

南秋地域公共交通網形成計画

平成30年3月

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)

南秋地域公共交通網形成計画

－ 目 次 －

1. 計画の概要	1
1-1 計画の趣旨	1
1-2 計画の目的	1
1-3 計画の位置づけ	2
1-4 計画の対象範囲	3
1-5 計画の区域・エリア	4
1-6 計画期間と進め方	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	19
2-3 南秋地域の施設分布状況	29
2-4 上位関連計画	34
2-5 南秋地域の現状・問題	46
3. 公共交通を取り巻く課題	47
3-1 公共交通の現状と課題	47
3-2 課題解決に向けた交通ネットワークの方向性	53
4. 計画の基本方針・基本目標	54
4-1 南秋地域の公共交通が目指す将来像（基本方針）	54
4-2 計画の基本方針・目標	55
4-3 公共交通の位置づけと役割分担	59
4-4 公共交通ネットワークの将来イメージ	60
5. 施策・プロジェクト	61
5-1 施策・プロジェクト体系	61
5-2 施策・プロジェクト	62
6. 施策・プロジェクトの推進体制	70
6-1 関係する主体と基本的な役割	70
6-2 本計画の推進・管理体制	70
6-3 施策の推進方法	71
<資料編> アンケート調査の結果概要	73
1-1 住民・学生アンケート調査	73
1-2 利用実態ODアンケート調査	88

第 1 章 計画の概要

1. 計画の概要

1-1 計画の趣旨

南秋地域公共交通網形成計画（以下「本計画」という）における対象地域は、秋田県南秋田郡のうち五城目町、八郎潟町、大潟村の3町村で構成した地域（以下「南秋地域」という）である。本地域は「秋田県都市計画」の秋田広域都市圏内であり、その中で能代広域都市圏との交流・連携軸の1つとして JR 奥羽本線が位置づけられている。よって、鉄道を含めた、広域連携による「公共交通が利用しやすい環境づくりに努める」ことが求められている。

3町村における公共交通環境は、広域・地域間幹線交通として「JR 奥羽本線」、路線バス「八郎潟線」「五城目線」の2路線が運行されている。しかし、地域内交通を見ると各町村の公共交通施策の位置づけ・事業展開は異なっている。

次に病院・商業施設等、主要な施設の分布状況を見ると、大型商業施設（イオン）・高校は五城目町、湖東厚生病院は八郎潟町に立地しており、日常的に地域間を跨ぐ、広域的な行動がみられる。また、南秋地域で最も規模の大きい宿泊施設であるホテルサンルーラル大潟は大潟村に立地しており、観光客の主な宿泊地点となっている。

現在、人口減少、高齢化の進展だけでなく、高齢者を含め自動車での移動が中心となっている本地域において、公共交通利用者は減少しており、運賃収入だけでは運行を維持・確保することが難しく、交通事業者の企業努力や行政（国・県・町村）が赤字分を補填して運行している状況にある。

以上のような背景から、本計画の策定を行い、地域住民の生活需要に対応した利便性の高い公共交通の広域ネットワークを実現し、3町村が抱える地域課題の解決を図る。

1-2 計画の目的

本計画は、国の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、3町村の総合計画等上位計画に位置づけられている「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策定するものである。

計画の策定にあたっては、目指すべき将来都市像の実現に向けた公共交通ネットワークのあり方（基本理念・目標）、公共交通に関連する多様な主体の役割分担の明確化、実施する施策・事業、計画期間を定める。

1-3 計画の位置づけ

本計画は、3町村の上位計画である「総合計画」における基本構想・基本計画等と整合を図り、各町村の将来像の実現に向けた、地域公共交通網形成計画とする。また、国が定める関連法における基本方針に基づき、本計画の検討を進めるとともに、観光振興・健康増進等、まちづくり施策・各種関連計画と連携し、事業・施策の展開を図る。

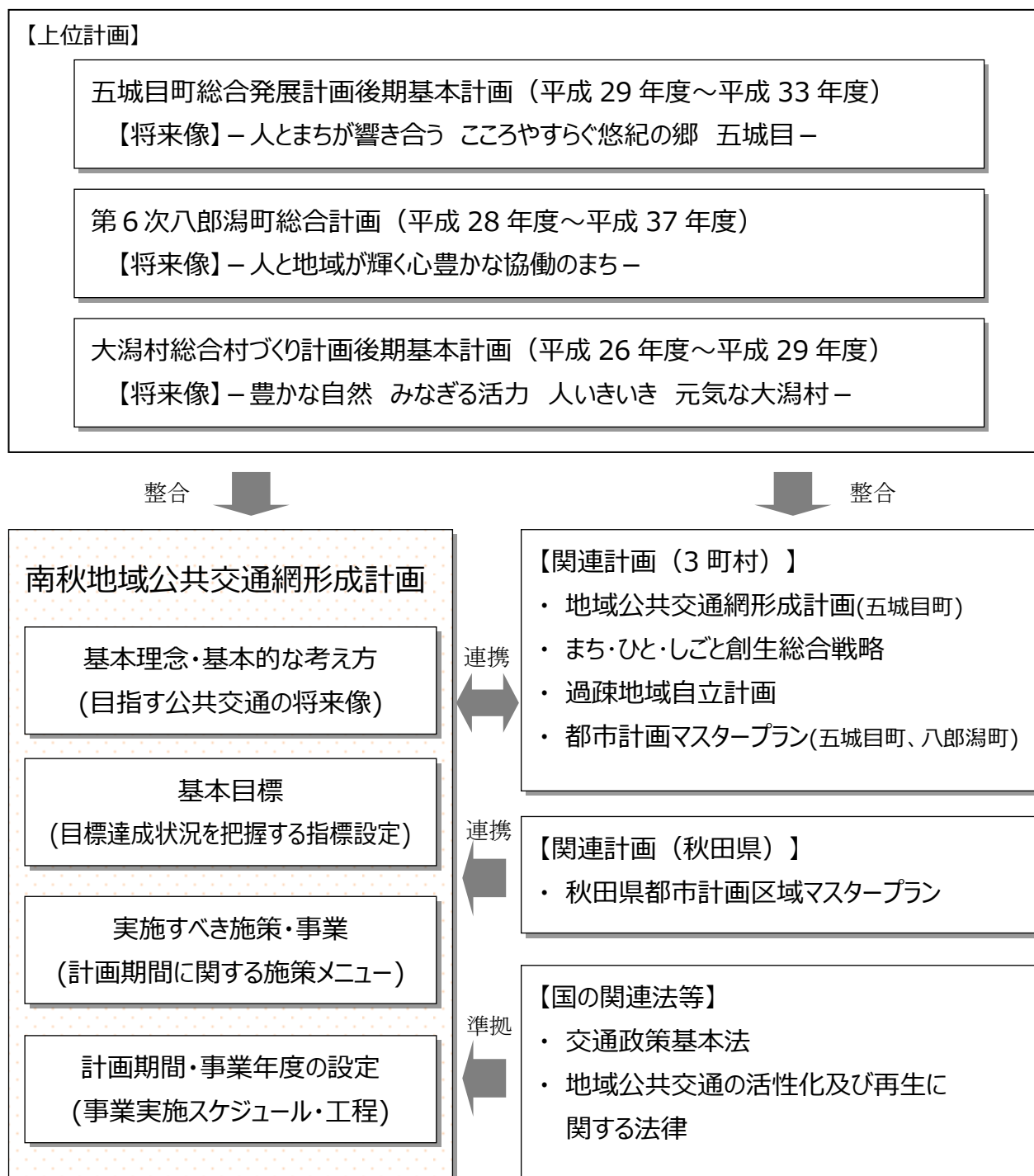


図 1-1 計画の位置づけ

1-4 計画の対象範囲

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における位置づけ・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、特に路線バスの再編と交通拠点の整備に重点を置きつつ、利用促進策、交通環境整備などを含めた総合的な施策体系を定める。

なお、各町村内に運行している地域内交通も対象範囲内に位置づけ、本計画と各町村の関連計画との整合を図る。

《対象となる交通モード》

- ・ 鉄道（ＪＲ奥羽本線）
- ・ 路線バス（五城目線、八郎潟線）
- ・ コミュニティバス（大潟村マイタウンバス）
- ・ 予約制（デマンド）乗合タクシー
- ・ 一般タクシー事業

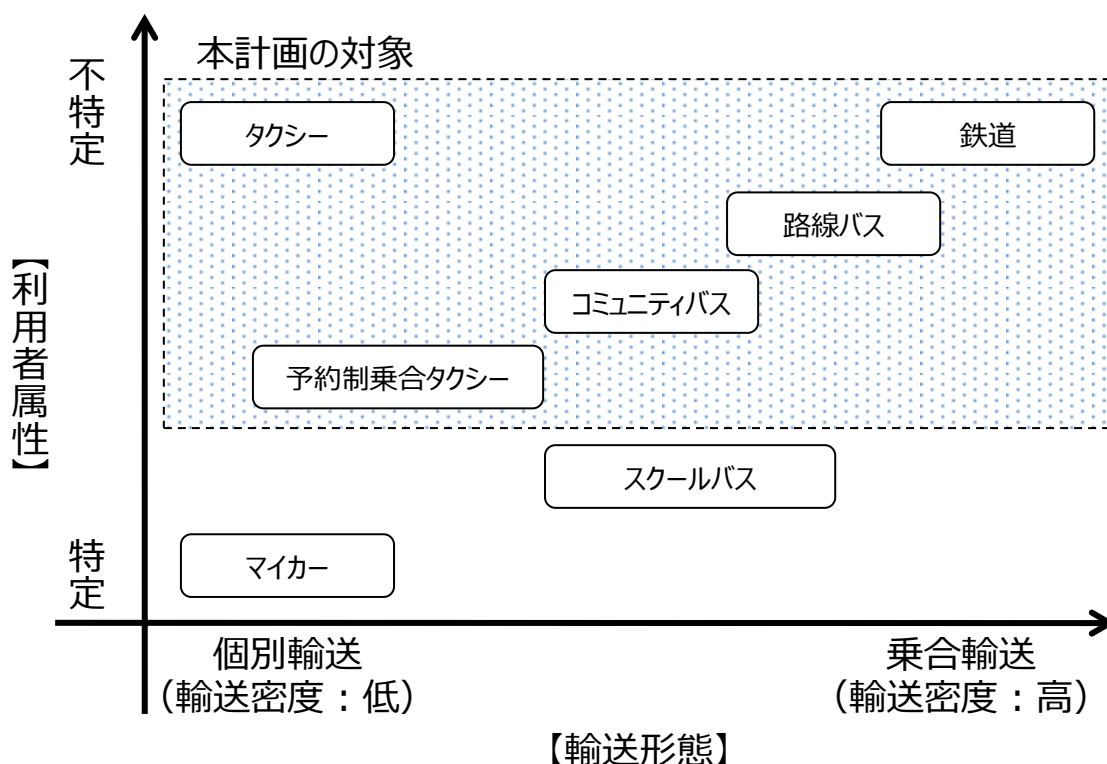


図 1-2 計画における対象交通モード

1-5 計画の区域・エリア

本計画の区域は五城目町、八郎潟町、大潟村の3町村全域を対象とする。

なお、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」については、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 1-3 計画の対象区域・エリア

