的には、目的地までの最適な移動手段の選択をはじめ、一括精算や乗継割引、企画乗車券の発行など、利用者の更なる利便性向上のため、MaaS などの社会動向に合わせた新技術等の導入に向けての調査・検討を県や関係市町村との広域的連携を念頭に置いて進める。

■環境負荷の少ない交通モードの導入に向けた検討

- 利便性向上による人に優しい公共交通を目指しながら、地球環境にも優しい公共交通を目指すため、モビリティマネジメントの推進とともに、今後の車両技術の進展に応じて、電気自動車を始めとする低環境負荷車両の導入についても検討する。

個別事業	令和4年度		令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
ICTによる乗合タクシーの効率化					ICTによる乗合タクシーの効率化 → 実証実験					
MaaS導入に向けた運行データの作成					運行情報のオープンデータ化と活用					
環境負荷の少ない交通モードの導入に向けた検討					財源が確保でき次第、低環境負荷な交通環境整備の推進					

5- 2 数値目標の設定・評価方法

- 前項までに示した事業の内容を踏まえて、本計画で設定した基本方針・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設定する。指標については、目標値の達成状況の経過を持続的に確認できるものを設定する。
- 目標値については、計画最終年である令和 8 年度において達成状況を確認するものとするが、令和 6 年度において、実績等により確認ができるものについては、中間モニタリングとして進捗確認を検討する。

表 目標値と検証方法

指標	現況値	目標値	検証方法	検証時期
	〔過年度実績〕	(令和 8 年度)		
① 五城目町が運行を支援する地域公共交通の年間利用者数	334,599 人/年 (令和 2 年度)	334,600 人/年	○五城目町が運行を支援する地域公共交通の年間利用者数	毎年
② 五城目町が運行を支援する地域公共交通に対する財政支出	約 1,500 万円 (令和 2 年度)	現状を維持	○計画最終年の町内を運行する地域公共交通全体の支出額	毎年
③ 公共交通利用者の公共交通へ不満を持っている割合	50% (令和 3 年度)	40%	○次期計画策定時に実施するアンケート調査で把握	最終年
④ 公共交通の停留所・待合所に対する満足度	2.70 (令和 3 年度)	3.00	○次期計画策定時に実施するアンケート調査で把握	最終年
⑤ 運転免許証自主返納者を対象とした無料お試しチケットの発行者数	—	計 250 人	○計画実施期間中の返納記念割引チケットの発行者数の合計	毎年

五城目町が運行を支援する地域公共交通とは…

路線バス五城目線、南秋地域広域マイタウンバス、乗合タクシー馬場目線
乗合タクシー富津内線、乗合タクシー内川線、南秋地域広域デマンド型乗合タクシー
および本計画に基づき新たに運行を開始する路線を指す

5- 3 計画の推進体制

- 計画の推進にあたっては、五城目町が中心となって町民・交通事業者・関係主体等と連携・協働しつつ取り組むとともに、それぞれの主体に基本的な役割を分担する。
- 今後も引き続き下記の関係主体等から構成された「五城目町地域公共交通協議会」のもとで会議による管理のもと、計画全体の推進および事業の進捗状況の確認、目標の達成状況の確認等を行い、計画の着実な推進をする。

表 関係する主体と基本的な役割

区分	基本的な役割
五城目町	○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理および推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ○また、他の分野とも連携を図るための“橋渡し”となる役割を担い、町全体での取り組みの推進を図る。
地域住民	○公共交通の利用者の目線から、公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイデアを発案する役割を担う。 ○また、行政とともに公共交通を支えるなど、協働の取り組みによる公共交通の確保・維持に向けた取り組みの展開を図る。
交通事業者	○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた事業の展開を行うとともに、五城目町とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。
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。
国・県	○全体的な統括の視点や、他地域での事例等を踏まえながら計画の推進に対して助言するとともに、監査としての判断をする。
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。
有識者	○本計画に示す事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。

5-4 計画の推進方法

- 本計画における基本目標の達成状況・事業の効果を検証するため、指標・目標値を設定する。
- 各基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、事業ごとにPDCAサイクル（計画（PLAN）・実行（DO）・評価（CHECK）・改善（ACTION）の循環検討手法）の考え方に基づき、検証を実施する。
- 具体的に示す事業・事業内容を踏まえて指標及び目標値を設定し、本計画による定量的な効果について把握する。

