

第3章 秋田県の地域公共交通の課題

1. 県全体の課題

課題1: 将来の秋田の姿を見据えた地域公共交通ネットワークの構築が必要

本県では人口減少が進展する状況にあり、市町村の取組（立地適正化計画など）により市街地などの特定のエリアに対する人口の集約等を進めているエリアもみられるものの、多くの市町村では市街地の周辺や郊外部・中山間部などでの人口密度の低下により、広い範囲に低密度な人口が分布する状況がみられます。

一方、本県は全国で最も高齢化率が高い県ですが、市街地の周辺や郊外部・中山間部などのエリアにおいては、特に高齢化が顕著に進展する状況がみられるなど、人口減少等により面的にまとまった移動需要は減少しながらも、移動に制約を抱える高齢者等が増加することで、地域公共交通に対して求められる役割が増えています。

また、市町村を跨ぐ移動に視点を移すと、各圏域とも通学・通勤や、通院などで一定の流動があり、また、コロナ禍以前は近年増加傾向にあった観光客も、交通拠点と県内の各観光地までなど、市町村を跨ぐ移動需要を担っており、これをきちんと捉えることは、今後ますます重要となります。

このように様々な移動需要を満たすことが求められる地域公共交通は、広域路線と域内交通それぞれが、十分な役割分担を果たしながら、きめ細やかなサービスである必要がありますが、既存の地域公共交通ネットワークでは充分に対応しきれていないとはいえ、県、市町村、交通事業者においても対応の必要性は認識しつつも、体制面や財政面での制約等から効果的な解決策が必ずしも示せていない実状等があります。

このため、県、市町村、交通事業者それぞれが、広域路線については広域な流動を支える幹線ネットワークとして、域内交通については、移動需要が広く薄く分布する地域特性等を踏まえて、さらには、商業施設等が提供する移動サービスの活用やそれとの役割分担も念頭に置きながら適切な移手段の提供を検討することが必要となります。県としても、利用者数の全体的な底上げ、望ましいネットワーク構築に資する財政支援など、多面的・重層的な取組を通じて、将来の秋田の姿を見据えた地域公共交通ネットワークの構築が必要です。

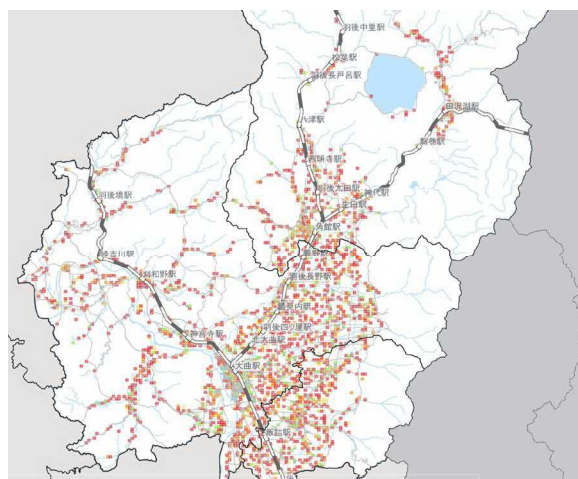
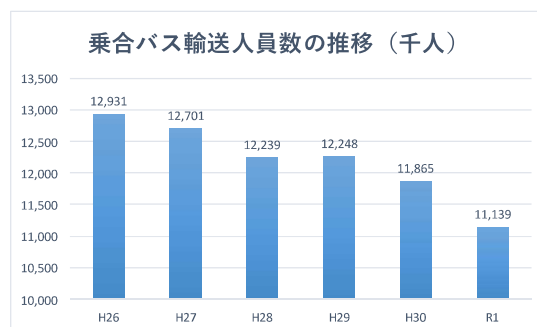


図 仙北圏域の高齢化率(一例)

出典：2015 国勢調査



出典：「業務概要（令和2年版）」東北運輸局秋田運輸支局 13 頁を基に作成

課題2:財政的な制約を踏まえつつも、地域公共交通の維持・確保のみならず、活性化までも図ることが必要

課題1のとおり、将来の秋田の姿を見据えた地域公共交通ネットワークの構築を図ることと併せて、その構築されたネットワークの維持・確保を図っていくことが重要であることは言うまでもありません。これまでも県や市町村では、国庫補助も活用しながら、この維持・確保に努めてきたところですが、県民の移動実態として、通勤や通学、買い物、通院の日常的に発生する生活移動において、市町村内移動はもとより、市町村間を跨いだ移動も見られ、これらを地域公共交通がしっかりと支えられる存在であり続けることが求められています。

一方、県全体での人口減少の進展による利用者の母数自体の減少や、少子化による高校生の減少に伴う通学需要の減少、コロナ禍による外出機会の減少などを背景に地域公共交通の利用者数は減少傾向にあり、路線バスにおいては国庫補助要件の未達の危険性のある路線も散見されるなど、このままでは地域公共交通の維持が困難となることが懸念されます。

また、地域公共交通の維持・確保に対する市町村の財政負担や交通事業者の欠損負担は年々増加傾向にあり、採算面からも地域公共交通を維持することが困難となる可能性が考えられます。

このため、各エリアの地域特性や各路線の利用状況等に応じて、新たなサービスの導入、既存サービスの更なる支援を通じた活用等様々な選択肢の中から適切な運行のあり方等を見極めるなど、県と市町村、交通事業者が連携した取組を進め、地域公共交通の維持・確保を図ることが必要です。

加えて、地域公共交通の利用者数が減少傾向にある中で、その維持・確保だけでは利用者数の減少傾向（地域公共交通の衰退）を止めることはできません。県もこれまでは、どちらかといえば、維持・確保に係る取組に注力してきたところですが、今後はこの減少傾向を緩和し続けていくため、活性化に向けた取組にも注力し、県全体で取り組むべき施策についての旗振りや、市町村、交通事業者の取組を後押ししていくことが必要です。