1-6 計画期間と進め方

本計画の期間は平成30年度～平成34年度までの5か年とする。

3町村の上位計画である「総合計画」との整合を図りつつ、将来都市像の実現に寄与することを想定し、平成34年度までとした。

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。

本計画は、平成30年度～平成34年度までの5か年計画とします。

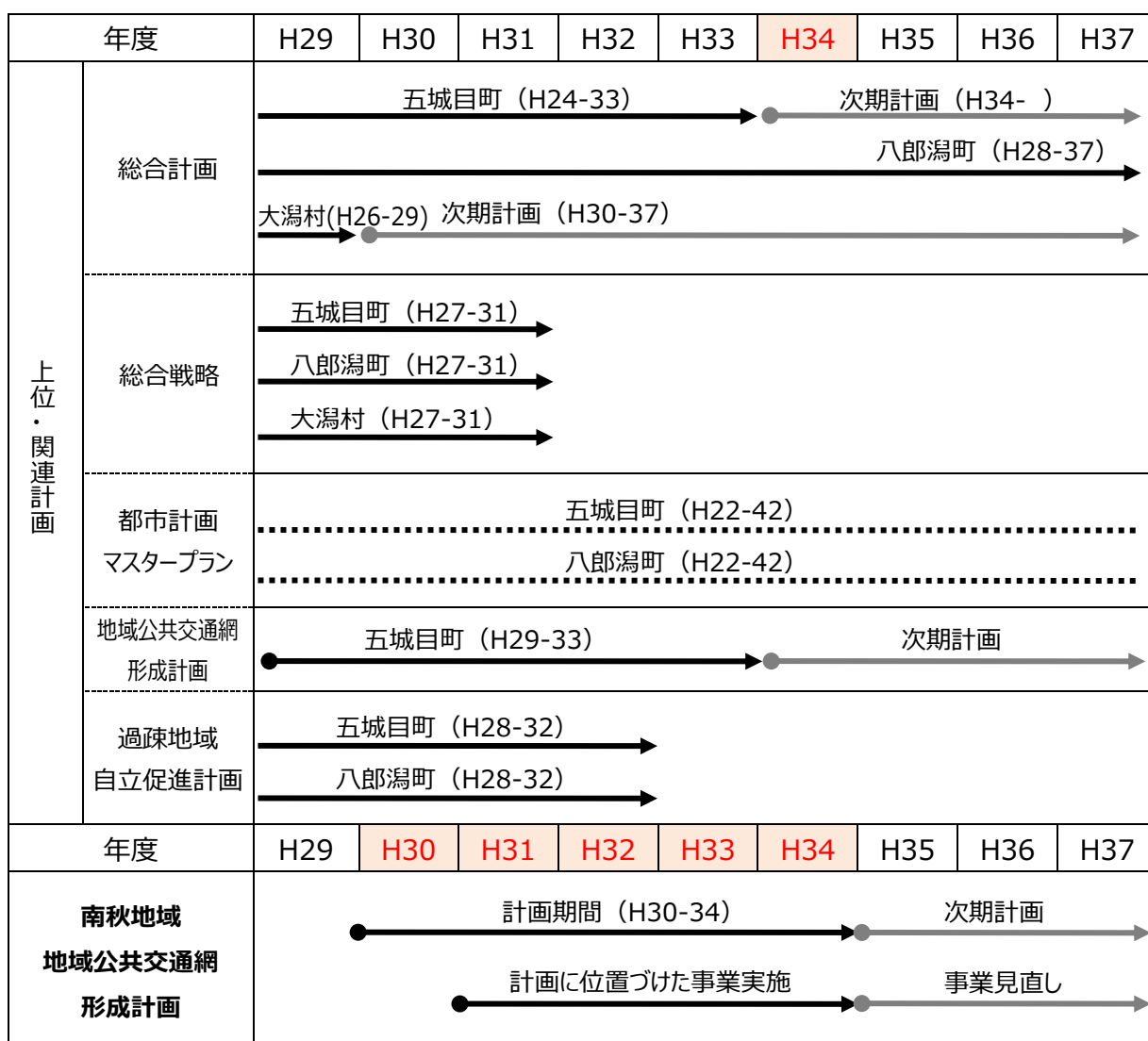


図 1-4 計画のスケジュール

第 2 章 地域特性・現況整理

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

① 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。

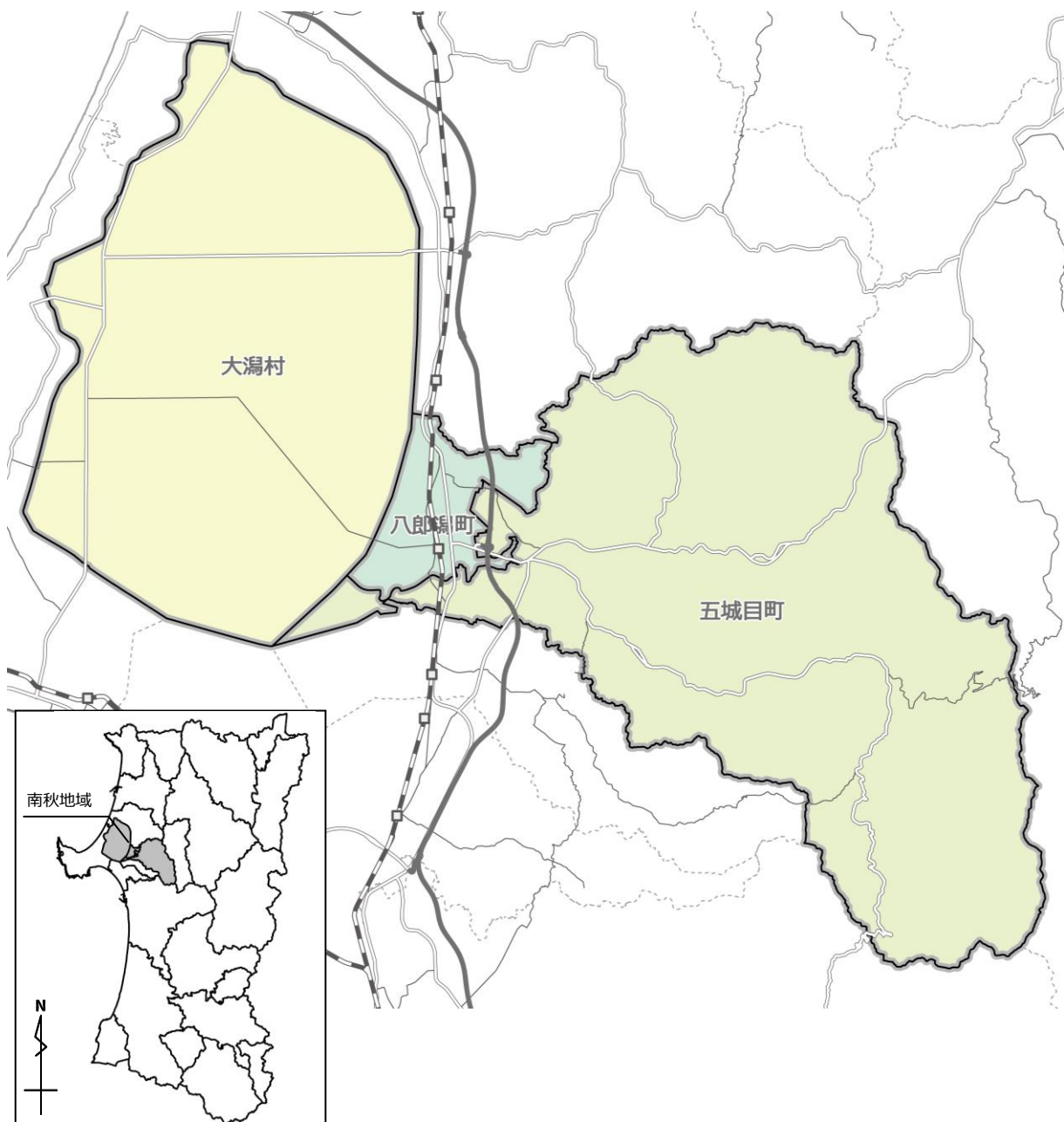


図 2-1 南秋地域の位置図

② 気候

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。

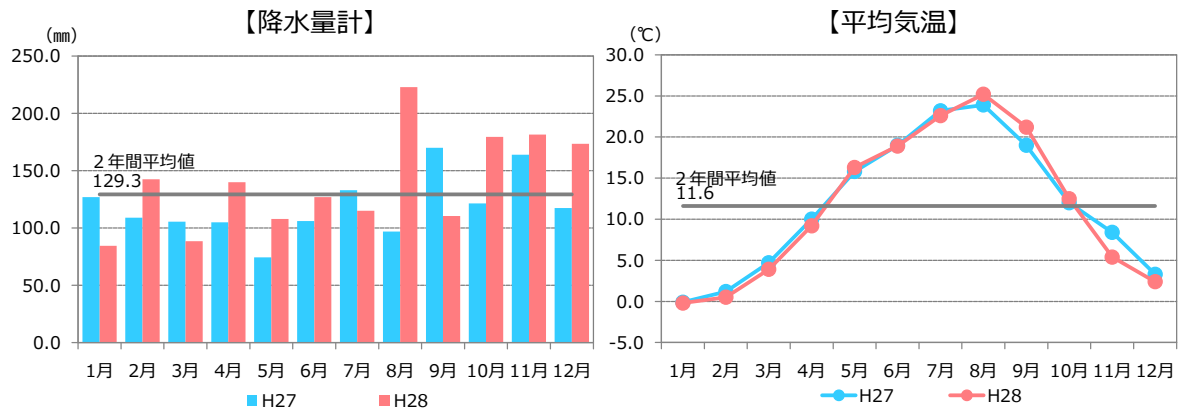


図 2-2 気候

資料：気象庁「過去の気象データ(観測場所:五城目)」

③ 標高

地域の南東部は急峻な山岳地帯となっており、中央は平坦な地形となっている。西部は八郎潟の干拓地が広がっており、標高が低くなっている。

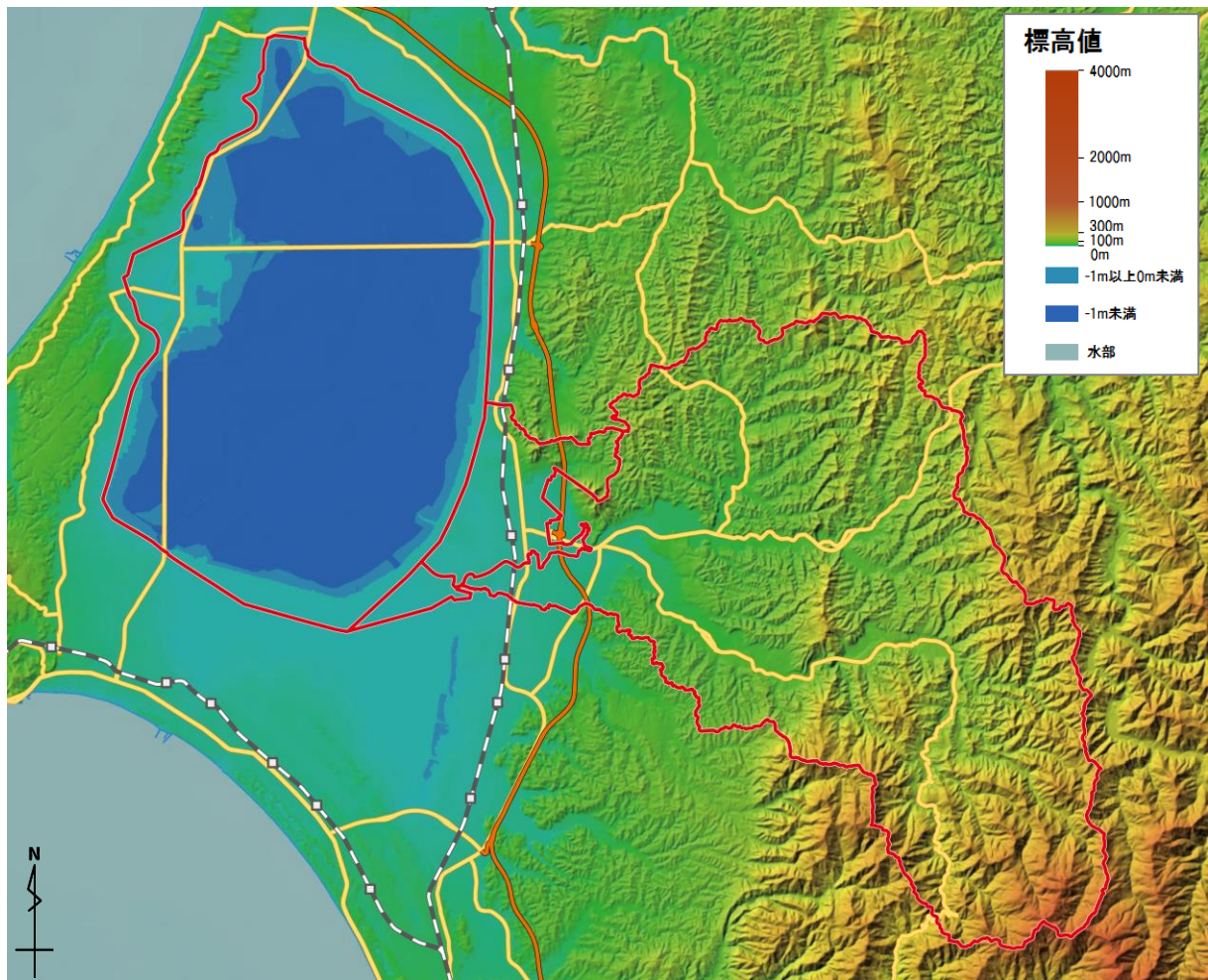


図 2-3 標高

④ 土地利用

地域の土地利用図は次のとおりとなっており、各町村の中心部に住宅が集約されていることがわかる。また、地域の約 48.1%を森林が占めており、約 39.3%が田園地帯を占めている。

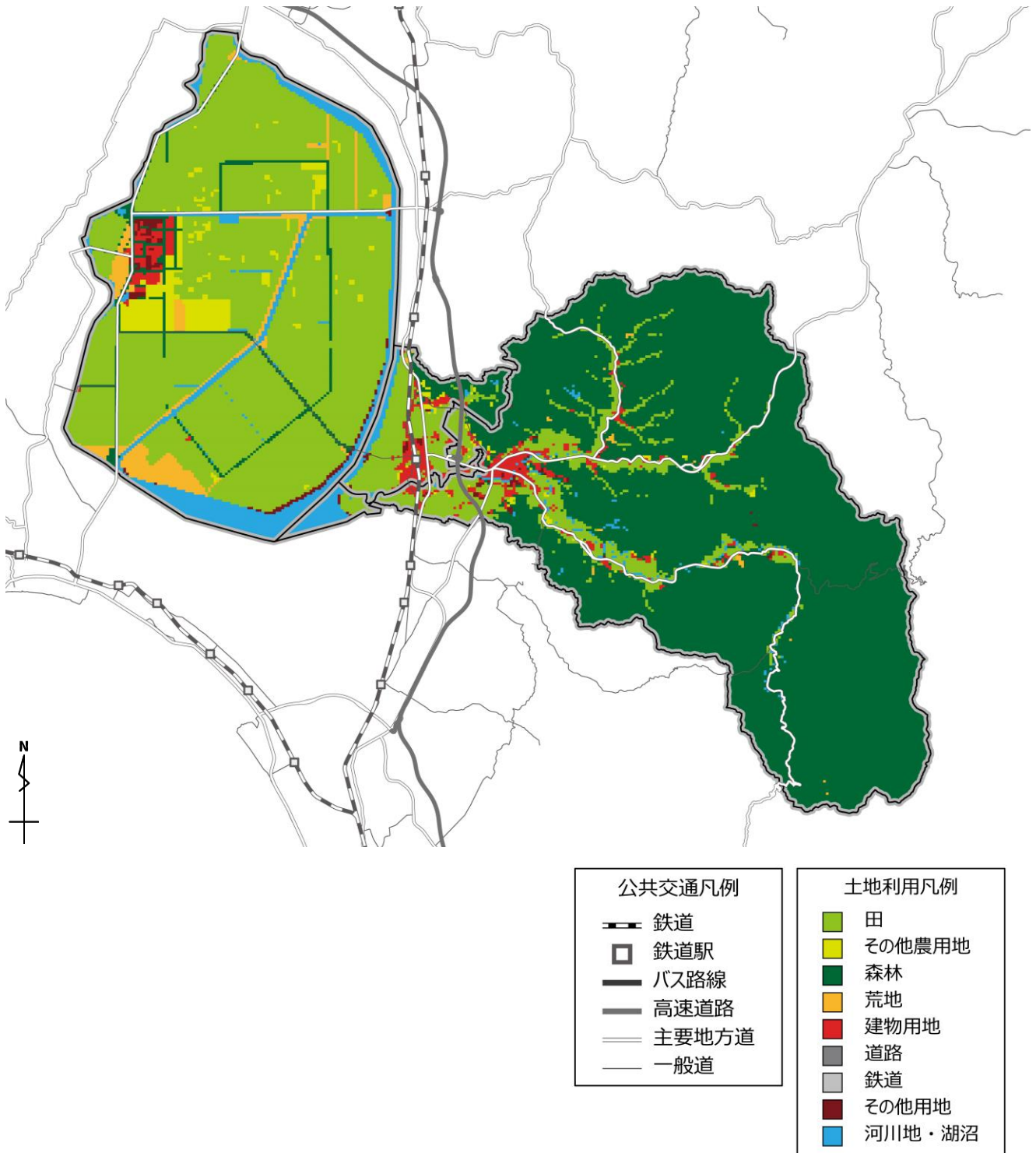


図 2-4 土地利用図

資料：国土数値情報「土地利用細分 100mメッシュ」より作成

(2) 人口・世帯

① 人口の推移

南秋地域の人口は、年々減少しており、平成 29 年には 19,053 人となっている。平成 20 年の人口に比べ、五城目町では 15.38% (1,775 人)、八郎潟町では 12.28% (853 人) の減少となっており、減少傾向がみられた。大潟村においては 2.43% (80 人) の減少まで抑えられており、横ばいの傾向がみられた。

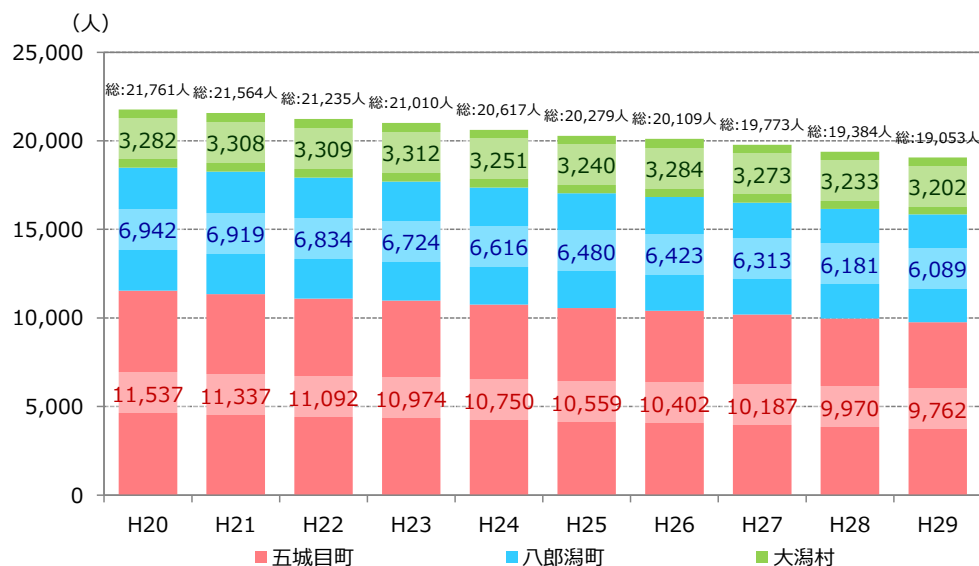


図 2-5 人口の推移

資料：統計局「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」

② 世代別人口の推移

平成 29 年の世代別人口の割合は、年少人口（15 歳未満）が 8.9%、生産年齢人口（15～64 歳）が 52.0%、老年人口（65 歳以上）が 39.1%となっている。