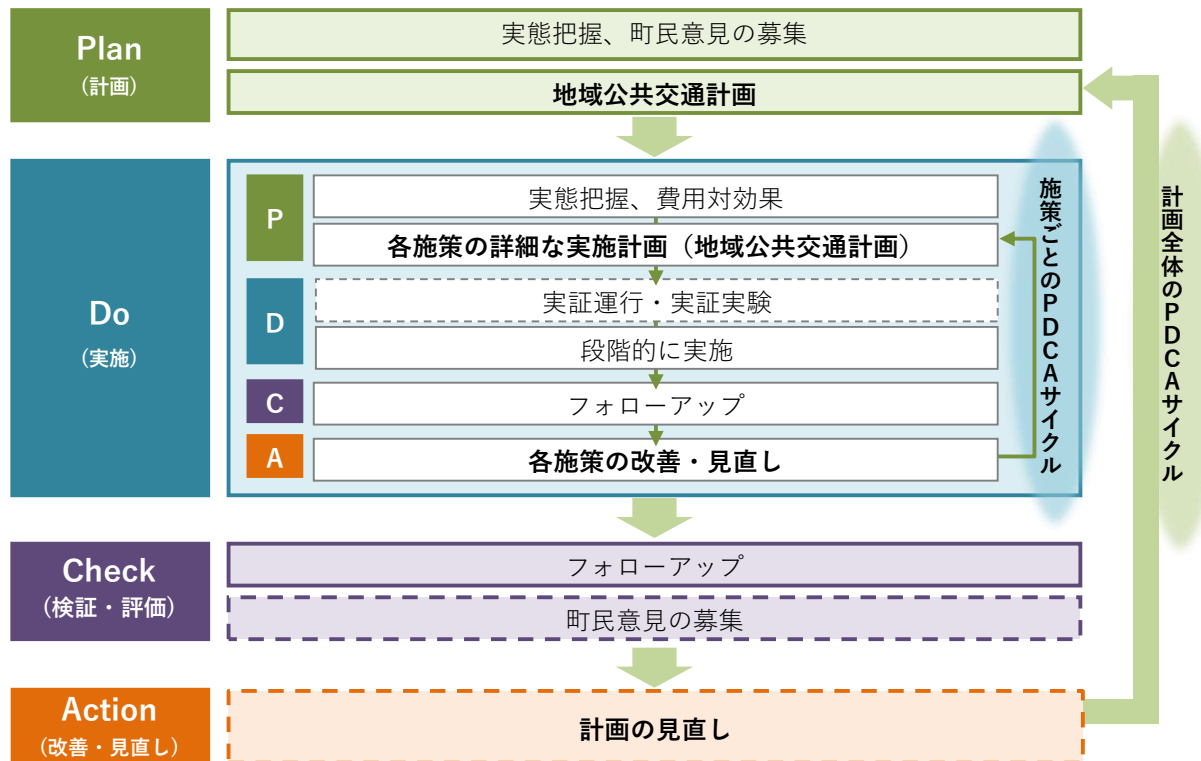
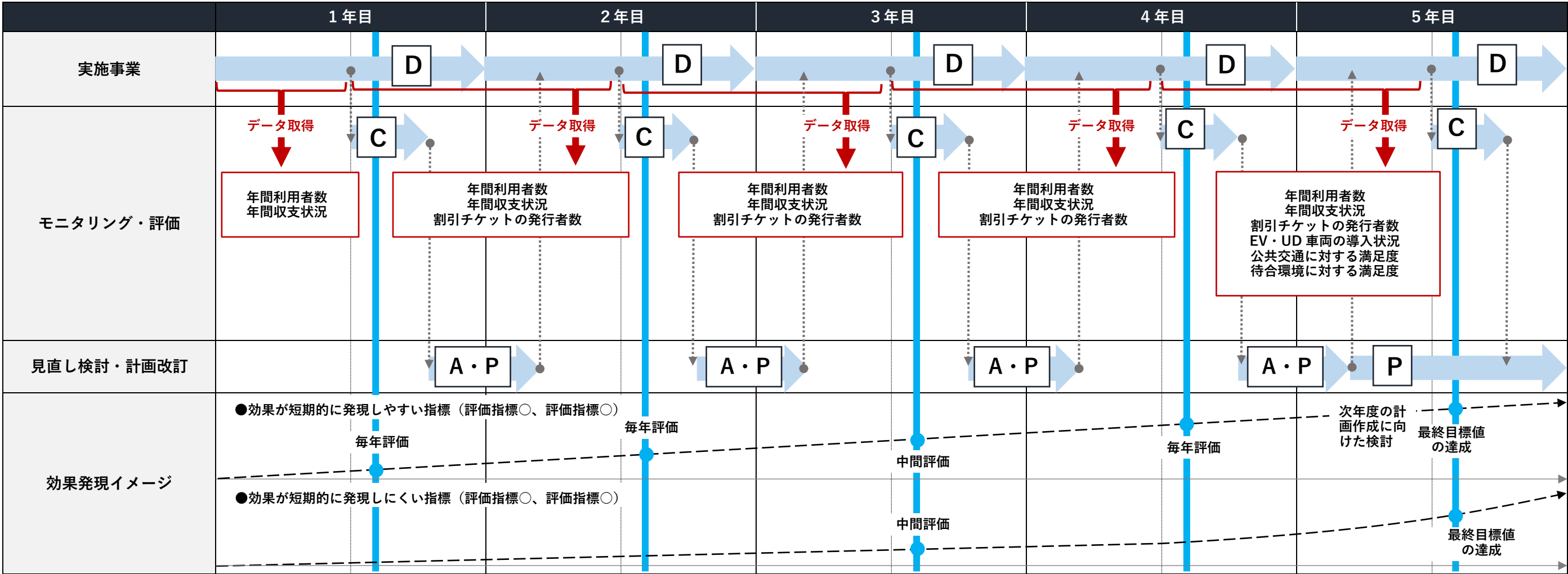