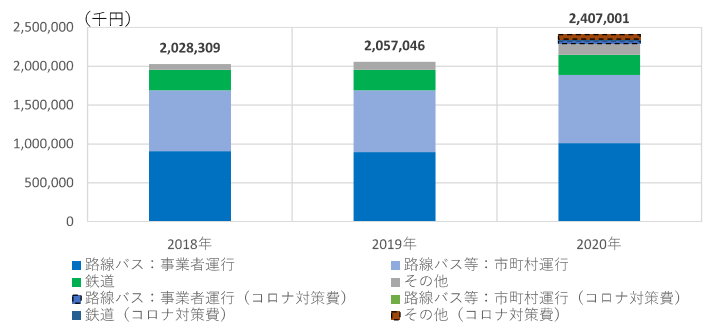


図 地域公共交通に対する市町村の財政負担状況(再掲)

出典：市町村アンケート結果（R3 実施）

課題3:地域公共交通への需要の十分な掘り起こしを通じて、過度な自家用車利用からの脱却が必要

一般的に、地域公共交通においては、モータリゼーションの進展がその利用者減の一因にあげられます。秋田県でも例外ではなく、今回行った調査によれば、通勤・通学、買物、通院など、あらゆるシーンで自家用車を使った移動が大宗を占めており、過度に自家用車を利用している状況にあると言えます。

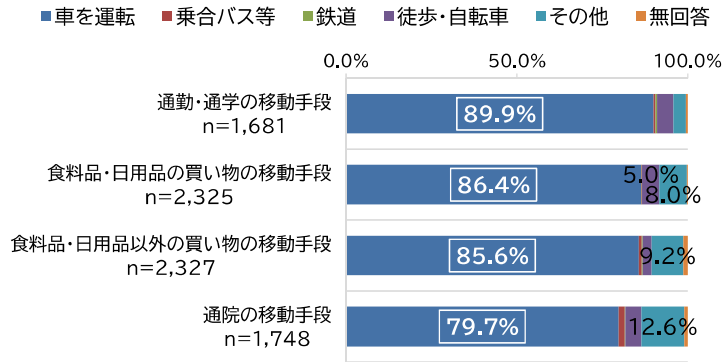


図 県民アンケート調査(R3 実施)

このような状況である一方で、2017年度（平成29年度）の道路交通法の改正による高齢運転者対策の推進などをはじめとして、社会全体として高齢者の免許返納に対する意識変化が起こっていますが、高齢化が顕著に進展する本県においては、高齢者の移動需要の掘り起こしを行いつつ、的確に移動手段を提供することや利用促進などの取組を進めることで、免許返納を更に促すとともに、地域公共交通を積極的に活用する利用者になってもらうことが期待できます。

加えて、地域公共交通の主たる利用者層の一つである、高校生も通学手段において保護者の送迎が占める割合が多いものの、一部の高校では、生徒の安全確保や学校周辺の渋滞緩和のために、通学時における地域公共交通の利用を促進する意向を持っているところもあり、利用を促すPRを積極的に行うとともに、高校生の通学実態（通学方面・時間など）を踏まえて地域公共交通の見直しを図るなど、通学時間帯の利便性の維持・向上、さらには、費用負担軽減の観点から、運賃の在り方についても検討を加えることで、地域公共交通への利用転換が図られる可能性があると言えます。

このように、過度な自家用車利用の状況にあると言える本県ですが、まだまだ、地域公共交通利用を掘り起こす可能性を多く秘めていることから、まずは、この状況の脱却を、関係者一丸となって取り組むことが必要です。

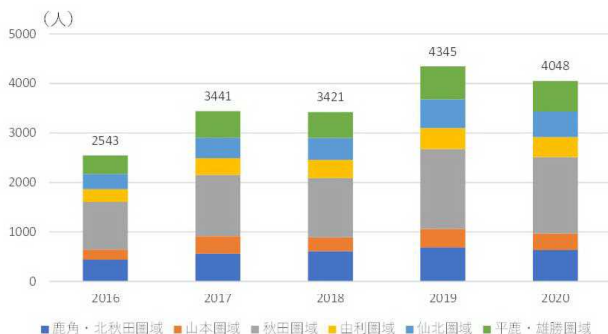


図 圏域別の65歳以上の免許返納者数(再掲)

出典：警察署別運転免許全部返納者数及び運転履歴証明書申請件数（65歳以上）

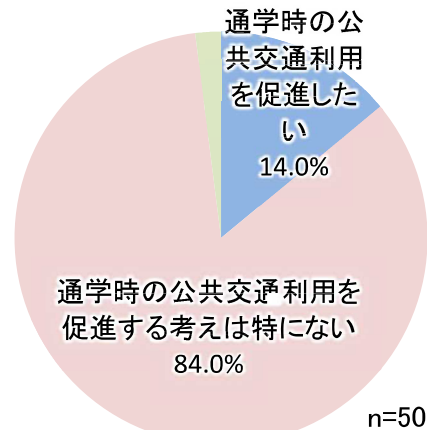


図 地域公共交通の利用に対する学校としての考え(再掲)

出典：高等学校アンケート調査（R3 実施）

課題4:地域公共交通を利用する上での“わかりやすさ”の向上を図ることが必要

地域公共交通のルートや運行状況等に関する分かりやすさは、そのまま、利用に当たってのハードルの高さを左右すると言っても過言ではありません。とりわけ、高齢化の進展が著しく、また、運行頻度が高いとは言えない地域公共交通が少なくなく、さらには、雪国ということで、冬期には、遅延等が頻発する秋田県にあっては、他の地域に比べてその重要性は高いと言えます。

全国的に見れば、昨今は、例えば、ルートや運行状況については、民間の経路検索サービスの普及・充実等によって一定の解消が図られてきているところであり、本県でも、大学が主体となって、路線バスや市町村内の一部の移動サービスなどを対象として、地域公共交通の運行情報を国が指定する標準フォーマット（GTFS-JP）への整理を進めており、鉄道などの地域公共交通の情報等も併せて、民間コンテンツでの経路検索等に対応しています。

これらのコンテンツに掲載されることにより、県民の移動だけではなく、県外からの来訪者においても円滑な移動の助けになることから、今後も常に最新の情報へ適切なタイミングで更新していくことはもちろん、交通サービスを提供する主体が積極的に情報整備を進めていくことが重要になります。