世代別人口の推移をみると、老年人口が年々増加しており、平成 29 年には地域人口の約 4 割を占めている。また、年少人口、生産年齢人口では減少傾向となっている。

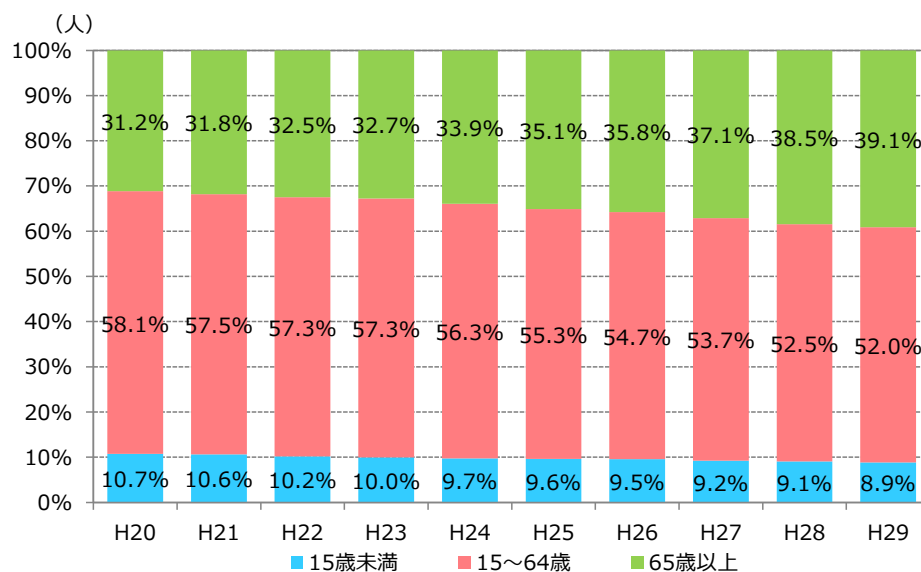


図 2-6 世代別人口の推移

資料：統計局「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」

③ 町村別世代別人口の推移

五城目町及び八郎潟町は、老年人口（65 歳以上）が増加しており、平成 29 年には町人口の約 4 割を占める。

大潟村は、世代別の増減が少なく、ほぼ横ばいに推移している。また、大潟村では年少人口（15 歳未満）が 1 割以上を占めている。

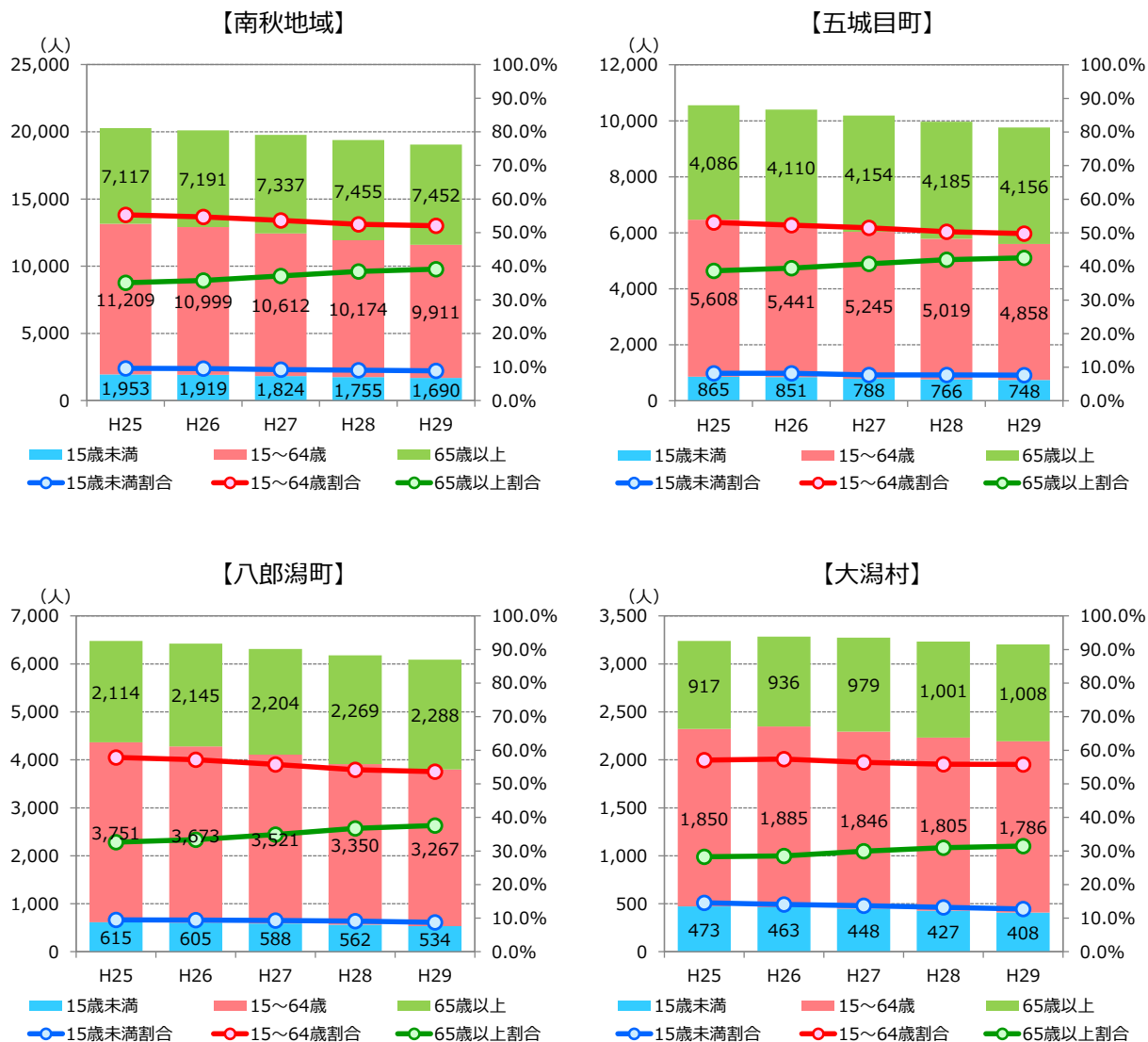


図 2-7 町村別世代別人口の推移

資料：統計局「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」

④ 人口分布・高齢化率※

地域内の人口は、五城目町の市街地及び八郎潟駅を中心に人口が集積している。大潟村では役場の周辺に人口が集積している。

地域内の高齢化の状況について、平成 27 年の高齢化率をみると、地域平均 37.1%となっているが、高齢化率 40.0%以上となっている地域が多くみられる。

また、五城目町の北東部及び八郎潟町の北西部では高齢化率 50.0%以上の地域がみられた。

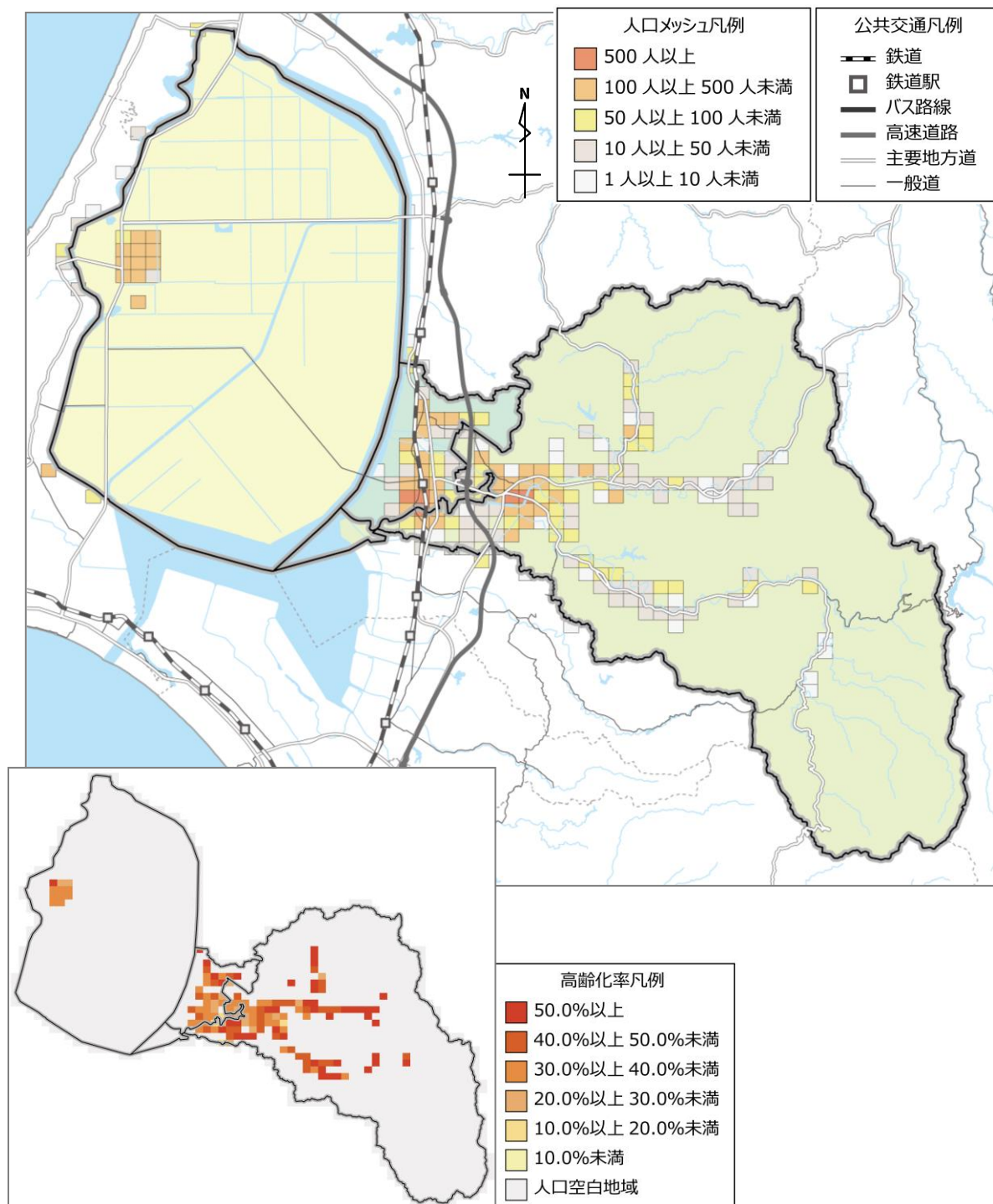


図 2-8 人口分布図と高齢化率

資料：平成 27 年国勢調査

※高齢化率：区域内人口に対して 65 歳以上の人口が占める割合

⑤ 町村別人口動態

人口動態の推移をみると、各町村で自然減・社会減が毎年発生しているため、総人口は減少傾向にある。

また、社会動態をみると、転出者は転入者よりやや多いものの、大幅な社会減はみられない。

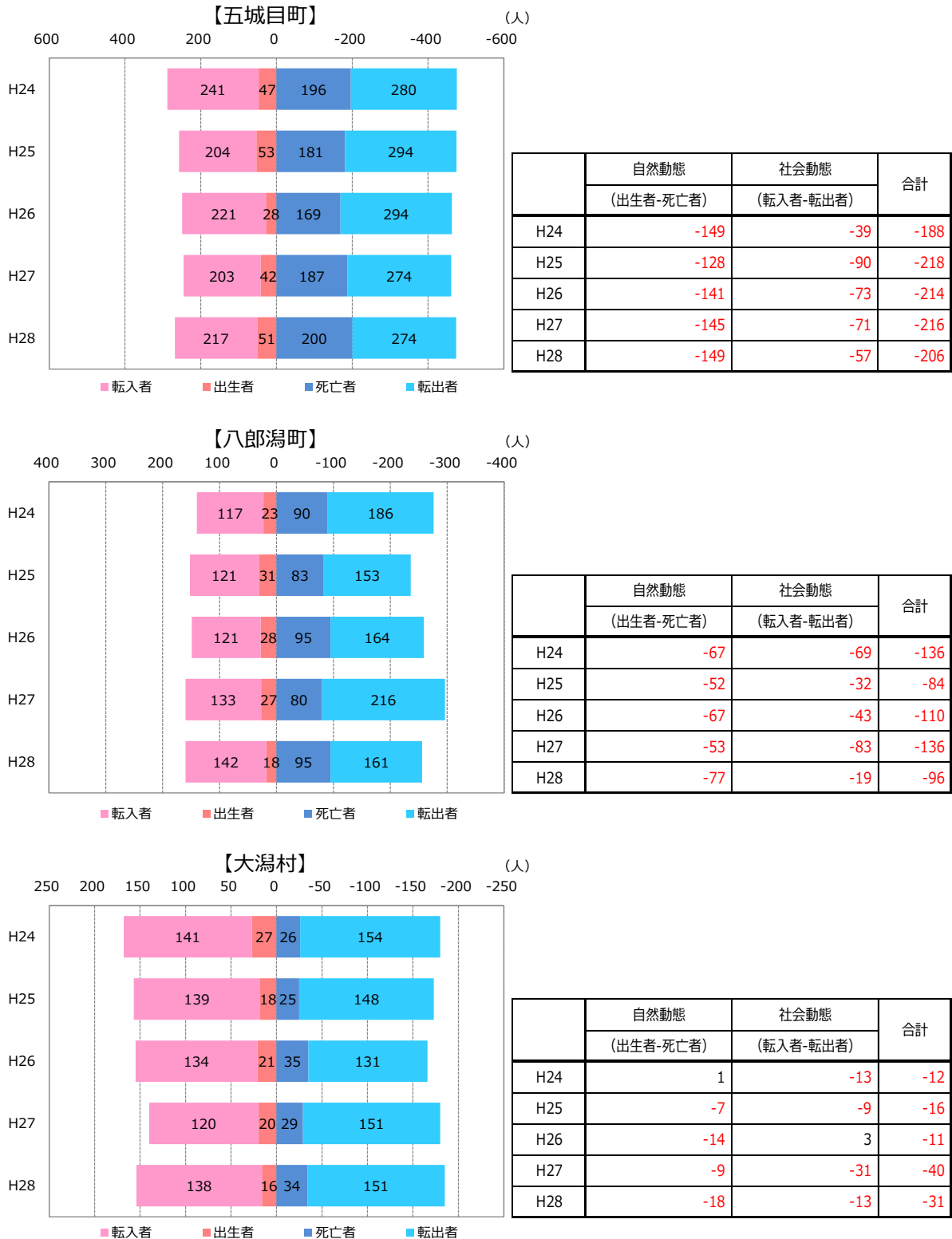


図 2-9 人口動態

資料：統計局「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」

⑥ 将来人口

国立社会保障・人口問題研究所が推計した、平成 52 年の年齢 5 歳区分の人口ピラミッドをみると、男女ともに 65 歳以上が人口の中心となっており、より一層高齢者が急増し、高齢化問題が顕在化する可能性がある。

また、南秋地域の将来人口の推移（3 町村独自の将来展望の値を合算）では、平成 72 年に総人口 11,079 人となると予測している。

平成 22 年と比較すると、五城目町では約 4 割、八郎潟町では約 6 割に減少すると予測される。

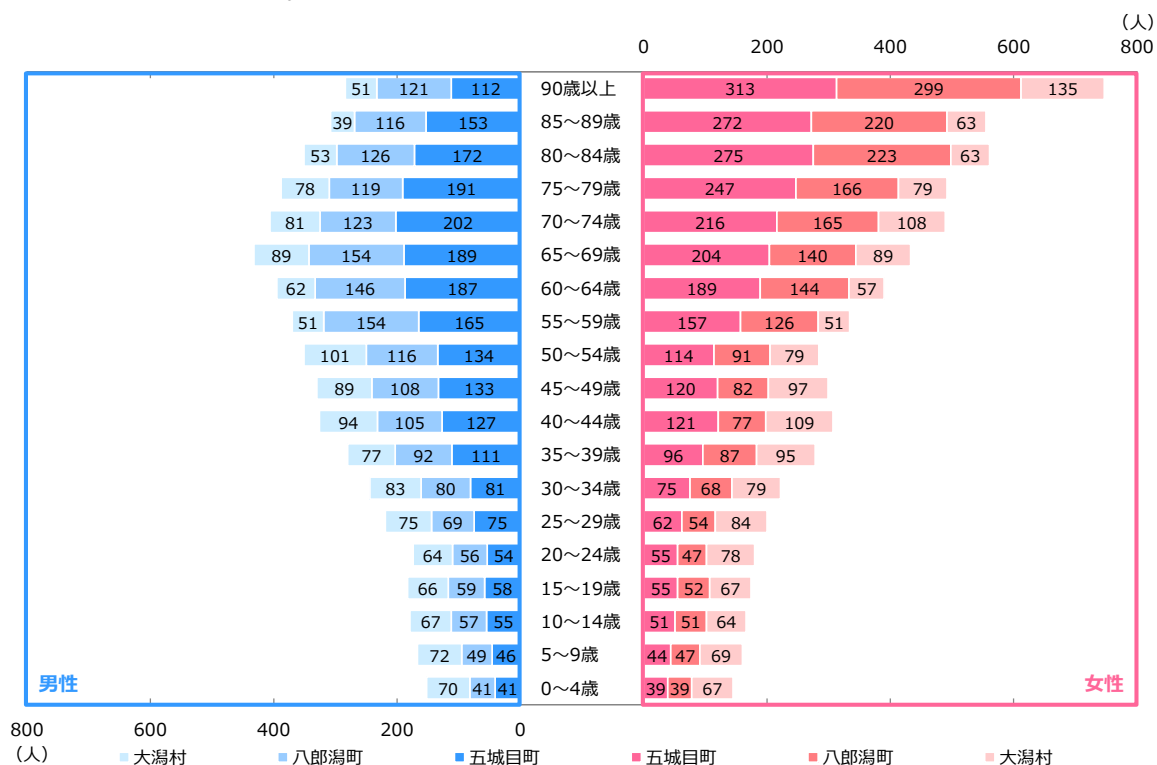


図 2-10 将来人口ピラミッド（平成 52 年時点）

資料：国立社会保障・人口問題研究所（平成 25 年 3 月推計）

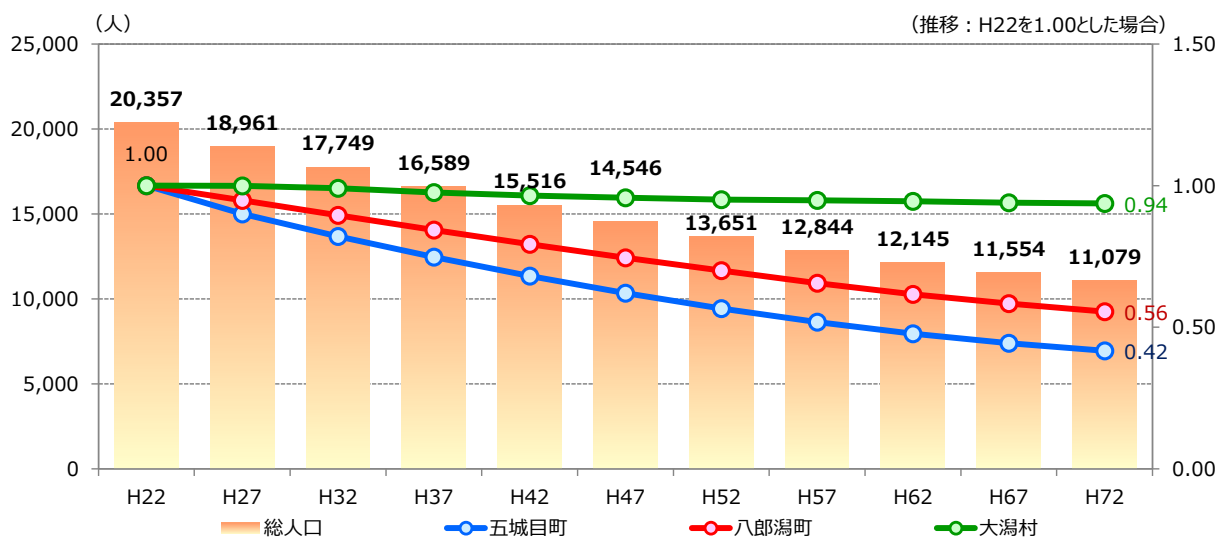


図 2-11 将来人口

資料：五城目町「五城目町人口ビジョン【推計 2】」（平成 28 年 1 月）

資料：八郎潟町「八郎潟町人口ビジョン【推計 1】」（平成 28 年 2 月）

資料：大湯村「大湯村人口ビジョン【推計 1】」（平成 28 年 2 月）

⑦ 世帯数の推移

南秋地域の世帯数は、平成 25 年以降徐々に増加している。

1 世帯当たりの人口の推移は、減少傾向にあり、平成 29 年には、2.5 人／世帯となっている。

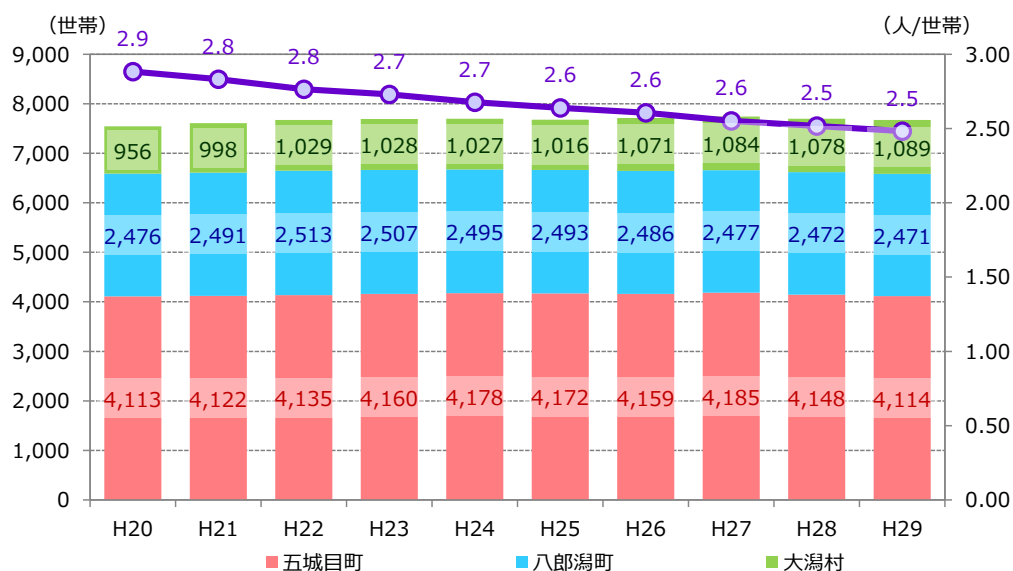


図 2-12 世帯数の推移

資料：統計局「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」

⑧ 独居老人世帯の推移

独居老人世帯は年々増加しており、平成 27 年には五城目町で 570 世帯、八郎潟町では 312 世帯、大潟村では 50 世帯となっている。

独居老人世帯の割合をみると、五城目町と八郎潟町で町全体の 1 割以上が独居老人世帯となっている。大潟村では、平成 22 年から平成 27 年にかけて大幅に増加しており、約 2 倍となっている。

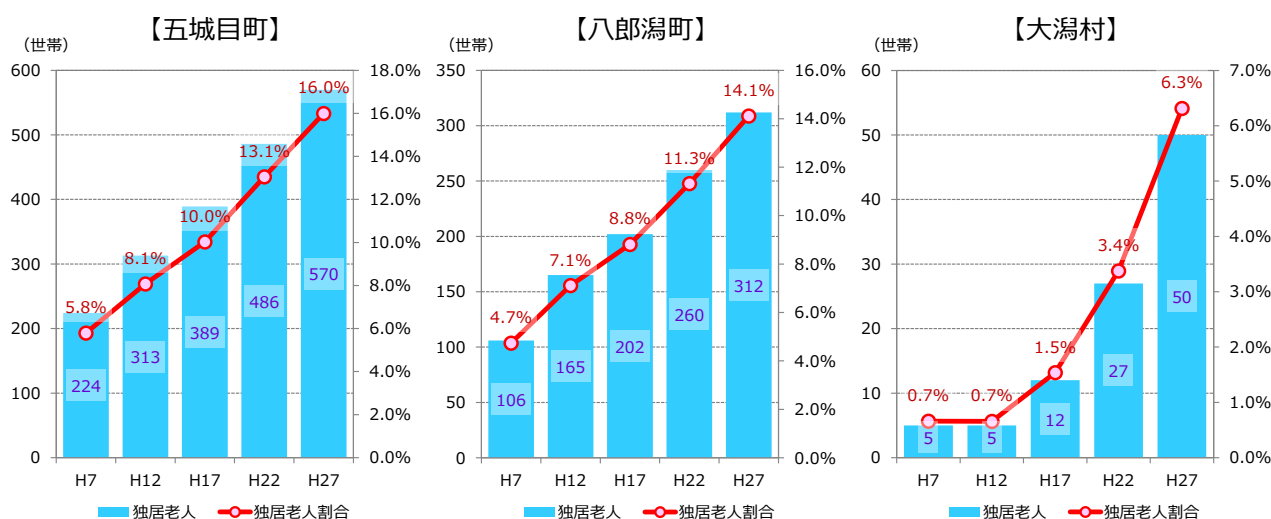


図 2-13 独居老人世帯数

資料：平成 27 年国勢調査

(3) 観光動向

① 観光入込客数の推移

観光入込客数の推移は、平成 23 年以降に減少傾向がみられる。

町村別に観光入込客数をみると、大潟村では平成 28 年には約 13 万人となっており、平成 23 年に比べ約 10 万人の減少となっている。五城目町と八郎潟町では、横ばいの傾向がみられた。

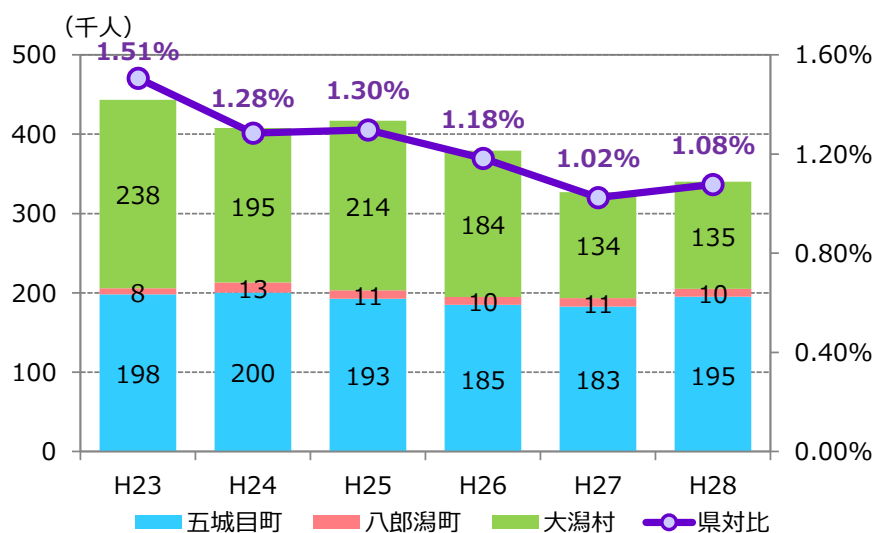


図 2-14 観光入込客数の推移

資料：秋田県「秋田県観光統計」

② 地点・イベント別観光入込客数の推移

地点別・イベント別観光入込客数の推移をみると、「環境と文化の村（五城目町）」「道の駅五城目 悠紀の国五城目（五城目町）」ではほぼ横ばいである。

また、「一日市盆踊り（八郎潟町）」は平成 24 年に大幅に増加し、平成 25 年以降は横ばいで推移している。「大潟村桜と菜の花まつり（大潟村）」は平成 24 年以降増加傾向となっていたが、平成 27 年以降若干減少している。