図 PDCA サイクルイメージ

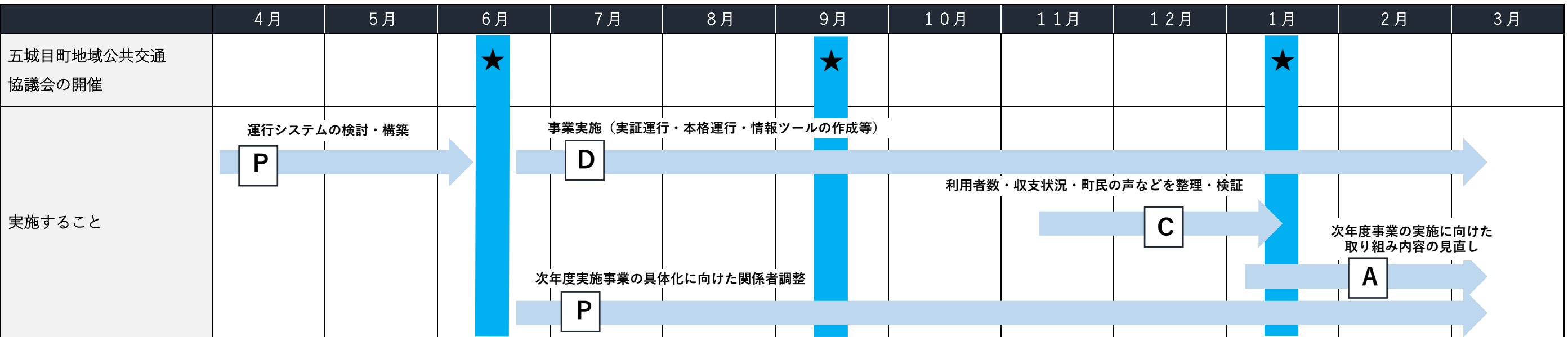
※PDCA サイクルとは、計画→実施→検証・評価→改善・見直しを繰り返しながら、継続的な改善を行う仕組みのこと。

5.目標達成に向けた取り組み

●PDCA サイクルの取り組みスケジュール



●初年度実施イメージ





五城目町地域公共交通計画

策定：令和４年３月

発行・編集：五城目町

五城目町役場 まちづくり課

〒018-1792 秋田県南秋田郡五城目町西磯ノ目一丁目１－１

電 話 018（852）5361

F A X 018（852）3151