さらに、この情報整備を前提に、更に提供内容・方法の充実を図ることで、待合所等におけるきめ細やかな情報提供、リアルタイムで運行状況を把握できるサービスの提供等が可能となることから、県全体でこれを進めるとともに、民間コンテンツ等が有するノウハウなどの活用や、新たなデジタル技術の普及・応用等も行いつつ、運賃の支払いや目的地となる施設情報との連動した情報提供等、よりシームレスな利用環境を構築し、高齢者、障がい者含めたあらゆる利用者にとって利便性の高いサービスを提供し、よりわかりやすく・使いやすい環境へと改善を図ることが可能となります。

表 主要なコンテンツでの経路検索の可否

交通モード	事業者	コンテンツ				
		駅すばあと	NAVI TIME	ジョルダン	駅探	Google map
鉄道	JR東日本	○	○	○	○	○
	秋田内陸縦貫鉄道	○	○	○	○	○
	由利高原鉄道	○	○	○	○	○
路線バス	秋北バス	×	○	○	×	○
	秋田中央交通	○	○	○	○	○
	羽後交通	○	○	○	×	○
高速バス	JRバス東北	×	○	○	○	○
市町村交通	県内各市町村	5自治体 /25自治体	20自治体 /25自治体	12自治体 /25自治体	0自治体 /25自治体	20自治体 /25自治体

課題5: 地域公共交通の一体性を高めるため、交通結節点等における交通機関同士の接続性の強化が必要

他県から本県への来訪者における移動手段として新幹線が最も多くなっており、次いで飛行機・在来線と続きますが、それぞれ主要な交通拠点において鉄道や路線バスなどの地域公共交通へ乗り継いで目的地へ移動する実態や、レンタカーを利用して移動する実態が多くみられます。

また、県内において県民が主要な交通拠点を利用する際には、鉄道間（在来線→在来線）の乗継ぎや、鉄道から路線バスへの乗継ぎなども一定数みられるなど、地域公共交通間を乗り継いでいる実態がみられます。

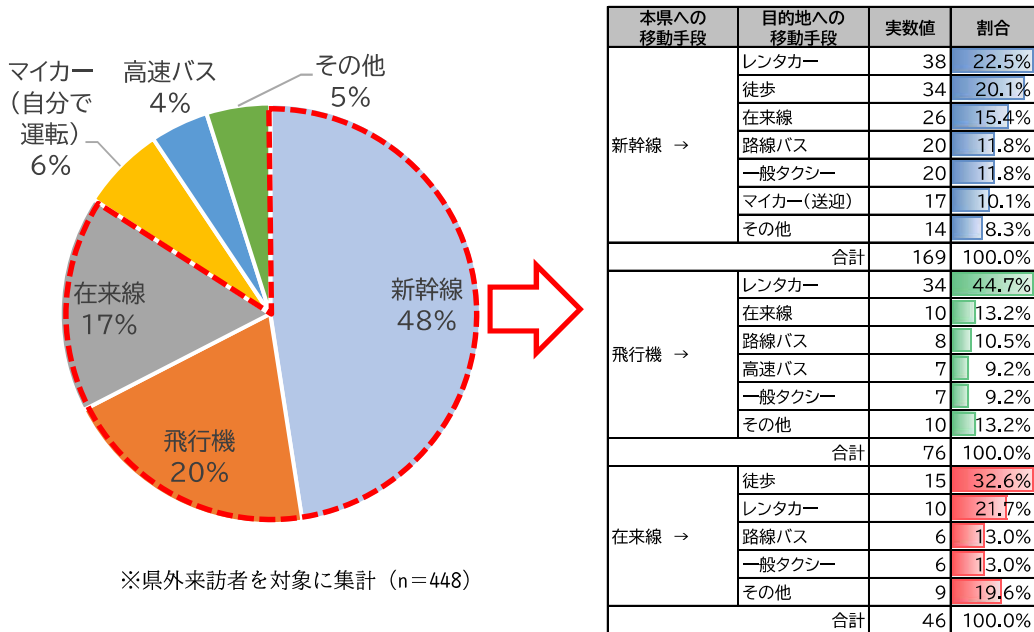


図 本県への移動手段(左)と交通拠点から目的地への移動手段(右) (再掲)

出典：主要拠点乗継実態調査 (R3 実施)

こうした状況等を踏まえて、交通事業者や市町村においては円滑に乗継ぎできる環境構築に向けてダイヤの設定を行っているところですが、限られた運行本数の中で全ての移動需要に対応することは困難であり、利用者からは乗継時に感じた問題点として「乗り継ぎ時間が長い」と回答する割合が最も多いなど、交通モード間の接続に課題があることが分かっています。

県民や県外の来訪者の円滑な移動を支える上では、利用者の移動実態等（時間帯・移動方面・移動量・時期など）を踏まえて、地域公共交通を担う交通事業者や市町村同士で的確に接続時間を調整するなど、一体性を高めることが必要です。

なお、県外来訪者においては、公共交通への乗継だけではなく、レンタカーを利用して目的地へ移動する割合も一定数みられることから、レンタカーも重要な二次交通として、一体的な活用・情報提供を促すなど、目的地への移動の利便性向上を検討することが必要です。

さらには、交通拠点を利用する上で不便に感じたこととして、県内の利用者からは「駐車場が使いにくい・無い」や「飲食店・売店が少ない・無い」が多くなっており、拠点やその周辺の機能に対する要望があがっているほか、県外の利用者からも「飲食店・売店が少ない・無い」などや、「公共交通の情報が少ない・わかりづらい」の割合が高くなっていることが特徴的です。

ダイヤ等の調整により接続性の向上を図ることも必要である一方、限られた地域公共交通サービスの中では、一定程度の待合時間は発生することは不可避であり、それを前提とした安心して快適に待つことができる環境を構築するなど、利用者の不便の解消を検討することが必要です。