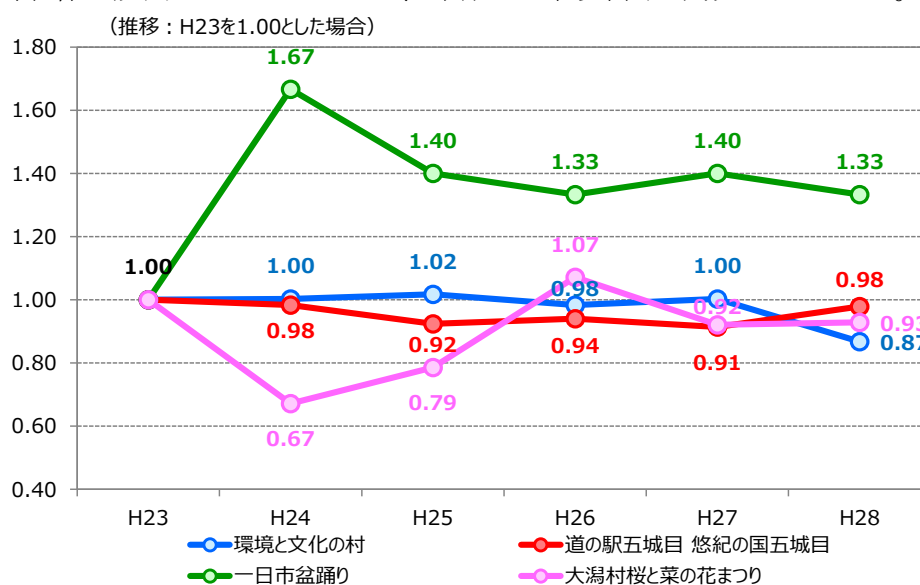


図 2-15 地点・イベント別観光入込客数の推移

資料：秋田県「秋田県観光統計」

(4) 自家用車保有・利用状況

① 1世帯当たりの自動車保有台数

1世帯当たりの自動車保有台数をみると、五城目町と八郎潟町では約2台、大潟村では約4台所持している。

また、1世帯当たりの自動車保有台数は徐々に減少している。

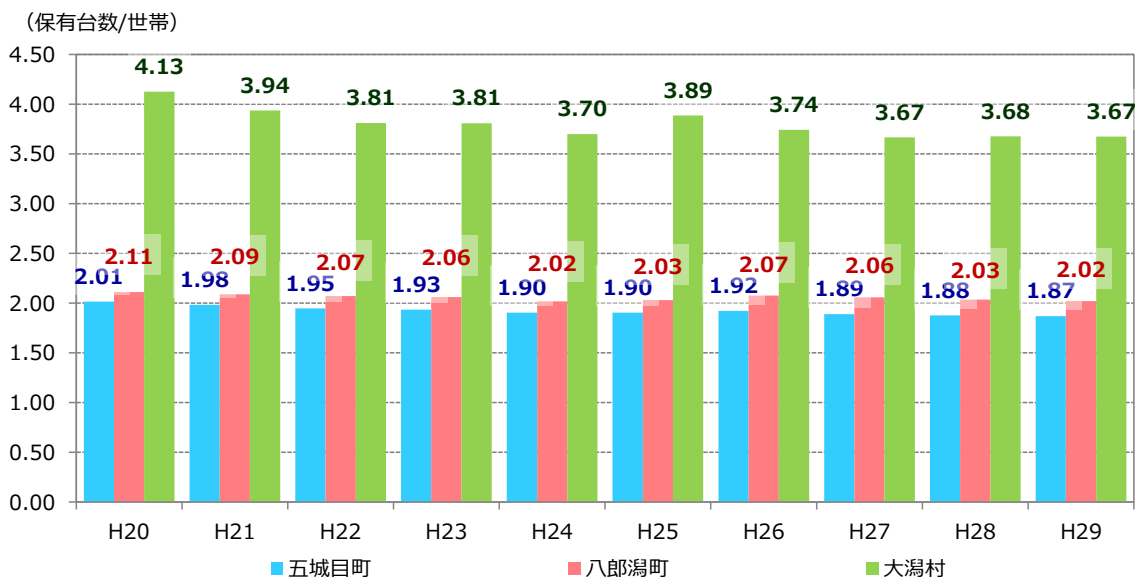


図 2-16 1世帯当たりの自動車保有台数

資料：東北運輸局「市町村別保有車両数」

② 自動車免許返納者数の推移

自動車免許返納者数の推移は、平成25年から平成29年にかけて3倍以上に増加している。

町村別に自動車免許返納者数をみると、五城目町は平成26年から増加傾向が見られ、八郎潟町では平成25年から増加傾向にある。大潟村については平成26年から自動車免許返納者が毎年確認されている。

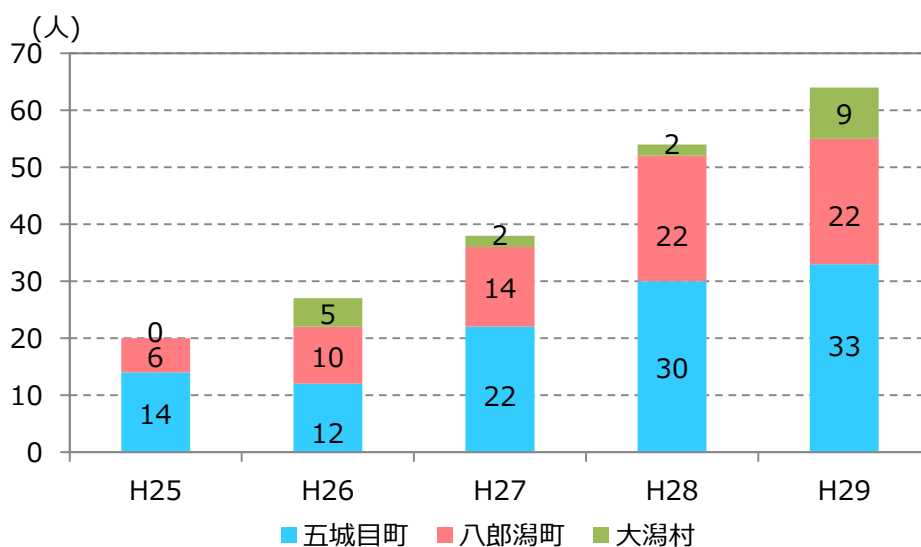


図 2-17 自動車免許返納者数の推移（五城目警察署受理分）

資料：五城目警察署資料

(5) 近隣市町村との移動実態

① 通勤・通学流動

主な通勤・通学流動は、秋田市との流入出が多くみられた。

各町村内での移動は、五城目町で2,959人、八郎潟町で1,680人、大潟村で2,167人となっている。

町村別の移動の割合をみると、五城目町では約6割、八郎潟町では約5割、大潟村では8割以上が町村内での通勤・通学となっている。

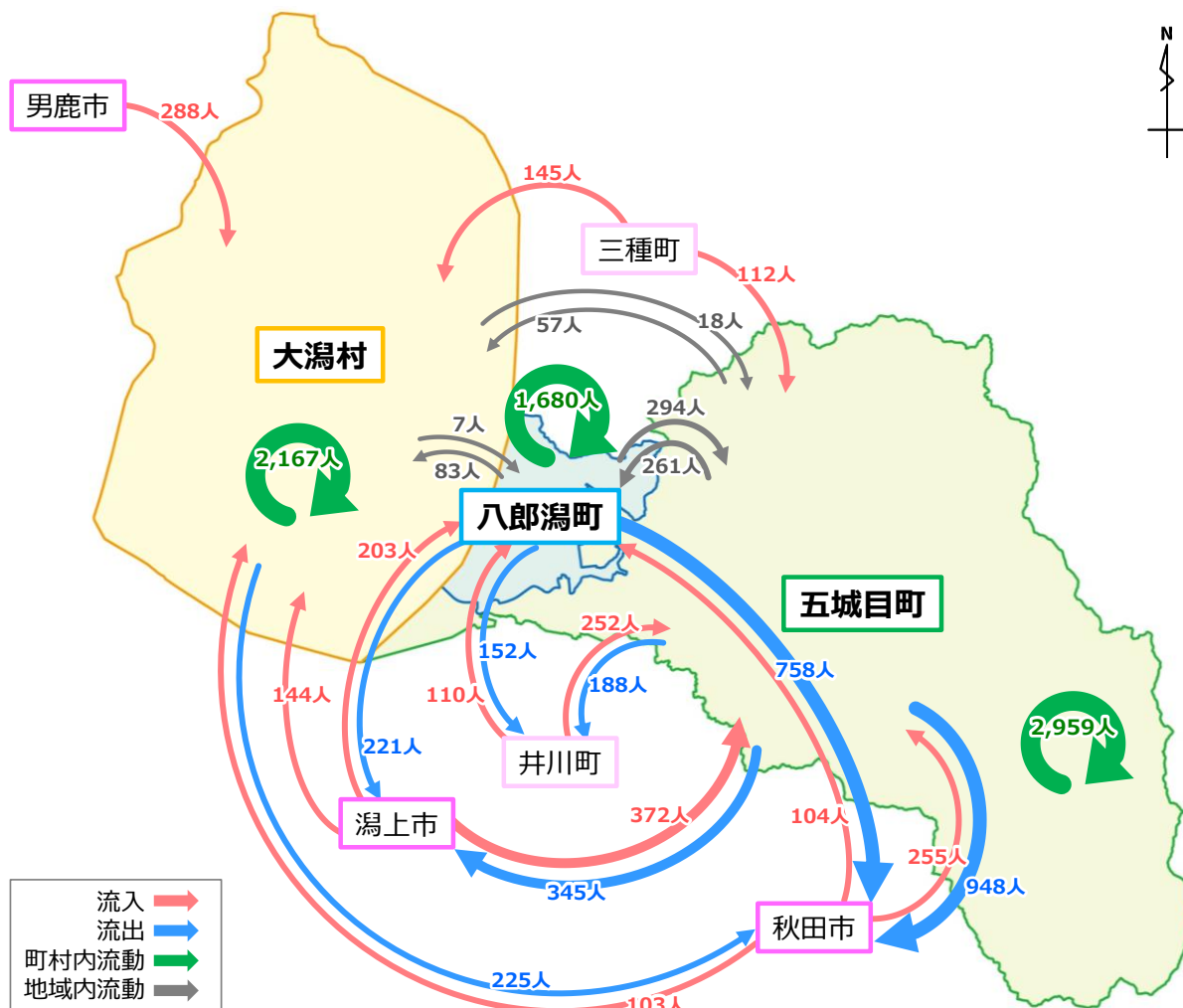


図 2-18 通勤・通学流動

資料：平成 27 年国勢調査
※流動人数 100 人以上を抽出（地域内・町村内移動を除く）

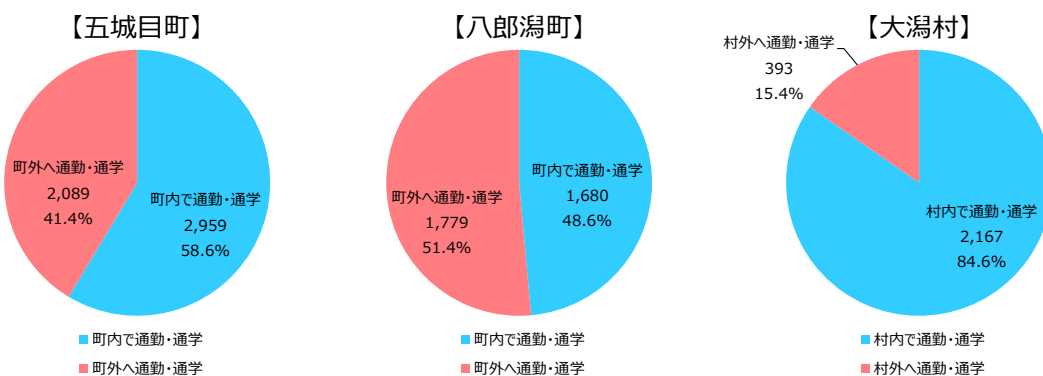


図 2-19 町村内外別の流動割合

資料：平成 27 年国勢調査

② 買物流動

主な買物流動は、秋田市への流出と潟上市からの流入が多くみられた。

また、五城目町への流入も多くみられ、周辺市町村からの買物需要が高いことがわかる。各町村での移動は、五城目町で2,111人、八郎潟町で439人、大潟村で48人となっている。

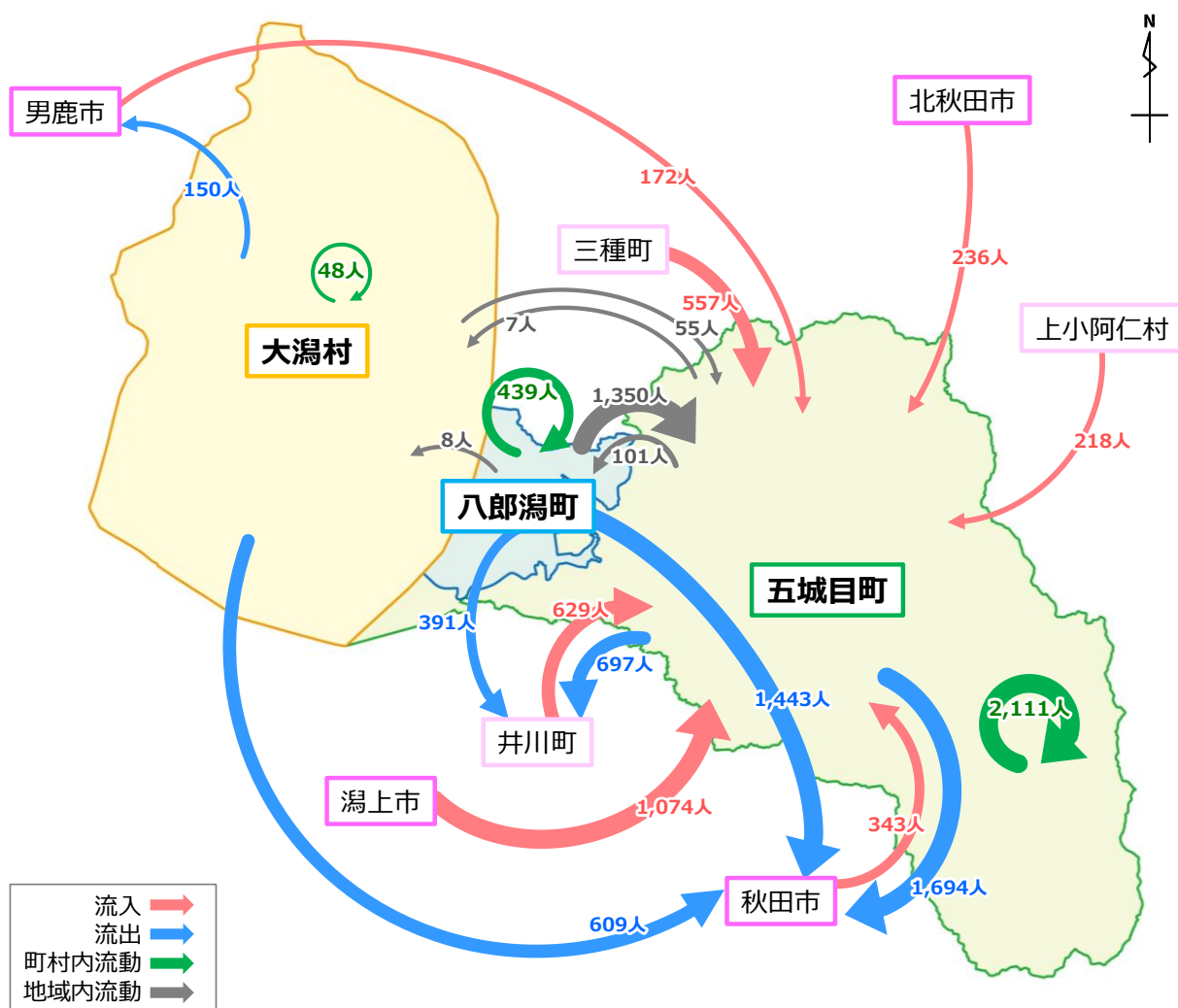


図 2-20 買物流動

資料：秋田県「秋田県買い物動向調査」(平成23年)

※流動人数100人以上を抽出(地域内・町村内移動を除く)

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。

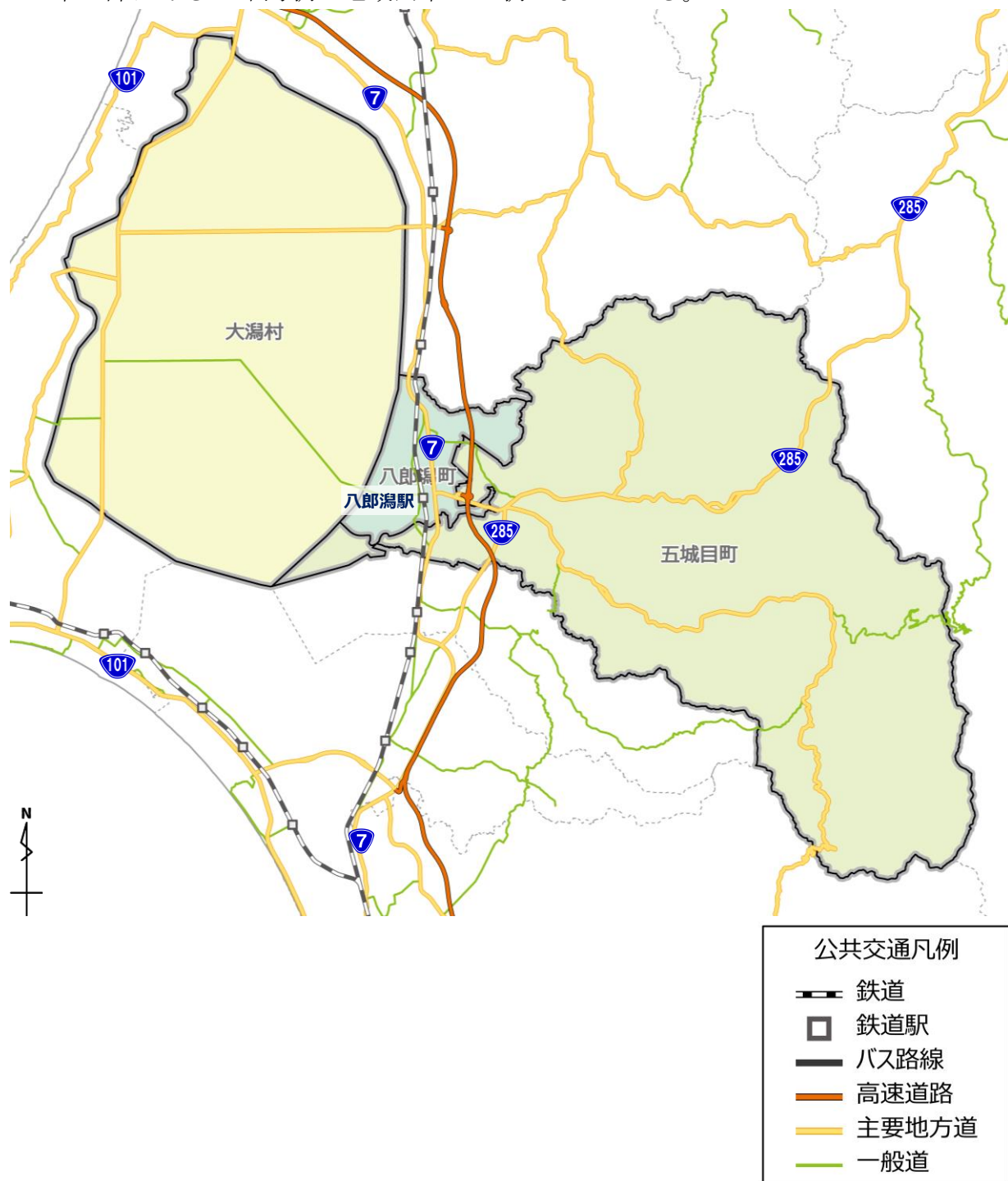


図 2-21 道路・交通環境

(2) 地域公共交通の実態

① J R 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。

奥羽本線（追分～大館間）の平均通過人員は、平成 23 年以降減少傾向にあり、平成 28 年には 2,364 人となっている。平成 23 年と比較すると約 2 割減となっている。

八郎潟駅での乗車人数も徐々に減少しており、平成 28 年には 813 人となっている。平成 20 年と比較すると約 1 割減となっている。

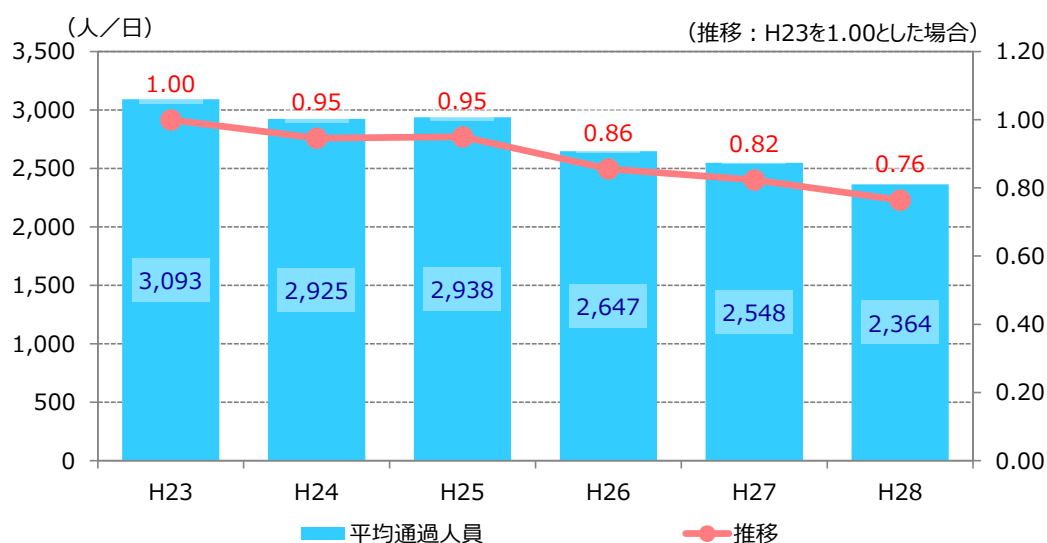


図 2-22 年度別日平均通過人員（追分～大館間）

資料：JR 東日本「JR 路線別ご利用状況」

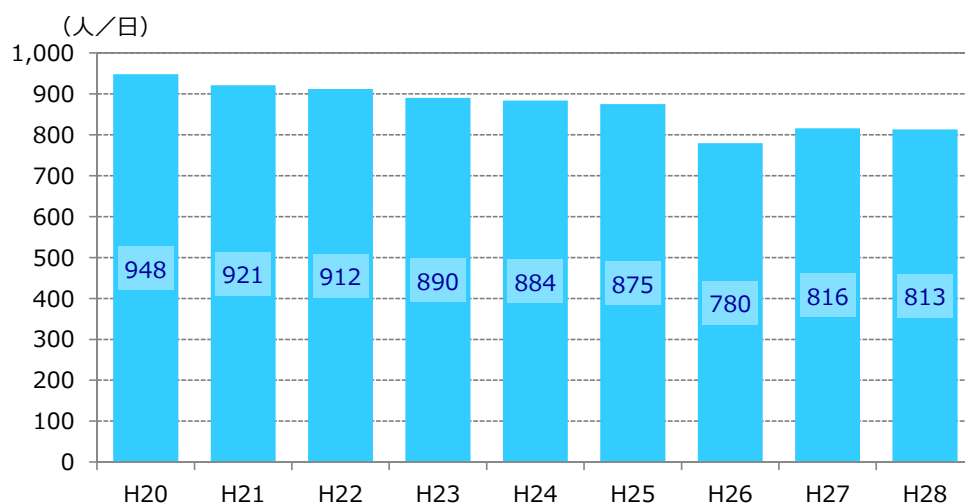


図 2-23 八郎潟駅日平均乗車人数の推移

資料：JR 東日本「各駅の乗車人員」

② 路線バス（秋田中央交通(株)）

南秋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」「八郎潟線」の2本となっている。

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。

八郎潟線は、八郎潟町の中心部にある八郎潟駅から五城目バスターミナルまでを運行している路線である。

両路線とも、湖東厚生病院及び五城目高校を経由するため、住民の生活には必要不可欠な路線となっている。また、利用促進の一環として以前より発売されていた一日乗り放題乗車券（1,000 円／枚）の利用可能区間が拡大され、平成29年4月から両路線の全区間で利用可能となっている。

輸送人員は両路線とも減少傾向となっている。

表 2-1 路線バスの運行状況（平成28年度）

路線名	起点	終点	運行本数 （往復）	平均 乗車密度	収支状況 （千円）
五城目線	秋田駅西口	五城目バスターミナル	平日：12 土日祝：7	3.7 人	△39,324
八郎潟線	八郎潟駅前	五城目バスターミナル	平日：20 土日祝：12	2.8 人	△2,891

資料：秋田中央交通(株)資料

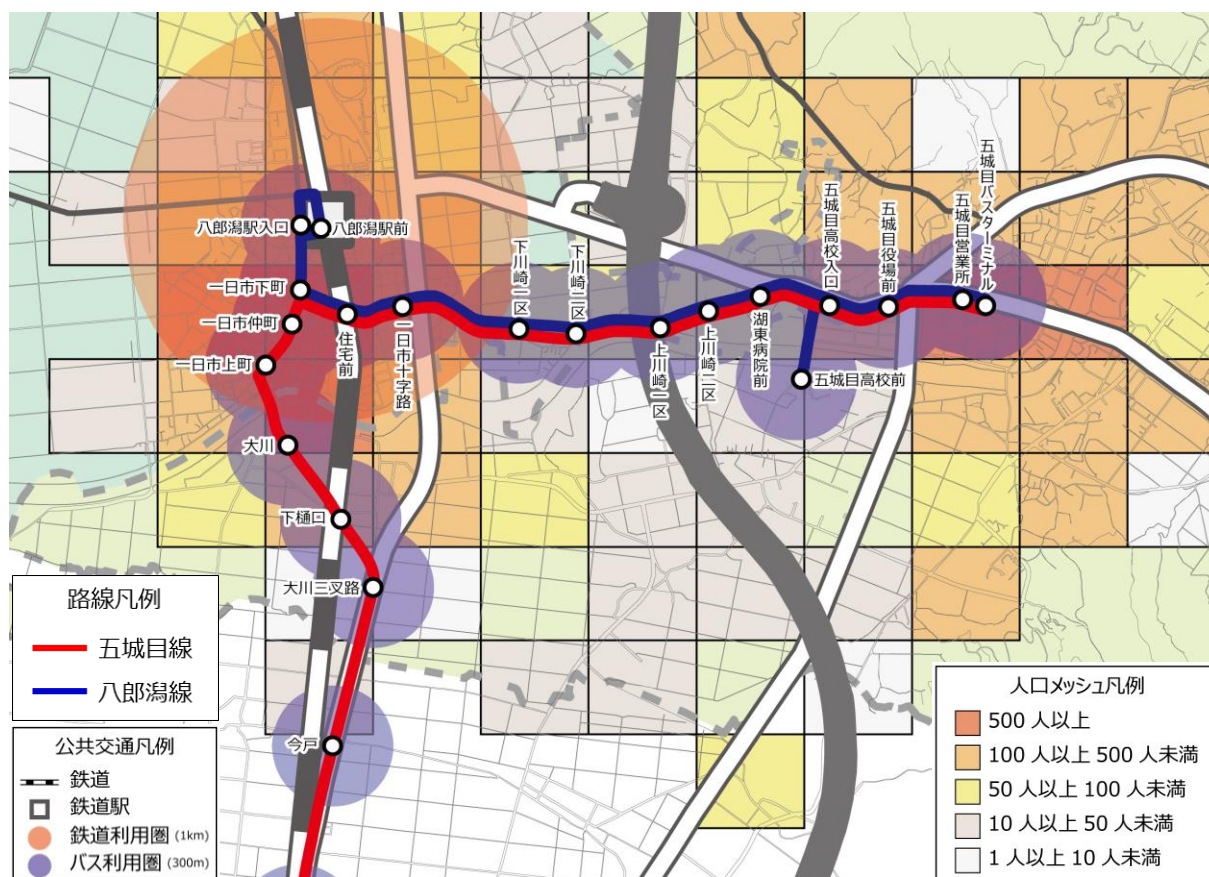


図 2-24 路線別運行ルート及び人口分布状況

資料：平成27年国勢調査

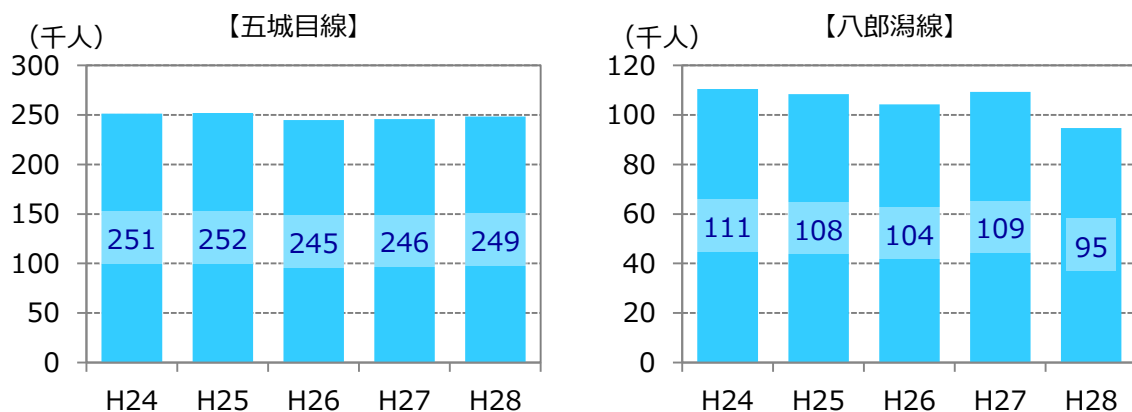
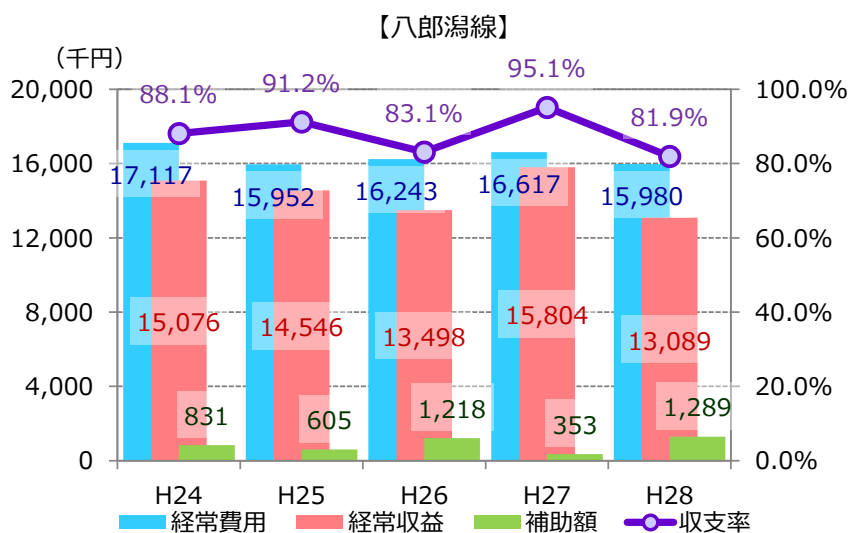
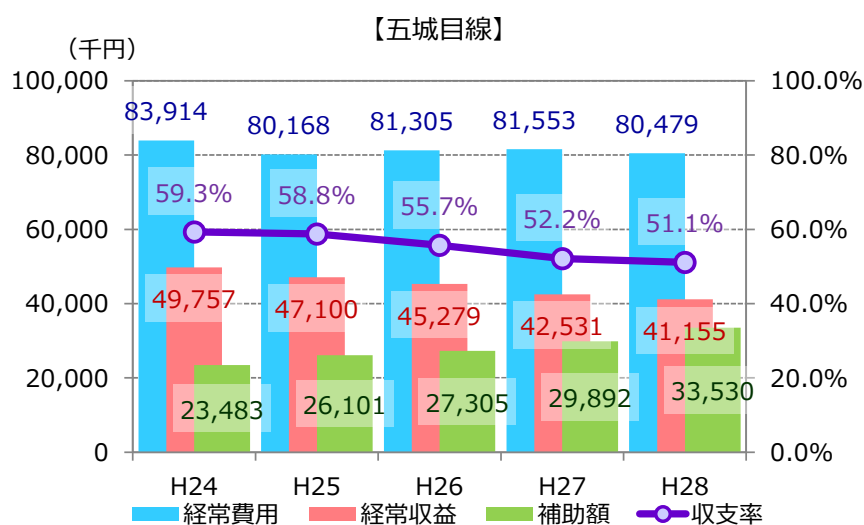


図 2-25 路線別輸送人員の推移

資料：秋田中央交通㈱資料



※経常費用：毎年継続的に発生する費用。実際に走行した距離を基に計算される。
 ※経常収益：毎年継続的に発生する収益。運賃収入や雑収入等からなる。
 ※補助額：路線維持・赤字補てんのために、国・県・町から出ている補助金額。
 ※収支率：経常収益から経常費用を割った値。現金の収支状況を確認するための指標。

図 2-26 路線別の収支状況

資料：秋田中央交通㈱資料

③ コミュニティバス（大潟村マイタウンバス）

大潟村では、平成 23 年 4 月 1 日からコミュニティバスの「大潟村マイタウンバス」が運行している。運行路線は「大潟・湖東病院線」「大潟西線」「大潟東線」の 3 路線となっている。

大潟・湖東病院線は、村中心部から JR 八郎潟駅、湖東厚生病院、五城目高校までを運行する、大潟村の通院・通学を支える路線である。

大潟西線・大潟東線は、「大潟村ふれあい健康館」を起点とし、村内を循環する地域内交通である。

また、大潟・湖東病院線の利用者数は横ばいの傾向となっている。

表 2-2 コミュニティバスの運行状況（平成 29 年度）

路線名	起点	終点	運行本数 (往復)	運賃	備考
大潟・湖東病院線	ホテルサンルーラル 大潟前	五城目高校前	平日土：6 日祝：4	片道 100 円	－
大潟西線	ふれあい健康館	－ (循環)	毎日：1	1 乗車 100 円	フリー乗降
大潟東線	ふれあい健康館	－ (循環)	毎日：2	1 乗車 100 円	フリー乗降

資料：大潟村資料

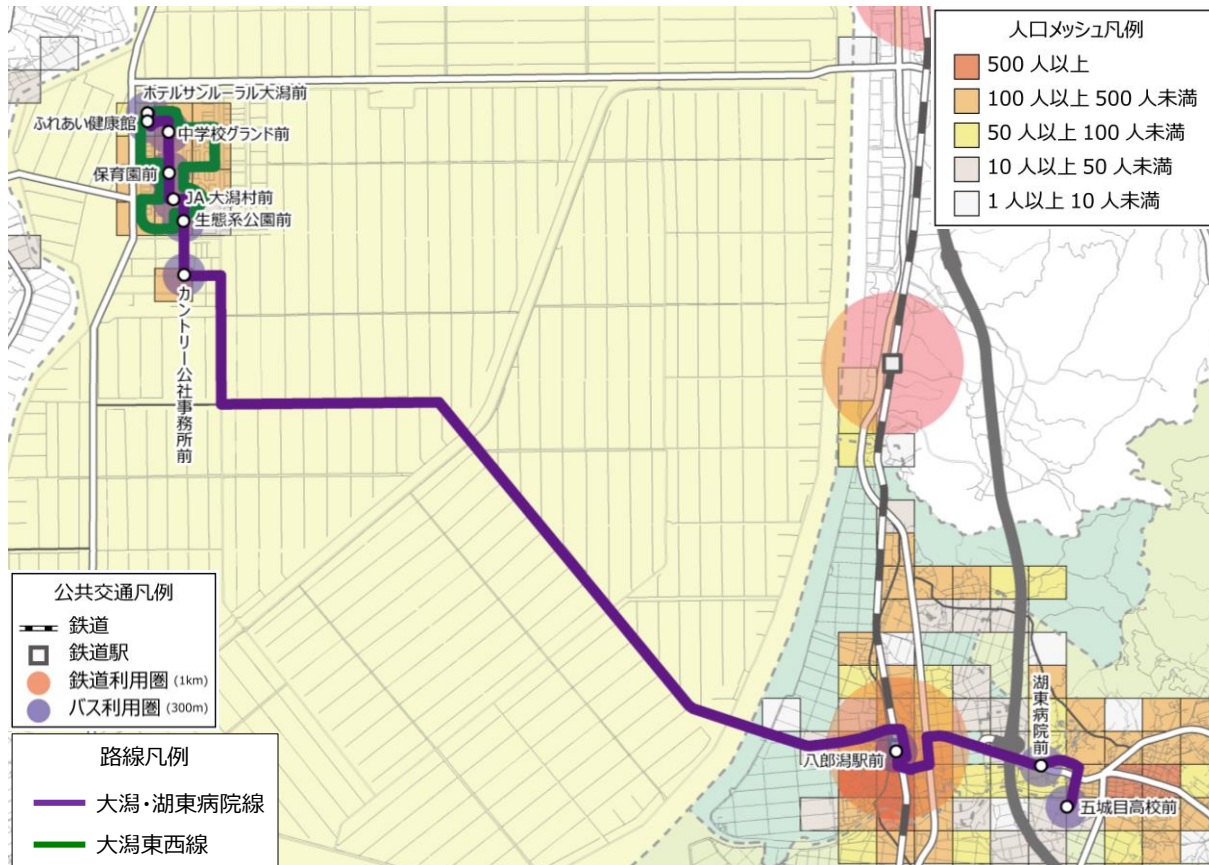


図 2-27 路線別運行ルート及び人口分布状況

資料：平成 27 年国勢調査

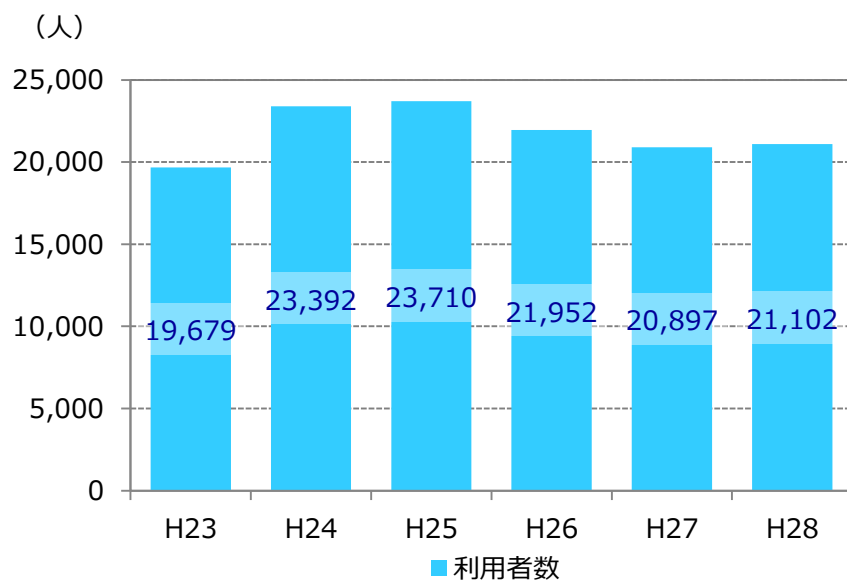


図 2-28 大潟・湖東病院線利用者数の推移

資料：大潟村資料

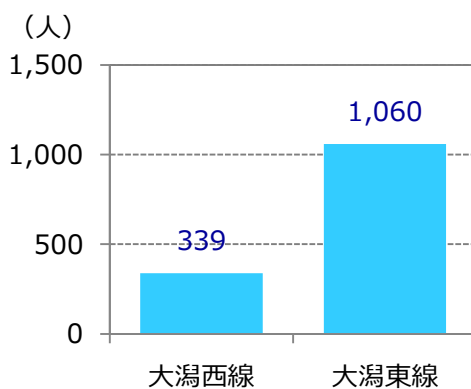


図 2-29 大潟西線・大潟東線の利用者数（平成 28 年度）

資料：大潟村資料

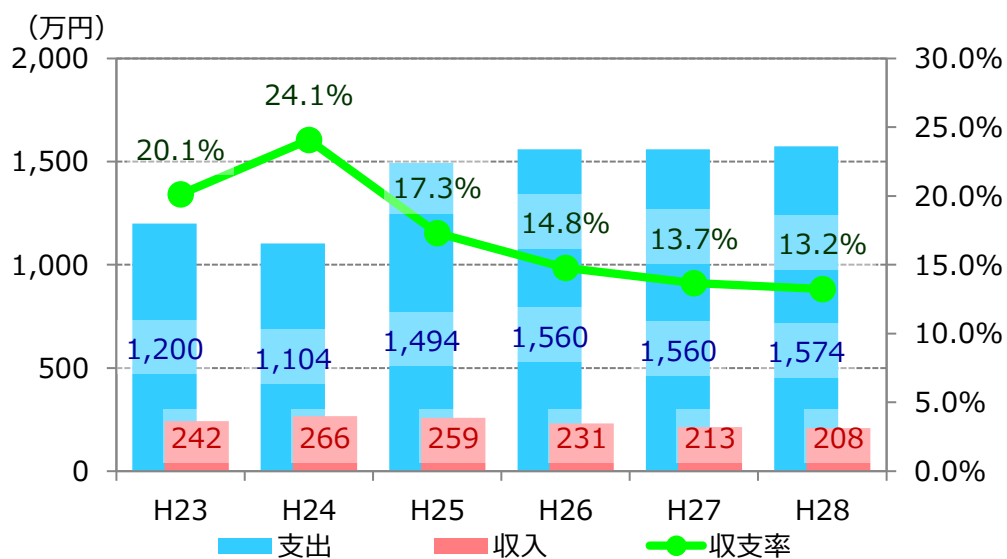


図 2-30 大潟村マイタウンバス収支状況の推移

資料：大潟村資料

④ 予約制（デマンド）乗合タクシー

五城目町では、路線バスが廃止されたことに伴い、平成 21 年 10 月から馬場目地区を皮切りに、その後、富津内・内川・森山地区で、交通空白地域の解消を目的とした予約制（デマンド）乗合タクシーサービスが提供されている。