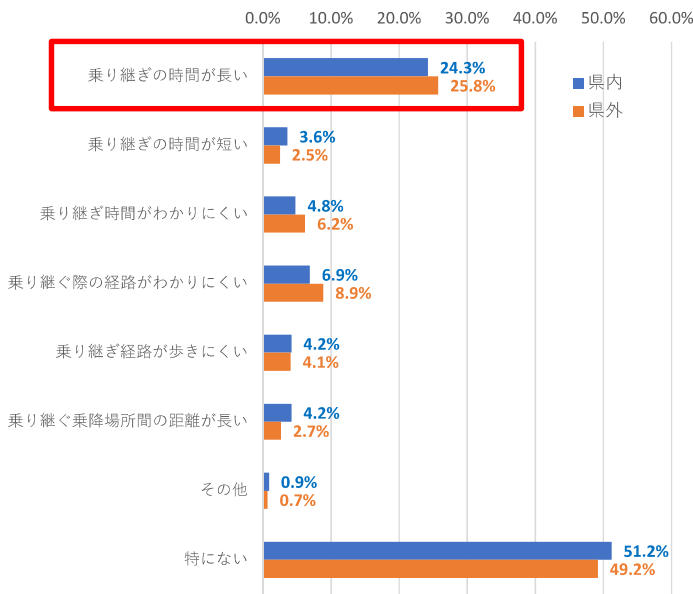


図 乗継ぎ時に不便を感じたこと

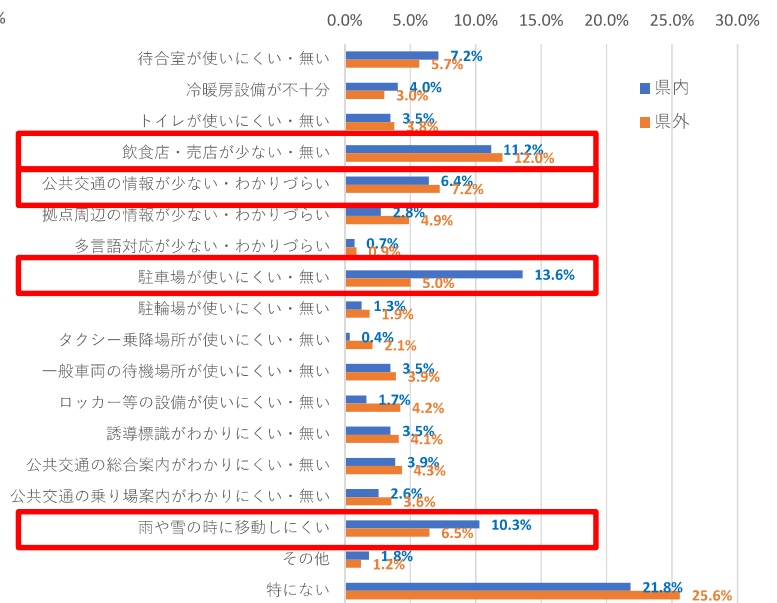


図 交通拠点を利用する際に不便を感じたこと

出典：主要拠点乗継実態調査（R3 実施）

課題6：地域公共交通を担う主体の運営体制(人的基盤)の確保・強化が必要

全国的にバスやタクシー等の乗務員不足や高齢化が課題となっていますが、本県においても同様であり、地域公共交通を支える重要なプレイヤーの各交通事業者においては、乗務員の人員不足・高齢化により、十分な運行体制を確保することが困難となっているケースが発生しています。

安定的に地域公共交通サービスを提供する上では、担い手となる交通事業者における安定的な運営基盤を確保することが大前提となることから、人的基盤の確保・強化に向けた全県的な対応を検討することが必要です。

また、地域公共交通の運行主体の一つでもある市町村は、それぞれの地域における移動手段のあり方の検討等、地域公共交通の運行から、施策の企画立案から実行までを担う、重要な役割を担っていますが、今回の計画策定に当たって行ったアンケートでは、県との連携を求める事項として、約半分が、「公共交通等の制度等に関する勉強会の開催」を挙げるなど、地域公共交通施策を展開するに当たって必要な知見・ノウハウ獲得の機会や、関係者との円滑な協議への関わりなど、ソフト面でもサポートを求める声が多い結果が得られました。

特に、地域公共交通に関する知見・ノウハウは変化がめまぐるしく、運行に関する制度や補助制度の改正が頻繁に行われるとともに、効果的とされる施策も、デジタル技術を始め新たな技術を活用したものが日々出てきており、移動が比較的頻繁にある市町村にあっては、その習得はもちろん、組織内での円滑な継承、ブラッシュアップは喫緊の課題と言え、このことは、交通事業者においても、大きく異なりません。

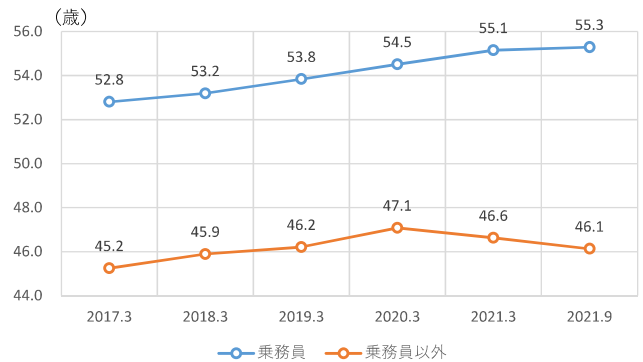


図 乗合バス事業者の乗務員等の平均年齢の推移

出典：事業者聞き取り結果（R3 実施）※数値は乗合バス3事業者（秋北バス・秋田中央交通・羽後交通）の平均

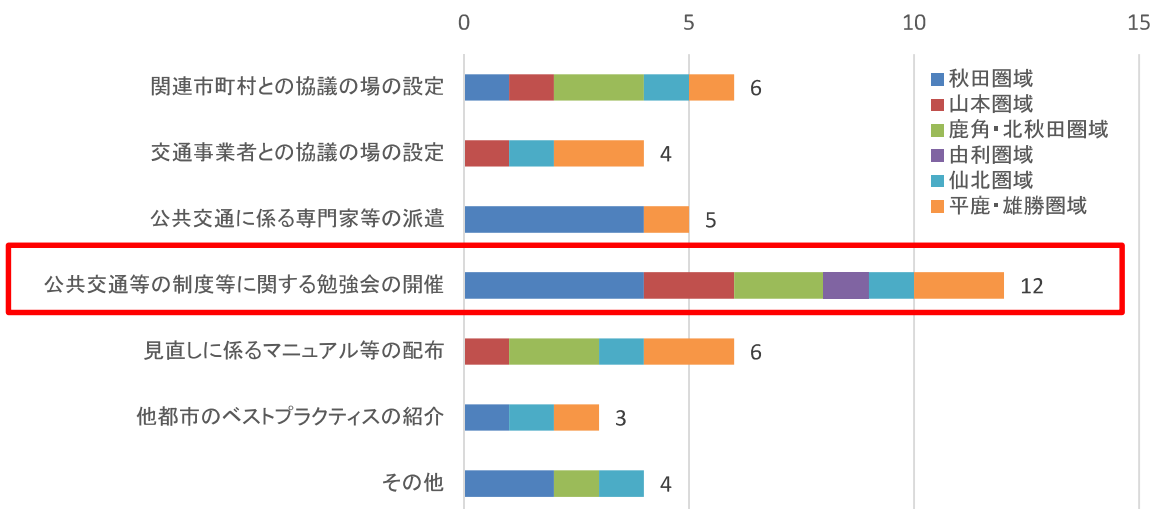


図 市町村において県との連携を求める事項

出典：市町村アンケート調査（R3 実施）

2. 圏域別の課題

(1) 鹿角・北秋田圏域

〔地域間幹線系統〕

- 地域間幹線系統 7 系統中 3 系統が輸送量 15.0 を下回っており、特例適用解除後には補助要件未達となる可能性あり（大野線、大谷（2）線、中野線）
- 国庫補助が未適用となった場合、沿線自治体の負担が大幅に増加するため、今後の維持に向けた改善等の検討が必要（既に検討を開始している系統あり）
- また、全系統が乗車密度 2.0 以下であるなど、乗車密度の向上が喫緊の課題
- 市町村間や市内での通院や通学などで利用される重要な系統であるため、持続性向上に向けた改善の検討が必要

〔フィーダー系統〕

- フィーダー系統は大館市 13 系統、北秋田市 8 系統、鹿角市 12 系統が運行
- 接続する地域間幹線系統は平均乗車密度が課題であるが、フィーダー系統として維持するためには、地域間幹線系統を維持することが大前提であるため、地域間幹線系統と一体的な改善の検討が必要

〔JR 奥羽本線・花輪線〕

- 大館市から青森県方面、北秋田市・鹿角市から岩手県方面への通学などの移動に利用
- 県民の日常生活の移動を支えるとともに、他県との連携を支える重要な路線であるため、路線の利用促進等の展開が必要

〔秋田内陸縦貫鉄道秋田内陸線〕

- 沿線地域における通学や通院等への利用のほか観光利用も重要な要素
- コロナ収束を見据えたインバウンドや首都圏からの誘客促進が必要

〔拠点の考えについて〕

- 各市町村が考える公共交通の拠点については下表のとおりであり、広域的な公共交通と域内交通との接続性の維持・向上を図ることが必要

市町村名	重要な接続拠点・駅・バス停名
鹿角市	鹿角あんたらあ前、JR鹿角花輪駅
小坂町	小坂小学校前バス停
大館市	結節点：市立病院前 乗り継ぎ拠点：JR大館駅前、JR早口駅前、扇田病院前
北秋田市	J R 鷹ノ巣駅、秋田内陸線 鷹巣駅、秋田内陸線 米内沢駅
上小阿仁村	

凡例

- 医療施設
 - 病院
- 学校施設(高大学)
 - 高等学校
 - 高等専門学校
 - 大学
 - 短期大学
- 鉄道
 - 鉄道駅
 - 鉄道
- バスルート
 - 地域間幹線系統
 - 生活バス
 - マイタウンバス
 - フィーダー

〔生活バス等〕

- 生活バスは 5 系統が運行しており、市町村間の移動や郊外部から市街地への移動等に利用
- 一方、北秋田市～上小阿仁村間を運行する系統（合川（3）線）については、利用者の減少による財政負担の増加から厳しい状況となっているため、今後の維持等に向けた市村及び交通事業者による協議が必要

※ 上記図におけるバス路線は県補助対象外の路線は表示していない。
（P154～P158も同様とする。）

(2)山本圏域

〔地域間幹線系統〕

- 地域間幹線系統 2 系統中 1 系統が輸送量 15.0 を下回っており、特例適用解除後には補助要件未達となる可能性あり（真名子・能代線）
- 国庫補助が未適用となった場合、沿線自治体の負担が大幅に増加するため、今後の維持に向けた改善等の検討が必要
- 別の 1 系統についても輸送量 20.0 を下回り、運行本数を確保することで辛うじて輸送量を確保する状況にあるため、乗車密度の向上に向けた改善が必要（能代・八竜線）

〔フィーダー系統〕

- フィーダー系統は能代市 3 系統が運行
- 接続する地域間幹線系統は平均乗車密度が課題であるが、フィーダー系統として維持するためには、地域間幹線系統を維持することが大前提であるため、地域間幹線系統と一体的な改善の検討が必要

〔JR 五能線〕

- 八峰町から能代市への通勤・通学等の日常的な利用のほか、青森方面との広域的な観光等での利用（リゾートしらかみなど）
- 生活交通と観光振興の両面において、利用促進が必要

〔生活バス等〕

- 生活バスは 3 系統が運行しており、市町村間の移動や郊外部から市街地への移動等に利用されているなど、生活交通としての役割により運行
- 一方、長大な距離を運行することもあり、全ての路線が平均乗車密度 2.0 を下回っているなど、利用者の確保が喫緊の課題
- 利用実態等に応じて改善に向けた検討が必要
- また、マイタウン・バスの大久保岱線においても利用が少ない状況にあるため、運行時間帯等の改善などの検討が必要