利用するには事前登録が必要となっており、利用者の大半は対象地域に居住する住民となっている。

利用者数は減少傾向となっている。路線別の利用状況にもばらつきがみられる。

八郎潟町では、五城目町と同じく路線バスが廃止されたことに伴い、平成 25 年 4 月から、交通空白地域の解消を目的とした予約制（デマンド）乗合タクシーサービスが提供されている。

利用するには事前登録が必要となっており、利用者の大半は対象地域に居住する住民となっている。

利用者数は横ばいの傾向となっている。

表 2-3 予約制（デマンド）乗合タクシー運行状況（平成 28 年度）

路線名 運行地区		起点	終点	運行ルート	運行本数 （往復）	平均 乗合率	収支状況 （千円）
五城目町	馬場目線	イオンスーパー センター	北ノ又	自宅前・ 各拠点施設 経由	平日：5	3.8 人	△4,066
	富津内線		高樋		平日：5	2.6 人	△4,328
	内川線		大繋		平日：5	2.8 人	△3,968
	森山線		浦横町		平日：5	1.3 人	△336
八郎潟町		浦大町	五城目バスターミナル		平日：5	2.1 人	△1,183

資料：五城目町資料、八郎潟町資料

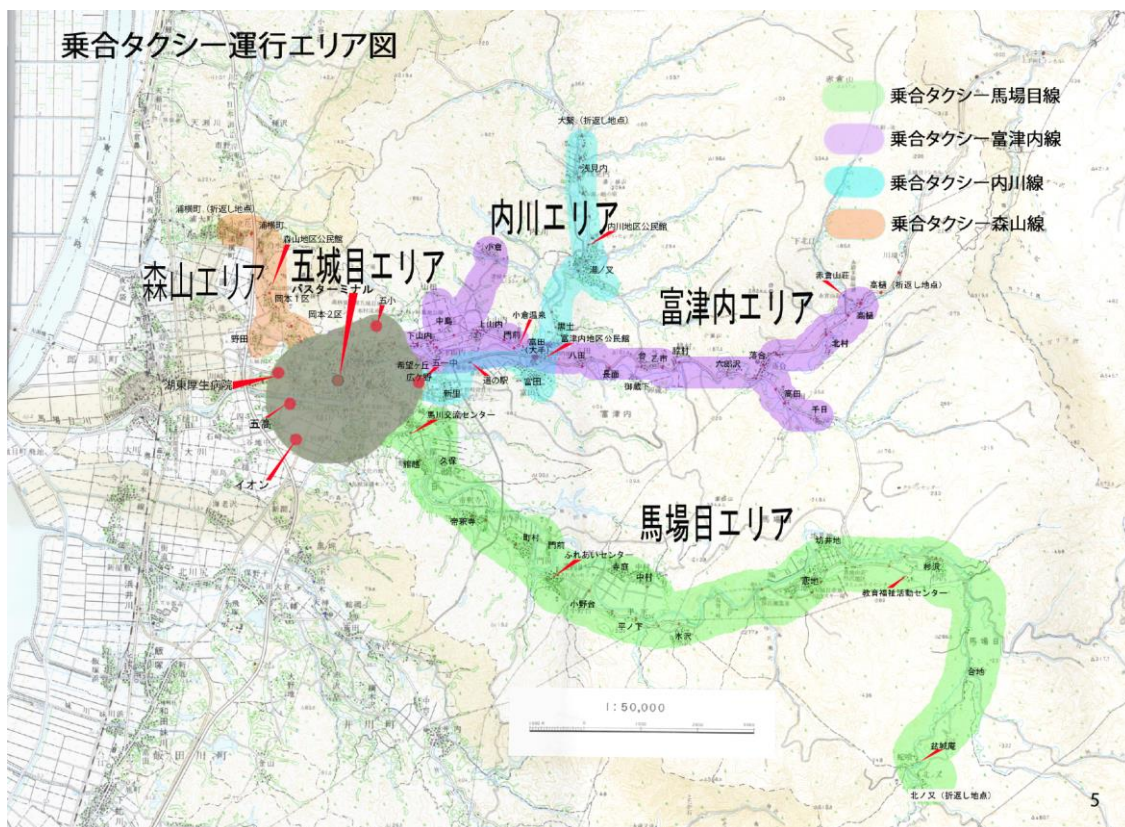


図 2-3 1 五城目町予約制乗合タクシー運行経路図

資料：五城目町資料

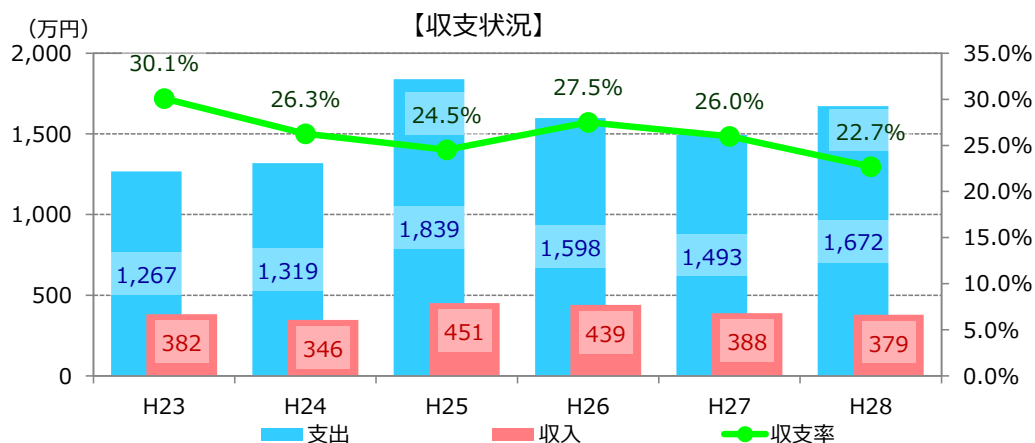
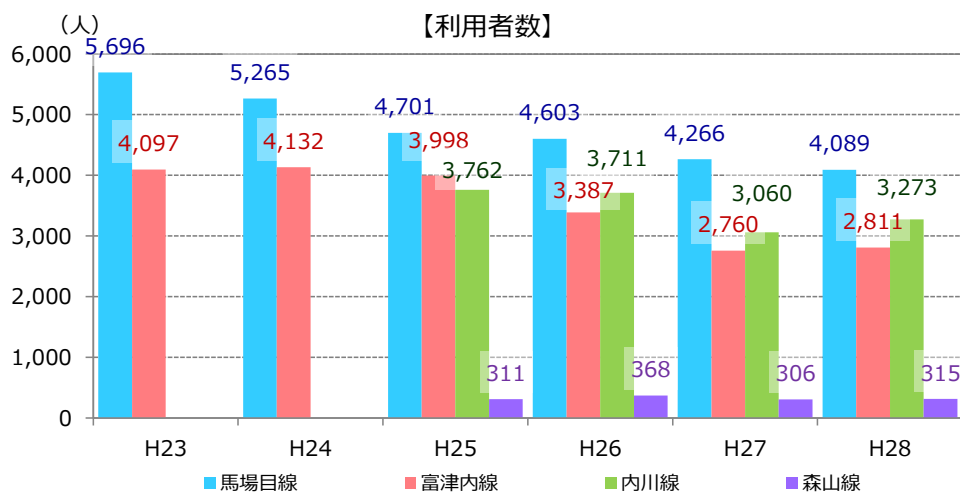


図 2-3 2 五城目町予約制乗合タクシー路線別利用者数の推移及び収支状況

資料：五城目町資料



図 2-33 八郎潟町予約制乗合タクシー運行経路図

資料：八郎潟町資料

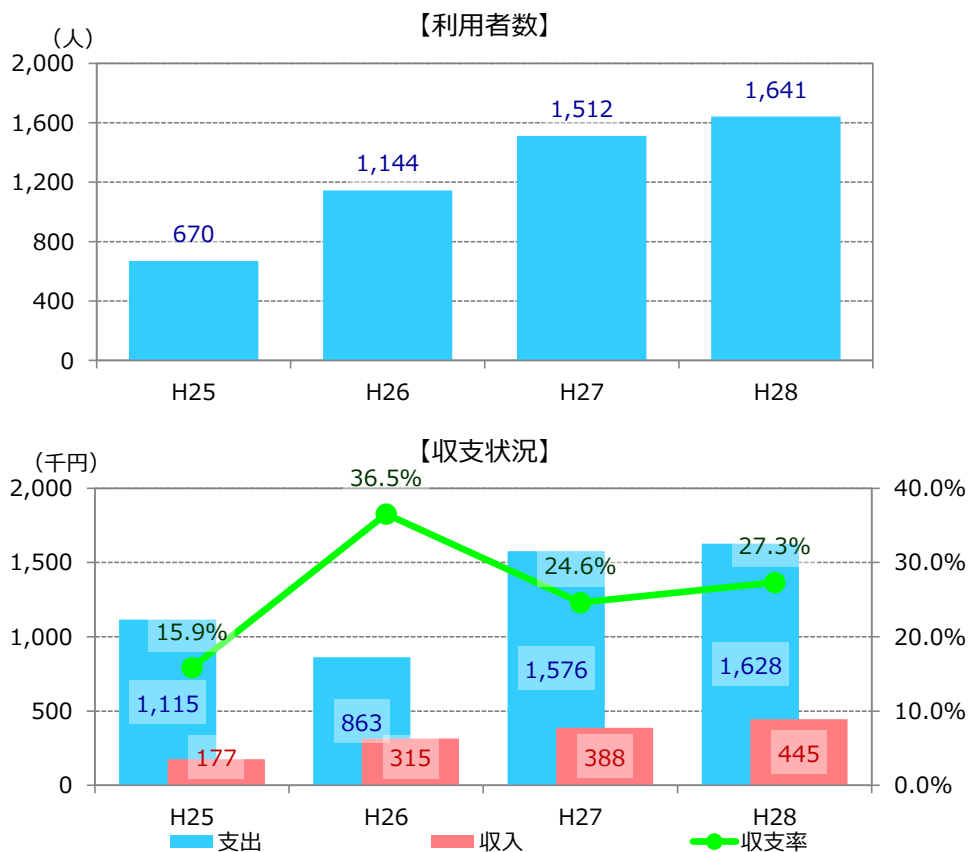


図 2-34 八郎潟町予約制乗合タクシー利用者数の推移及び収支状況

資料：八郎潟町資料

⑤ 一般タクシー

地域内を主な営業区域とするタクシー事業者は3社あり、五城目町で2社、大潟村で1社営業している。

タクシーは、路線バスや予約制乗合タクシーでもカバーしきれない住民ニーズや、ビジネス利用、観光客のニーズにも対応している。また、緊急時にも利用されており、住民の足としてなくてはならないものである。

⑥ スクールバス・スクールタクシー

スクールバス・スクールタクシーは、各学校と児童・生徒の居住地との位置関係や小学校と中学校の下校時間を考慮した運行時間の設定や、利用者数に合わせた車両の選択、小中学生の混乗運行等による運行を行っている。

五城目町では、五城目小学校、五城目第一中学校までの通学が困難な児童・生徒のためにスクールバス・スクールタクシーを運行している。

車両は、中型バス（乗車定員(大人):55人）、ジャンボタクシー（乗車定員(大人):9人）、小型タクシー（乗車定員(大人):4人）から選択し、運行している。

また、路線別利用者数は、全ての路線で最大乗車定員の55人以下となっており、最も多い馬場目・高崎線でも31人となっている。

八郎潟町では、八郎潟小学校までの通学が困難な児童のためにスクールバスを運行している。

車両は、中型バス（乗車定員(大人):55人）を運行している。

また、路線別利用者数は、全ての路線で最大乗車定員の55人以下となっており、最も多い面潟線でも26人となっている。

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。

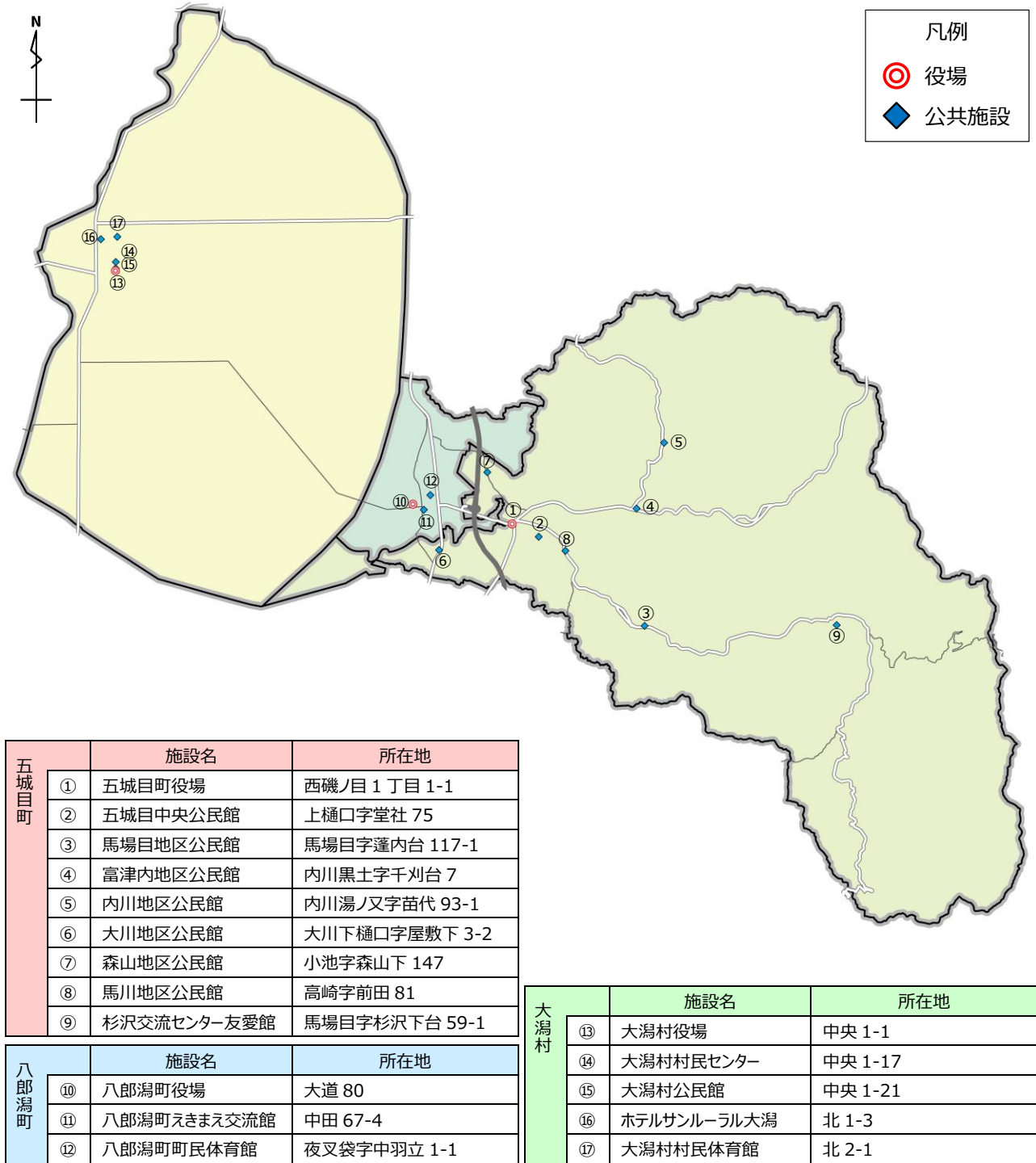


図 2-3 5 公共施設分布図

(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。

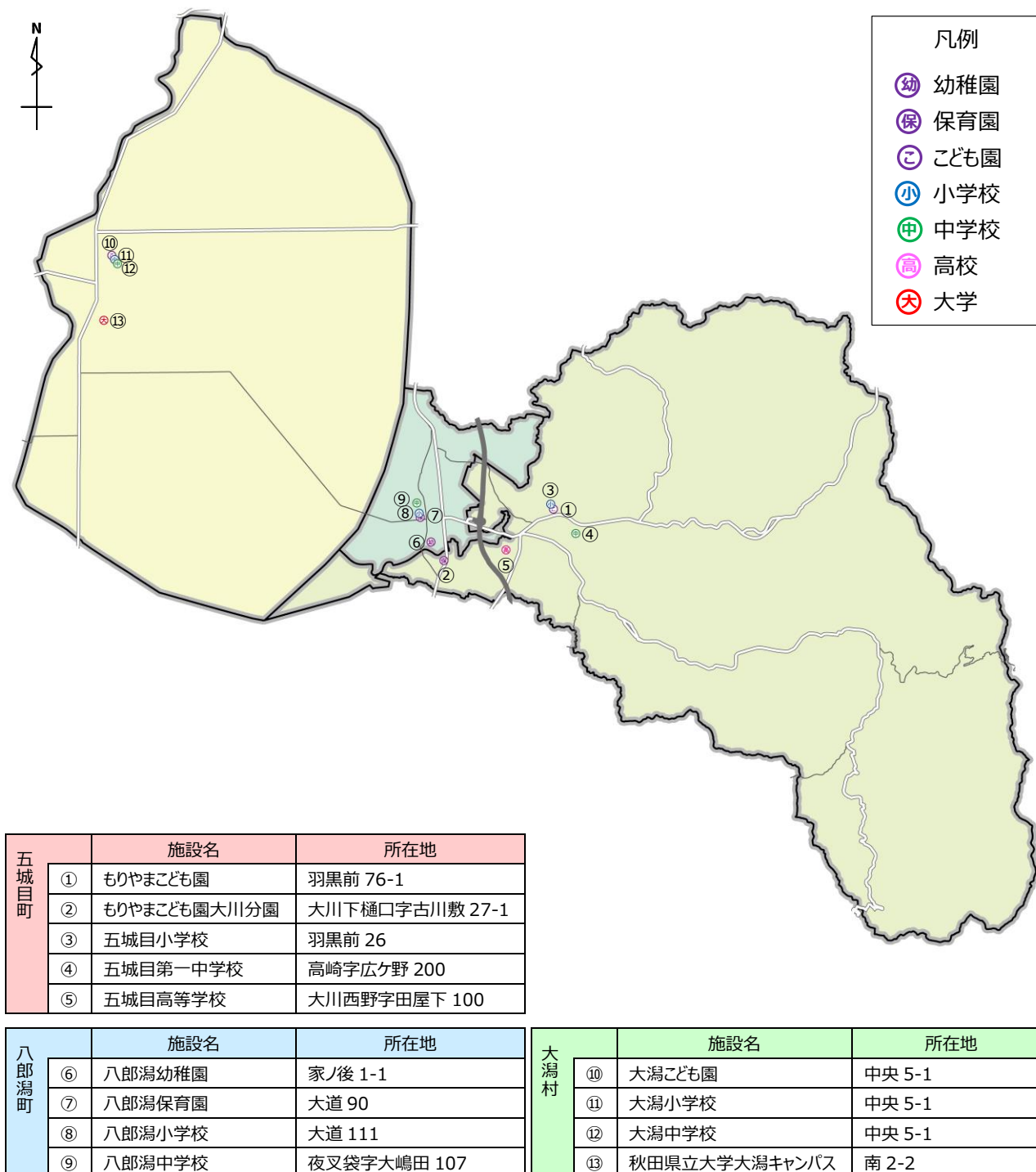


図 2-36 教育機関分布図

(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。

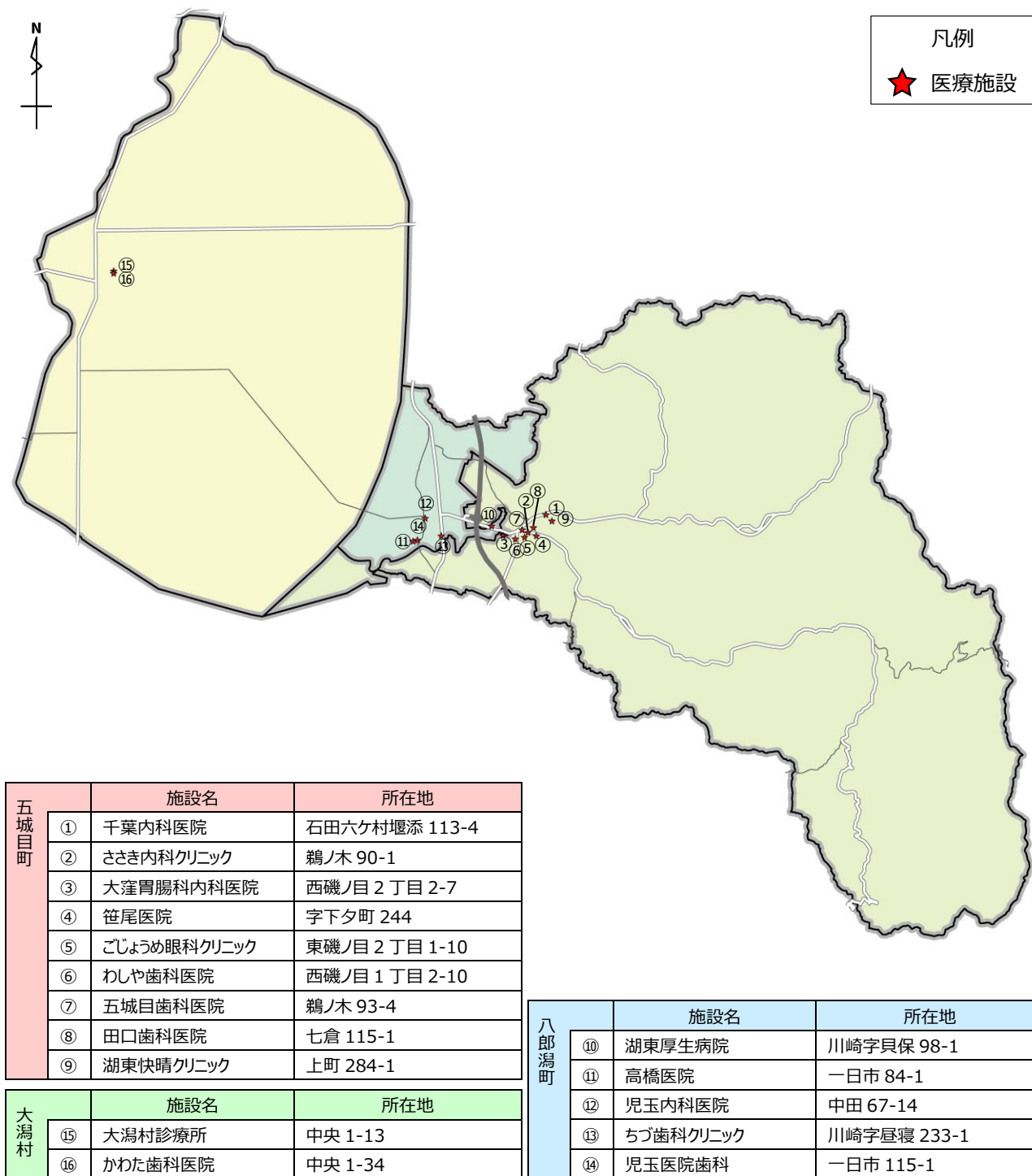
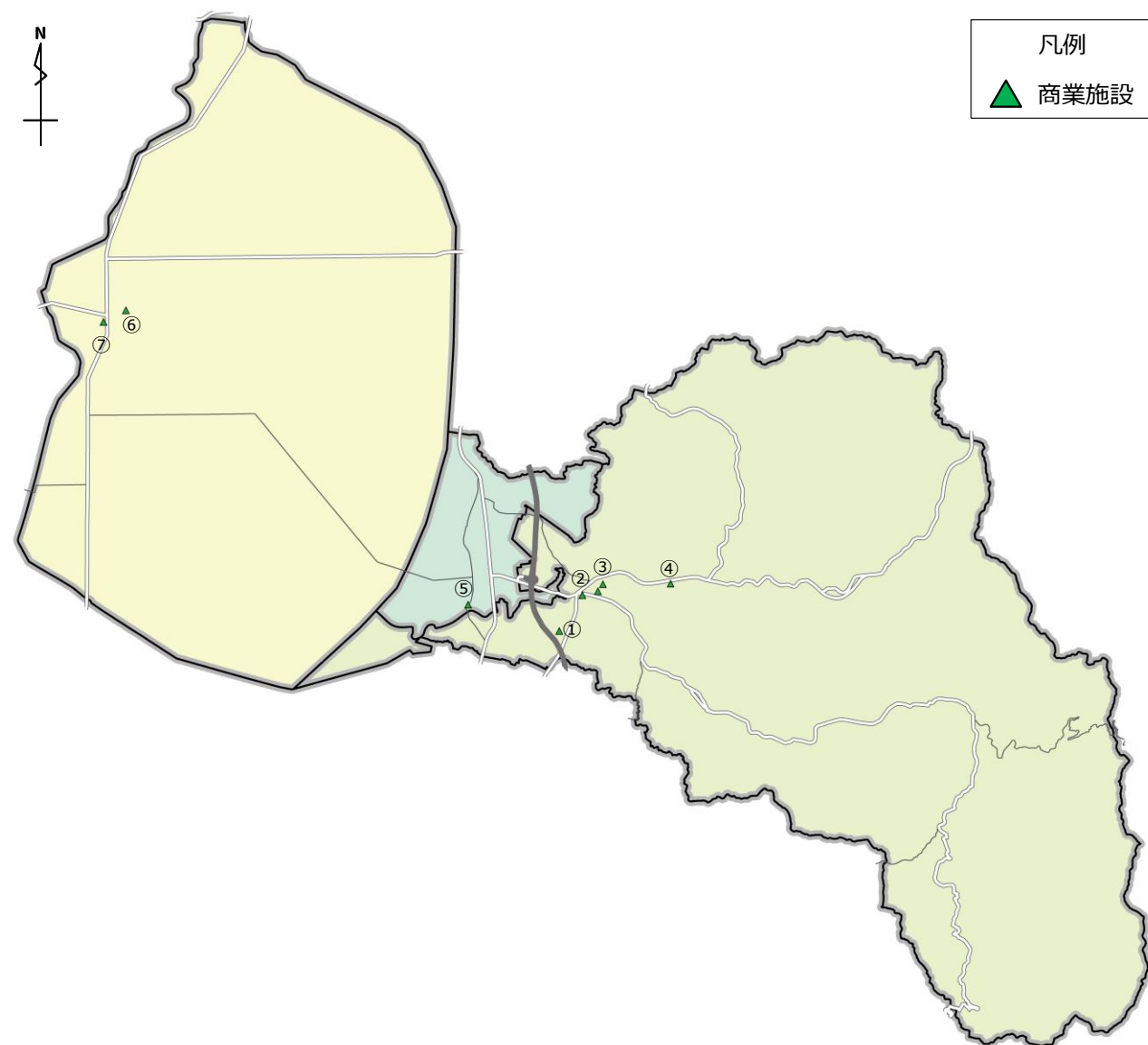


図 2-37 医療施設分布図

(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。



五城目町	施設名		所在地
	①	イオンスーパーセンター五城目店	大川西野字田屋前 138
	②	生鮮村ダイサン	東磯ノ目 1 丁目 6-1
	③	五城目朝市	下夕町 182
	④	道の駅五城目「悠紀の国五城目」	富津内下山内字上広ケ野 76-1
八郎潟町	施設名		所在地
	⑤	はちらぼ HOUSE	一日市 52-2
大潟村	施設名		所在地
	⑥	あぐりプラザおおがた	中央 1-5
	⑦	道の駅おおがた	西 5-2

図 2-38 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。

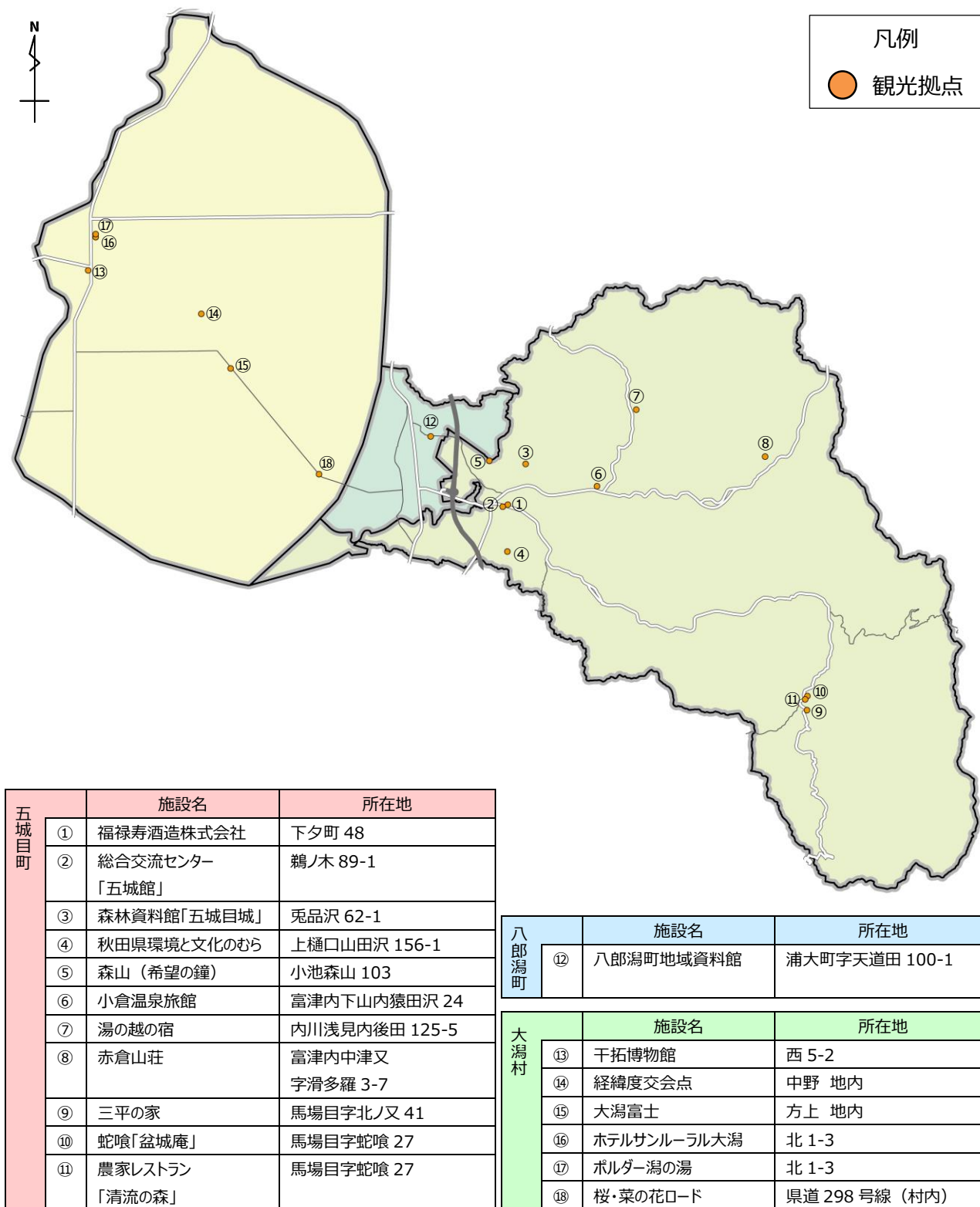


図 2-39 観光拠点分布図

2-4 上位関連計画

本計画に係わる上位関連計画の位置づけ、施策・プロジェクトを整理し、政策連携を検討する上での基礎資料とした。整理した計画は次のとおり。

各計画、施策・プロジェクトとの整合を図り、まちづくりと連携した施策・事業推進を検討する。

表 2-4 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後期基本計画	平成 29 年 2 月
	五城目町都市計画マスタープラン	平成 23 年 5 月
	五城目町まち・ひと・しごと創生総合戦略	平成 28 年 1 月
	五城目町地域公共交通網形成計画	平成 29 年 3 月
	五城目町過疎地域自立促進計画	平成 28 年 3 月
八郎潟町	第 6 次八郎潟町総合計画	平成 28 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	平成 28 年 2 月
	八郎潟町過疎地域自立促進計画	平成 28 年 3 月
大潟村	大潟村総合村づくり計画後期基本計画	平成 26 年 3 月
	大潟村コミュニティ創生戦略	平成 28 年 3 月

(1) 五城目町総合発展計画後期基本計画

「五城目町総合発展計画 後期基本計画」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。

後期基本計画は、まちづくり計画の着実な実行と地域全体の共有を図ることを目的として策定された。

表 2-5 総合計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	平成 29 年 2 月
計画の期間	平成 29 年度～平成 33 年度
将来都市像	人とまちが響き合う ころやすらぎ悠紀の郷 五城目
重点プロジェクト	1. 「幸せづくり」 少子化対策 2. 「元気づくり」 企業立地・地元企業対策・農林業対策・移住対策 3. 「安心づくり」 高齢化対策・行政健全化対策
施策の大項目	1 自然のやすらぎと共生するまちへ（生活環境） 2 賑わいを興すまちへ（産業振興） 3 元気で安心して幸せを実感できるまちへ（保健・医療・福祉） 4 未来を紡ぎ、拓く、人づくりのまちへ（教育・文化） 5 信頼と次代への活力を築くまちへ（行財政） 6 明日をともに創るまちへ（住民協働・地域交流）
公共交通に関する内容	
	<p>■自然のやすらぎと共生するまちへ</p> <p>施策 1-3 道路・交通網・情報基盤</p> <p>【施策の目指す姿】人にも車にもやさしい道路環境が整備され、移動にも便利な公共交通システムが構築されています。</p> <p>・道路交通網については、町内外での交流促進と高齢化に対応した、人と車にやさしい道路整備及び公共交通体系を目指します。</p>
広域連携に関する内容	
	<p>■信頼と次代への活力を築くまちへ</p> <p>施策 5-2 広域行政・広域連携</p> <p>【施策の目指す姿】近隣市町村や県等と連携し、広域的な行政課題に効率的かつ効果的に対応しています。</p> <p>・国・県・関係機関との連携により、地域の一体的な発展に向けて、行政区域を越えた広域での共通課題を把握するとともに、五城目町単独では処理、解決が困難な課題を整理し、近隣市町村や県等との共同による事務等を検討し、行政運営の合理化や効率化に努めます。</p>

(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ことを目的として策定された。

表 2-6 都市計画の概要（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～平成 42 年度
将来都市像	伝統とにぎわいが共生する心やすらぎ自然の郷 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創出～ (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道路交通整備の方針（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) 五城目町まち・ひと・しごと創生総合戦略

「五城目町まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、五城目町の実情と地域特性を踏まえ、「人口減少の克服」と「地方創生」を実現するための基本指針として策定された。

表 2-7 まち・ひと・しごと創生総合戦略の概要

項目	内容
策定年度	平成 28 年 1 月（改訂：平成 29 年 3 月）
計画の期間	平成 27 年度～平成 31 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
公共交通に関する内容はみられなかった	
広域連携に関する内容はみられなかった	

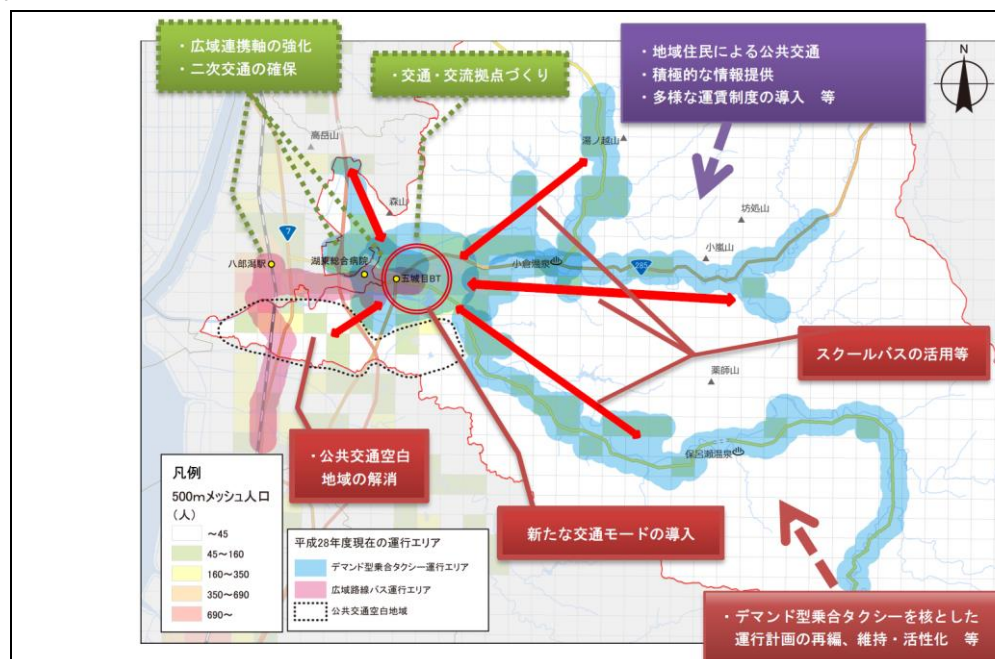
(4) 五城目町地域公共交通網形成計画

「五城目町地域公共交通網形成計画」は、五城目町の現況や公共交通を取り巻く環境を踏まえ、まちづくりと一体となった地域にとって望ましい、持続可能な地域公共交通網の再構築へ向けたマスタープランとして策定された。

表 2-8 形成計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	平成 29 年 3 月
計画の期間	平成 29 年度～平成 33 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町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</p> <p>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</p> <p>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</p>

施策実施イメージ



路線区分	主な役割
広域路線バス	町外及び地域の中心拠点を結び、幹線として多くの住民の移動を支える役割
デマンド型乗合タクシー	主に郊外地域と町内の中心拠点を結び、郊外地域の移動を支える役割
スクールバス・スクールタクシー	小・中学生の安全・安心な通学移動を支える役割
普通タクシー	広域路線バス、デマンド型乗合タクシー等では対応できない部分を支える役割
福祉輸送サービス	車椅子や寝たきりなどの単独では公共交通機関を利用することができない方や、介護が必要な方の移動を支える役割
新たな交通モード	中心市街地の拠点施設を結び、中心市街地居住者や来訪者の移動を支えるとともに、拠点施設間の移動を支援する役割
地域住民による公共交通	地域の生活交通として、地域と中心市街地を結ぶ役割

(5) 五城目町過疎地域自立促進計画

「五城目町過疎地域自立促進計画」は、過疎地域自立促進特別措置法に基づき、基本的方針や施策・事業を定め、施策・事業を推進することによる地域の自立促進を目的に策定された。

表 2-9 過疎地域自立促進計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	平成 28 年 3 月（改訂：平成 29 年 3 月）
計画の期間	平成 28 年度～平成 32 年度
基本的施策	①自然のやすらぎと共生するまちづくり ②賑わいを興すまちづくり ③元気と安心で幸せを実感できるまちづくり ④未来を紡ぎ、拓く、人づくりのまちづくり ⑤明日を共に創る協働のまちづくり
公共交通に関する内容	
	【交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進】 ②交通 ・ 少子高齢化社会に対応した公共交通体系の構築をめざし、利用者のニーズに沿った運行形態・拠点施設・停留設備などのあり方を明らかにし、利用しやすい安定した公共交通対策事業の推進を図る。

(6) 第6次八郎潟町総合計画

「第6次八郎潟町総合計画」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ことを目的として策定された。

表 2-10 総合計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	平成 28 年 3 月
計画の期間	平成 28 年度～平成 37 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いまちづくり 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	
	<p>■ すこやかに安心して暮らせるまちづくり</p> <p>③地域福祉</p> <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。 <p>⑥心身障がい(児)者福祉</p> <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。 <p>■ 次世代へつなぐ安全・安心なまちづくり</p> <p>⑤交通体系</p> <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	
	<p>■ にぎわいと活力あふれるまちづくり</p> <p>③観光</p> <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。 <p>■ 効率的・効果的な行財政運営のまちづくり</p> <p>②広域連携</p> <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、今後、本町の都市計画の指針となる計画として策定された。