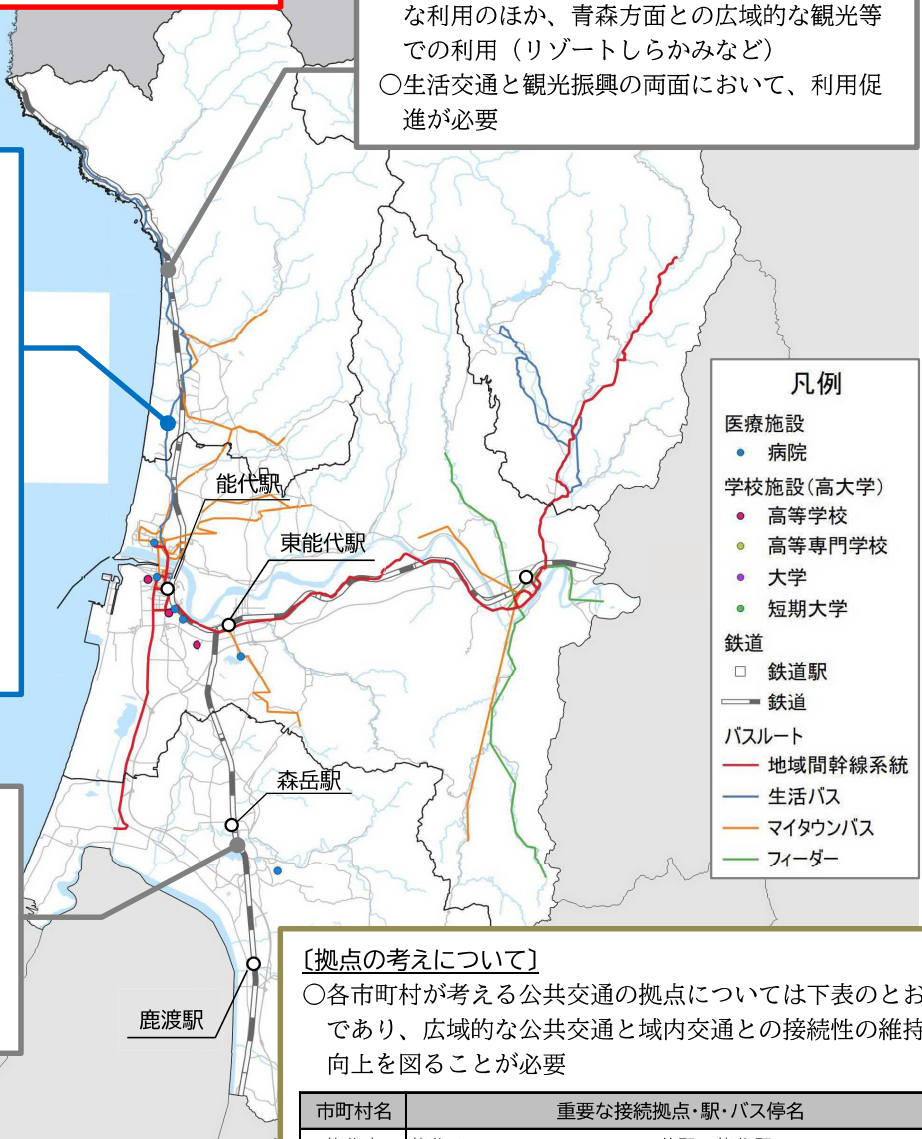
〔JR 奥羽本線〕

- 秋田市方面への圏域間の移動や三種町から能代市などの通勤・通学などの日常的な移動に利用
- 県民の日常生活の移動を支える重要な路線であるため、路線の利用促進等の展開が必要

〔拠点の考えについて〕

- 各市町村が考える公共交通の拠点については下表のとおりであり、広域的な公共交通と域内交通との接続性の維持・向上を図ることが必要

市町村名	重要な接続拠点・駅・バス停名
能代市	能代バスステーション、二ツ井駅、能代駅
藤里町	藤琴大町、二ツ井駅
三種町	八竜ふれあいセンター、鹿渡駅、森岳駅
八峰町	



(3)秋田圏域

〔地域間幹線系統〕

- 地域間幹線系統 5 系統中 1 系統が輸送量 20.0 を下回り、将来的に輸送量要件を下回る可能性があるため、改善に向けた検討が必要（太平線）
- ※沿線人口が低いエリアを運行していることが一因であると考えられるため、他の移動サービスからの需要集約等も含めた検討が考えられる
- 八郎潟線は平均乗車密度が 2.0 を下回っているが、運行回数を確保することで輸送量が 20.0 を上回っている。今後の維持を考える上では、平均乗車密度の向上に向けた改善が必要

〔フィーダー系統〕

- フィーダー系統は男鹿市 5 系統、潟上市 4 系統が運行
- 接続する地域間幹線系統は一定の輸送量を確保しているが、フィーダー系統をはじめとした域内交通の接続性向上による利便性の向上を図り、地域間幹線系統も含めた一体的な利用促進を図ることが必要

〔JR 奥羽本線〕

- 秋田市の周辺町村から秋田市への通勤・通学、通院、買い物などの日常生活的な移動に利用
- 県民の日常生活的な移動を支える重要な路線であるため、主要な鉄道駅において地域内路線と鉄道の接続性向上による利便性向上、及び利用促進等の展開が必要

〔JR 奥羽本線(秋田新幹線)〕

- 宮城県や岩手県などの東北の都市圏及び関東都市圏との連携を支える重要な路線
- 複数の交通モードとの接続性の向上や、連携した取組等による利用促進の展開による利便性の向上を図ることが必要

凡例

- 医療施設
 - 病院
- 学校施設(高大学)
 - 高等学校
 - 高等専門学校
 - 大学
 - 短期大学
- 鉄道
 - 鉄道駅
 - 鉄道
- バスルート
 - 地域間幹線系統
 - 生活バス
 - マイタウンバス
 - フィーダー

〔JR 男鹿線〕

- 男鹿市・潟上市から秋田市への通勤・通学、通院、買い物などの日常生活的な移動に利用
- また、男鹿半島を中心とした観光アクセスにも利用
- 県民の日常生活的な移動や観光等の移動を支える重要な路線であるため、主要な鉄道駅において地域内路線と鉄道の接続性向上による利便性向上が必要
- また、バスと一体となった利用促進の展開が必要

〔JR 羽越本線〕

- 秋田市の南部エリアや、由利本荘市にかほ市からの通勤・通学、通院、買い物などの日常生活的な移動に利用
- 県民の日常生活的な移動を支える重要な路線であるため、主要な鉄道駅において地域内路線と鉄道の接続性向上による利便性向上、及び利用促進等の展開が必要

〔生活バス等〕

- 生活バスは 32 系統が運行しており、主に秋田市内において各地域から主要拠点への移動に利用
- 人口集積のあるエリアや、需要の多い秋田市街地を運行することもあり、一定程度の平均乗車密度を確保する系統もみられるが、仁別②線などの走行距離の長い系統では平均乗車密度 2.1 と低い状況
- 路線ごとの利用実態等に応じて、必要に応じて改善等を検討しつつ、効率性の向上を図ることが必要

〔拠点の考えについて〕

- 各市町村が考える公共交通の拠点については下表のとおりであり、広域的な公共交通と域内交通との接続性の維持・向上を図ることが必要

市町村名	重要な接続拠点・駅・バス停名
秋田市	鉄道駅 ※今後、路線網の再編を検討する中で、新たな乗換ポイントを設置する必要があると考えている。
男鹿市	男鹿駅、男鹿みなと市民病院、男鹿温泉郷
潟上市	潟上市役所、天王グリーンランド、追分駅、大久保駅、二田駅
五城目町	五城目バスターミナル、イオンスーパーセンター五城目店
八郎潟町	八郎潟駅、湖東厚生病院
井川町	
大潟村	八郎潟駅

(4)由利圏域

〔地域間幹線系統〕

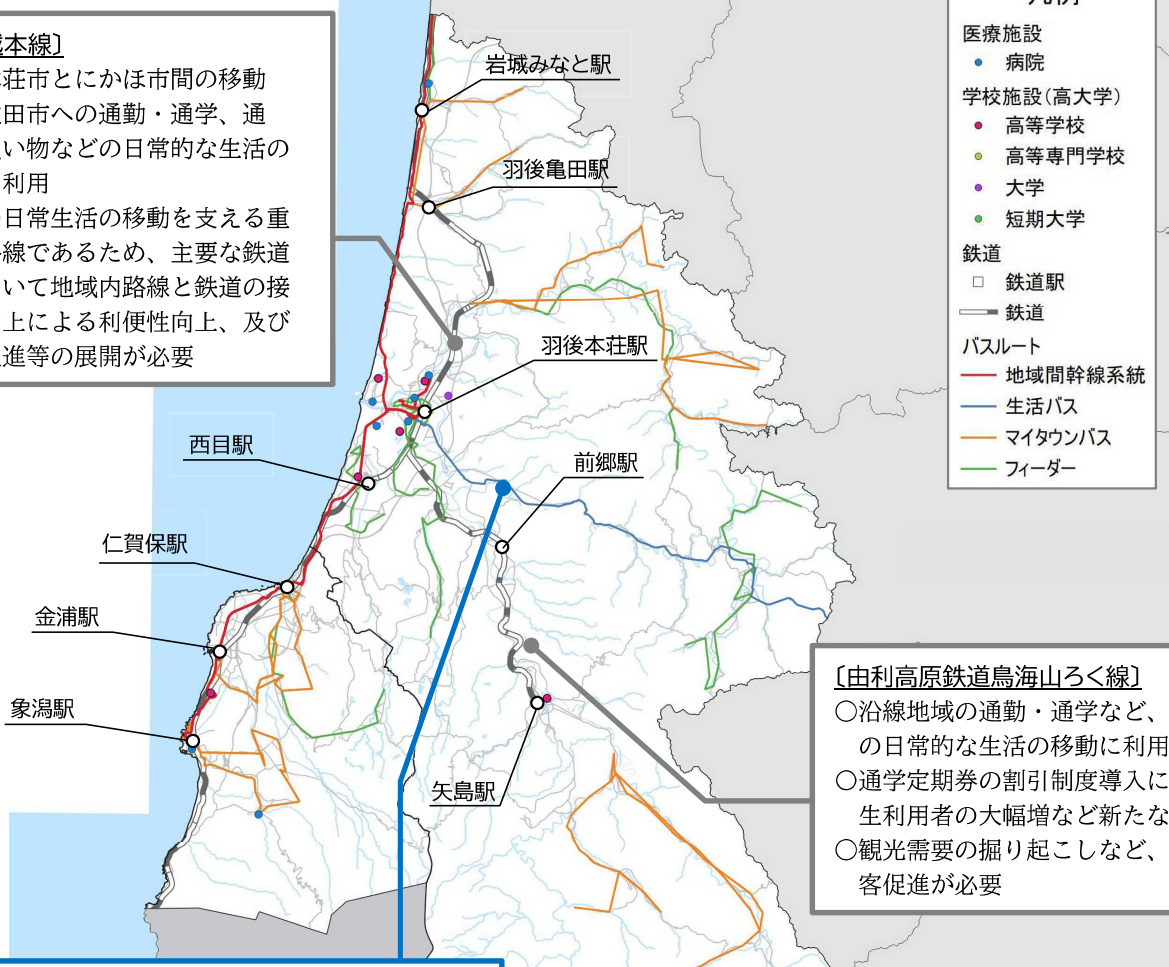
- 地域間幹線系統 3 系統中 2 系統が輸送量 15.0 を下回っており、特例適用解除後には補助要件未達となる可能性あり（本荘象潟 3 線、本荘象潟 4 線）
- 当該系統は高校生の通学等に利用される重要な系統であるが、国庫補助が未適用となった場合、沿線自治体の負担が大幅に増加するため、今後の維持に向けた改善等の検討が必要
- また、残り 1 系統（本荘秋田 2 線）についても輸送量 15.2 となっており、併せて改善に向けた検討が必要

〔フィーダー系統〕

- フィーダー系統は由利本荘市 12 系統、にかほ市 16 系統が運行
- 接続する地域間幹線系統は平均乗車密度が課題であるが、フィーダー系統として維持するためには、地域間幹線系統を維持することが大前提であるため、地域間幹線系統と一体的な改善の検討が必要

〔JR 羽越本線〕

- 由利本荘市とにかほ市間の移動や、秋田市への通勤・通学、通院、買い物などの日常的な生活の移動に利用
- 県民の日常生活の移動を支える重要な路線であるため、主要な鉄道駅において地域内路線と鉄道の接続性向上による利便性向上、及び利用促進等の展開が必要



〔生活バス等〕

- 生活バスは 3 系統が運行しており、由利本荘市とにかほ市間や、由利本荘市と横手市の日常的な移動に利用
- 2 系統が 30km を超え、1 系統が 60km を超える長路線ということもあり、平均乗車密度は 1.0~1.2 と非常に低い状況
- 都市間の移動を支える重要な路線であるため、周辺を運行する他の系統などと合わせて一体的な改善を行うことによる効率性の向上が必要

〔由利高原鉄道鳥海山ろく線〕

- 沿線地域の通勤・通学など、地域住民の日常的な生活の移動に利用
- 通学定期券の割引制度導入による高校生利用者の大幅増など新たな動き
- 観光需要の掘り起こしなど、更なる誘客促進が必要

〔拠点の考えについて〕

- 各市町村が考える公共交通の拠点については下表のとおりであり、広域的な公共交通と域内交通との接続性の維持・向上を図ることが必要

市町村名	重要な接続拠点・駅・バス停名
由利本荘市	羽後本荘駅、矢島駅、岩城みなと駅、羽後亀田駅、前郷駅、道の駅おうち、道の駅東由利、西目駅、道の駅西目、鳥海菜らんど
にかほ市	象潟駅、金浦駅、仁賀保駅

(5)仙北圏域

〔地域間幹線系統〕

- 地域間幹線系統 2 系統中 1 系統が輸送量 15.1 であるなど、辛うじて輸送量要件を確保する状況（横手大曲 2 線）
- 平均乗車密度 2.1 であるなど低い状況にあるため、同様の経路を運行するもう一つの地域間幹線系統（横手大曲線）との一体的な検討など、改善に向けた検討が必要
- 横手大曲線は輸送量 30 を超えるが、運行回数により輸送量を確保しており、平均乗車密度は高い数値ではないため、前記のとおり周辺系統と一体的に改善を検討することが必要

〔フィーダー系統〕

- フィーダー系統は大仙市 4 系統が運行
- 接続する地域間幹線系統は平均乗車密度が課題であるが、フィーダー系統として維持するためには、地域間幹線系統を維持することが大前提であるため、地域間幹線系統と一体的な改善の検討が必要

〔秋田内陸縦貫鉄道秋田内陸線〕

- 沿線地域における通学や通院のほか、観光利用も重要な要素
- コロナ収束を見据えたインバウンドや首都圏からの誘客促進が必要

〔JR 奥羽本線(秋田新幹線)〕

- 宮城県や岩手県などの東北の都市圏及び関東都市圏との連携を支える重要な路線
- 複数の交通モードとの接続性の向上や、連携した取組等による利用促進の展開による利便性の向上を図ることが必要

〔拠点の考えについて〕

- 各市町村が考える公共交通の拠点については下表のとおりであり、広域的な公共交通と域内交通との接続性の維持・向上を図ることが必要

市町村名	重要な接続拠点・駅・バス停名
仙北市	田沢湖駅、角館駅
大仙市	大曲駅、大曲バスターミナル、神岡支所、神宮寺駅、刈和野駅、羽後長野駅、羽後境駅、南外支所、中里温泉
美郷町	

〔生活バス等〕

- 生活バスは 7 系統が運行しており、大仙市と仙北市、美郷町間や、大仙市と横手市間の日常生活の移動に利用
- このうち 6 系統が平均乗車密度 2.0 を下回り、残り 1 系統（六郷 1 線）も 2.4 と低い状況
- 都市間の移動を支える重要な路線であるため、周辺を運行する他の系統などと合わせて一体的な改善を行うことによる効率性の向上が必要

凡例

- 医療施設
 - 病院
- 学校施設(高大学)
 - 高等学校
 - 高等専門学校
 - 大学
 - 短期大学
- 鉄道
 - 鉄道駅
 - 鉄道
- バスルート
 - 地域間幹線系統
 - 生活バス
 - マイタウンバス
 - フィーダー

(6)平鹿・雄勝圏域

〔地域間幹線系統〕

- 地域間幹線系統3系統中1系統（湯沢横手2線）が輸送量15.0を下回っており、特例適用解除後には補助要件未達となる可能性あり
- また、横手大曲2線が輸送量15.1であるなど、辛うじて輸送量要件を確保する状況
- 平均乗車密度2.1であるなど低い状況にあるため、同様の経路を運行するもう一つの地域間幹線系統（横手大曲線）との一体的な検討など、改善に向けた検討が必要
- 横手大曲線は輸送量30を超えるが、運行回数により輸送量を確保しており、平均乗車密度は高い数値ではないため、前記のとおり周辺系統と一体的に改善を検討することが必要

〔フィーダー系統〕

- フィーダー系統は横手市11系統、湯沢市1系統が運行
- 接続する地域間幹線系統は平均乗車密度が課題であるが、フィーダー系統として維持するためには、地域間幹線系統を維持することが大前提であるため、地域間幹線系統と一体的な改善の検討が必要

〔JR北上線〕

- 横手市から岩手県方面、横手市内での通学などの移動に利用
- 県民の日常生活の移動を支えるとともに、他県との連携を支える重要な路線であるため、路線の利用促進等の展開が必要

〔JR奥羽本線〕

- 湯沢市と横手市間や、湯沢市と山形県方面の日常的な移動に利用
- 県民の日常生活の移動を支えるとともに、他県との連携を支える重要な路線であるため、路線の利用促進等の展開が必要

凡例

- 医療施設
 - 病院
- 学校施設(高大学)
 - 高等学校
 - 高等専門学校
 - 大学
 - 短期大学
- 鉄道
 - 鉄道駅
 - 鉄道
- バスルート
 - 地域間幹線系統
 - 生活バス
 - マイタウンバス
 - フィーダー

「フィーダー」として横手市内全域で区域型デマンド交通を運行

〔生活バス等〕

- 生活バスは18系統が運行しており、横手市と湯沢市、羽後町・東成瀬村間や、大仙市と横手市間の日常生活の移動に利用
- このうち14系統が平均乗車密度2.0を下回るなど、密度が低い状況
- 都市間の移動を支える重要な路線であるため、周辺を運行する他の系統などと合わせて一体的な改善を行うことによる効率性の向上が必要

〔拠点の考えについて〕

- 各市町村が考える公共交通の拠点については下表のとおりであり、広域的な公共交通と域内交通との接続性の維持・向上を図ることが必要

市町村名	重要な接続拠点・駅・バス停名
横手市	横手駅、十文字駅、柳田駅、醍醐駅、相野々駅、黒沢駅、小松川駅、横手バスターミナル
湯沢市	湯沢駅（駅前）
羽後町	榎橋（バス停）
東成瀬村	十文字案内所前、湯沢営業所