表 2-11 都市計画の概要（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～平成 42 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、安全で安心に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の場が無いなど、日常生活が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ために策定された。

表 2-12 まち・ひと・しごと創生総合戦略の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	平成 28 年 2 月
計画の期間	平成 27 年度～平成 31 年度
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 ・新たな店舗の誘致や移動販売、巡回バスの導入等、高齢者を中心とした買い物弱者に対する取り組みを検討します。

(9) 八郎潟町過疎地域自立促進計画

「八郎潟町過疎地域自立促進計画」は、過疎地域自立促進特別措置法に基づき、解決すべき様々課題に対し、必要とされる施策を的確に実施し、八郎潟町の活性化と自立を目指すために策定された。

表 2-13 過疎地域自立促進計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	平成 28 年 3 月（改訂：平成 29 年 3 月）
計画の期間	平成 28 年度～平成 32 年度
基本方針	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	
	■交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進 ・交通確保対策として、デマンド型乗合タクシー運行事業の継続的实施に努めます。 ■教育の振興 <学校教育> ・スクールバスの運行については、遠距離通学児童の安全を確保するためにも、状況に沿った運行を継続し、また、保護者の経済的負担の軽減を図ります。
広域連携に関する内容	
	■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。

(10) 大潟村総合村づくり計画後期基本計画

「大潟村総合村づくり計画 後期基本計画」は、大潟村を取り巻く社会経済情勢及び日本の農業情勢等の状況の変化に的確に対応し、次世代に誇りを持ってつないでいく大潟村を住民一人ひとりと共に築いていくために策定された。

表 2-14 総合計画の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	平成 26 年 3 月
計画の期間	平成 26 年度～平成 29 年度
基本理念	「ひと」が主役 ～ひとづくりは村づくり ひとが主役の村づくりをめざします～ 「産業」に活力 ～活力みなぎる村づくりをめざします～ 「くらし」に絆と潤い ～安全・安心、ひとひとの絆づくりと 潤いのある村づくりをめざします～
将来像	豊かな自然 みなぎる活力 人いきいき 元気な大潟村
基本目標	1. 活力みなぎる産業を創造する村 2. 豊かな自然環境と共生する村 3. 安全・安心に暮らせる村 4. 健やかで温もりを実感できる村 5. 心豊かなひとを育む村 6. 『ひと と ひと』の絆が豊かな村 7. 住民と行政が共に歩む村
公共交通に関する内容	
	<p>■安全・安心に暮らせる村</p> <p>3-D 公共交通の充実</p> <p>・ 地域の特徴に合致した公共交通システム及び利用者の利便性の確保を推進します。</p>
広域連携に関する内容	
	<p>■活力みなぎる産業を創造する村</p> <p>1-C 地域特性を活かした観光の推進</p> <p>・ 大潟村の豊かな自然環境を活かし、周辺地域と連携し、テーマ性の高い観光ルートを形成し、観光振興を図ります。広域観光ルートとして男鹿・南秋及び白神観光ルートのネットワーク化を図ります。</p> <p>■住民と行政が共に歩む村</p> <p>7-D 広域連携の推進</p> <p>・ 大潟村の独自性を尊重しつつ、また、地域の総合的な発展の方向を見定め、周辺自治体との枠組みを基本とし、連携・協力体制の強化を図ります。</p>

(11) 大潟村コミュニティ創生戦略

「大潟村コミュニティ創生戦略」は、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に策定された。

表 2-15 まち・ひと・しごと創生総合戦略の概要（一部抜粋）

項目	内容
策定年度	平成 28 年 2 月
計画の期間	平成 27 年度～平成 31 年度
基本目標	基本目標 1：産業振興対策 基本目標 2：結婚・子育て支援 基本目標 3：移住・定住促進
公共交通に関する内容	
<div>■基本目標 3 移住・定住促進</div> <div>具体的施策①移住・定住促進</div> <div>7) マイタウンバスの運行事業</div> <div>・公共交通機関である、マイタウンバスの利用者の増進を図るため、増便や運行ルートを検討を行います。</div>	

2-5 南秋地域の現状・問題

南秋地域における公共交通全体及び地域別の課題について下図のとおり整理した。

南秋地域の地域特性と公共交通の現状と課題

- ◇ 秋田県都市計画区域マスタープラン、各町村の総合計画に位置づけられた 3 町村における「広域連携」「都市機能分担」を実現するための、「地域公共交通ネットワーク」の形成・構築が求められている。
- ◇ 南秋地域は人口減少・高齢化が進展し、交通弱者が増加する等、公共交通への需要が高くなることが見込まれる。既存交通資源を生かし、交通需要に見合った「公共交通施策」への転換が課題である。
- ◇ 主要な施設（病院・商業施設等）が広域・分散していることから、地域間移動や各町村内での乗り継ぎに配慮した「効率的かつ生産性の高い、地域公共交通の運行計画」の検討が必要である。
- ◇ 南秋地域の通学需要を見ると「秋田市」等、地域外への移動が約 90%。鉄道は重要な「幹線軸」であり、八郎潟駅における路線バスとの「乗り継ぎ拠点」として位置づけていく必要がある。
- ◇ 五城目町の「朝市・シェアビレッジ」、八郎潟町の「一日市盆踊り等無形文化財」、大潟村の「温泉・道の駅」等、観光資源を有している。住民だけでなく、誰でも使えて、わかりやすい情報提供・案内の整備を検討する必要がある。
- ◇ 法改正に伴い、「公共交通」だけではなく、「都市計画・土地利用」「観光振興」「健康増進」等、「まちづくり」との連携が求められている。「まちづくり」と「交通」が一体となった事業推進が求められている。

○五城目町

【人口構造】

- ・町域が広域で道路ネットワーク沿線に家屋が連坦しているため、人口密度が低く広域に分散している。人口 9,466 人（H27）で、今後 5 年で 91%まで人口減少。一方、高齢化率が 43%と高く、5 年後には高齢化率が 46%まで増加。

【まちづくり】

- ・役場周辺に病院・高校・商業施設等がコンパクトに集積。
- ・500 年以上続く朝市に「朝市 plus」という定期イベントを組み込み、若者の集客につなげている。
- ・五城目町地域活性化支援センターを拠点とした移住起業促進策を展開。
- ・平成 32 年度には小学校を雀館公園に移転する予定。

【公共交通の現状・課題】

- ・五城目バスターミナルを起点に五城目線・八郎潟線が運行。町内の中山間部はデマンド（予約制）交通が運行。域外利用者が利用ににくい環境。
- ・小・中学校の統廃合等に伴い、スクールバスが 9 便運行。

○八郎潟町

【人口構造】

- ・町域はコンパクトで、人口は八郎潟駅周辺に集積している。人口 6,279 人（H27）で、今後 5 年で 94%まで人口減少。一方、高齢化率が 36%で、5 年後には高齢化率が 40%まで増加。

【まちづくり】

- ・平成 27 年に図書館・子育て支援センター等を有する八郎潟町えきまえ交流館「はちパル」を JR 八郎潟駅前に開設。
- ・平成 29 年には、商店街の活性化、買い物弱者への対策としてまちづくり活動センター「はちらぼ HOUSE」、姉妹店の生鮮食品店「はちらぼ商店」を一日市商店街に開設。
- ・平成 32 年には小学校を中学校校舎に統合予定となっている。
- ・平成 34 年には町役場新庁舎を現町役場庁舎駐車場に建設予定となっている。

【公共交通の現状・課題】

- ・JR 八郎潟駅が立地。周辺町村から鉄道利用で流動。町内で完結する路線バスはなく、デマンド（予約制）交通に切り替わっている（H25）。
- ・その他大潟村マイタウンバス、路線バス五城目線・八郎潟線が運行している。大潟村マイタウンバスは八郎潟町内での乗降は原則できない状況となっている。

○大潟村

【人口構造】

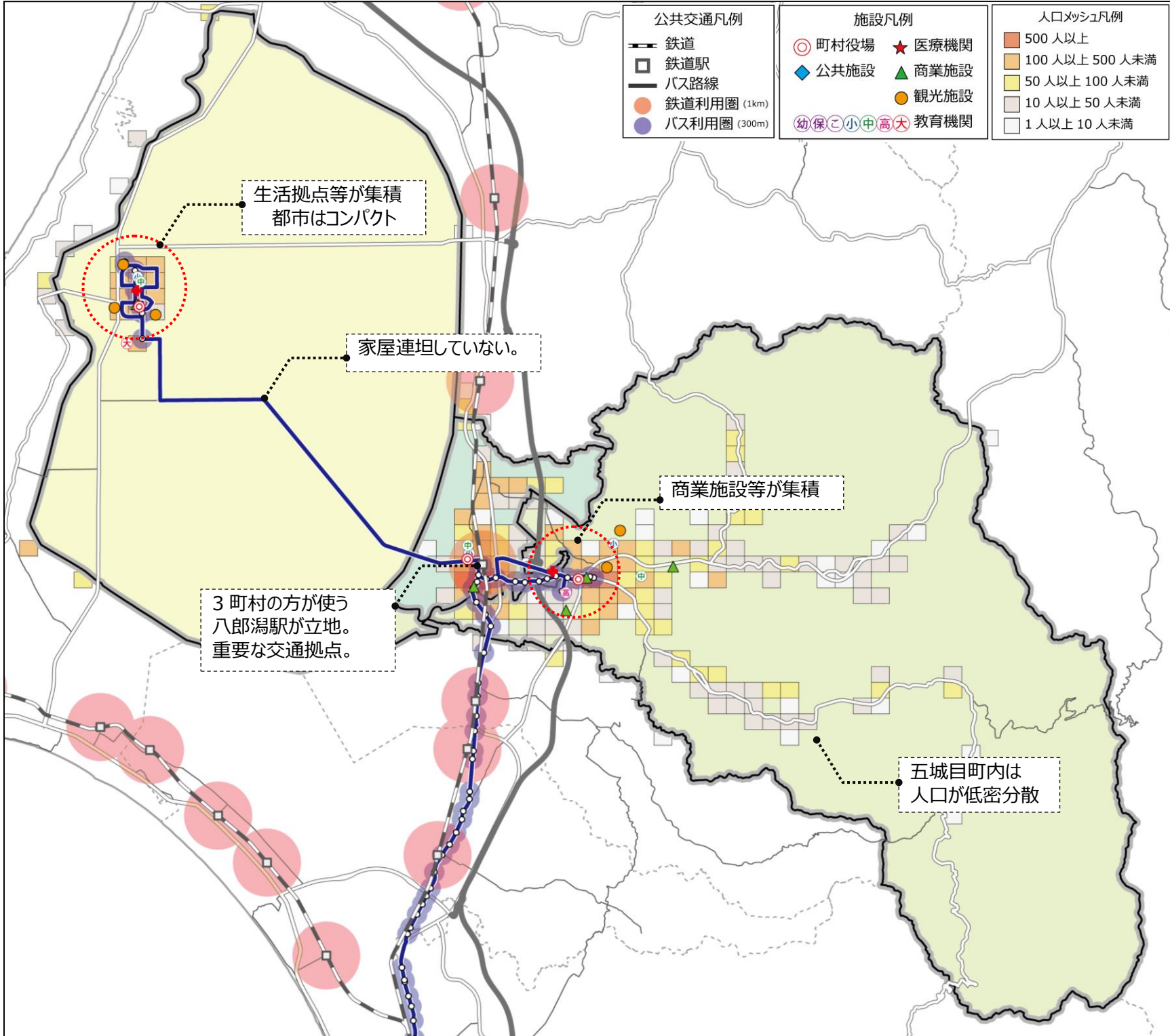
- ・村域は広域だが、人口は中心地に集中しており、コンパクトなまちが形成されている。
- ・人口 3,216 人（H27）で、2 町に比べ比較的高齢化率が低く、生産年齢人口割合が多い。将来人口推計を見ても大幅な減少は少ない。

【まちづくり】

- ・中心地にすべての住宅があり、役場・農協・銀行・商店街・学校等がコンパクトに集積。
- ・水稻を中心とした大規模農業を基幹産業として推進するほか、農作物や加工品の輸出促進や、園芸作物等の生産拡大に力をいれている。また、先端農業技術の実用化や外国人就労者受け入れ特区の認定を目指している。
- ・温泉・ホテル・道の駅・博物館を拠点に交流人口の拡大を図っている。
- ・平成 30 年 4 月に幼保連携型認定こども園「大潟村立大潟こども園」が開園。

【公共交通の現状・課題】

- ・村内には大潟村マイタウンバスが運行しており、利用者数は毎年約 20,000～23,000 人（H28 実績）と比較的安定した利用状況。八郎潟町・五城目町まで運行しており、通学・通院の重要な足となっている。



第 3 章 公共交通を取り巻く課題

3. 公共交通を取り巻く課題

3-1 公共交通の現状と課題

南秋地域の地域特性及び公共交通の現状について、最新の基礎資料・データや3町村対象の住民アンケート調査（中学生・高校生含む）、公共交通の利用実態調査等により、整理・分析を行った。

それらの結果を踏まえ、様々な視点から公共交通における課題について分析を行い、次に示す5つの課題・ポイントを整理した。

それぞれの課題の内容については次頁以降に示す。

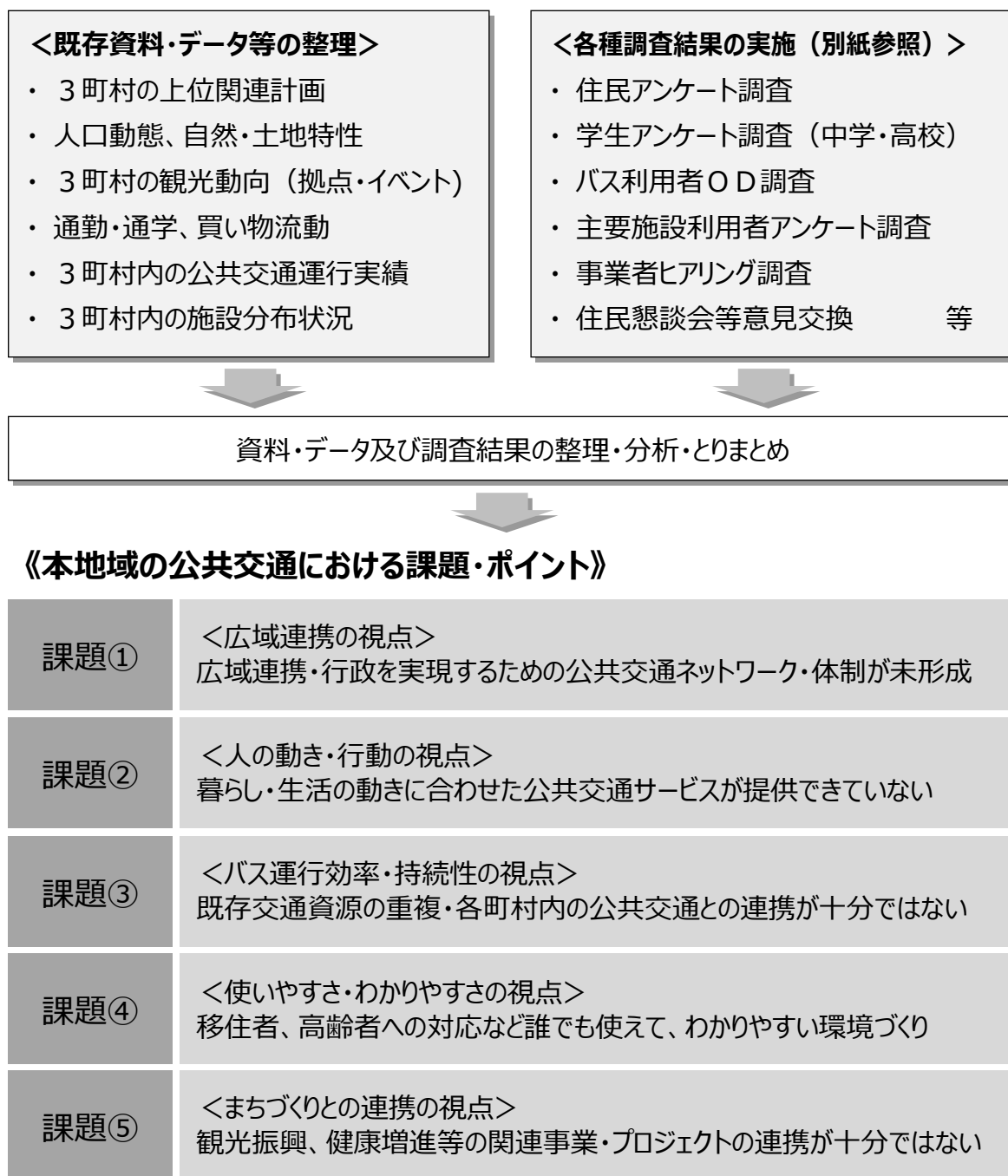



図 3-1 南秋地域における課題の整理

(1) 課題①：広域連携の視点

課題 1	広域連携・行政を実現するための公共交通ネットワーク・体制が未形成
【現状】	
<p>◇都市計画マスタープランは公共交通機関が利用しやすい環境づくりを位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> 秋田県都市計画区域マスタープランでは、能代広域都市圏との交流・連携軸の1つとしてJR奥羽本線が位置づけられており、「公共交通が利用しやすい環境づくりに努める」ことが方針に定められている。 五城目町及び八郎潟町都市計画マスタープランでは、周辺都市と都市機能を補完・分担し、誰もが使いやすい交通体系の整備などによる交流の促進が記載されており、1つの地域として一体となった交通体系の構築を目指すことが位置づけられている。 <p>秋田広域都市圏の将来像 グローバルな交流でにぎわい、都市と自然が調和した潤いある広域都市圏</p> <p>◇五城目都市計画区域マスタープラン：「交流と連携の促進による活力ある都市づくり」</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市機能を八郎潟町などの周辺都市と補完・分担し、周辺都市を含めた周遊観光などの広域交流を促進することで、効率的な都市運営を目指す。（抜粋） <p>◇八郎潟都市計画区域マスタープラン：「交流促進による活力のある都市づくり」</p> <ul style="list-style-type: none"> 五城目町などの周辺都市と都市機能を分担し、市街地内の交通ネットワークの骨格形成や誰もが使いやすい交通体系の整備などにより交流を促進し、活力のある都市づくりを目指す。（抜粋） <p>本計画との関連性・整合</p> <ul style="list-style-type: none"> まちづくりの視点から「都市機能の分担」「交流」が明確に位置づけられている。 地理的にも八郎潟が五城目町、大潟村等、広域交通ネットワークの骨格形成を担っている。 <p>「広域連携」「都市機能分担」を実現するための「交通計画」と認識。</p>  <p>図：秋田広域都市圏の将来像（都市計画区域マスタープラン）</p> <p>◇3町村の上位計画において「広域連携・広域行政」が位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> 3町村の上位計画である「総合計画」において、「広域行政・広域連携」の視点が記載されており、地域の共通課題を解決するためには、町村を超えた事業展開・連携が必要であると位置づけている。 	
【課題】	
<p>◇3町村を1つの地域として捉えた公共交通ネットワーク・運営体制の構築が課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 3町村の広域交流、都市機能分担による効率的な都市運営を目指す中、路線バス2路線、3町村がそれぞれ地域内交通である「予約制乗合タクシー（五城目町・八郎潟町）」やコミュニティバス（大潟村）が運行しているが、3町村を結び、地域間連携を図るための公共交通ネットワークが整備されていない。 3町村を1つの地域として捉えた公共交通ネットワークの形成を図るための運行・運営体制の構築が課題である。 	
【課題解決に向けた方向性】	
<p>◇広域連携・広域行政の視点で公共交通ネットワークを再構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 上位計画、都市計画マスタープランに位置づけられていることから、広域連携の視点から3町村を1つの地域として捉え、移動・交通における共通課題を解決するため、交通ネットワークとして大潟村から八郎潟駅、五城目バスターミナルを結ぶ「広域連携軸」の形成・再編を検討する。 なお、「広域連携軸」の形成にあたっては、3町村がそれぞれ運行している「地域内交通」との整合を図り、地域住民が利用しやすい環境の整備を検討する。 	

(2) 課題②：人の動き・行動の視点

課題 2

暮らし・生活の動きに合わせた公共交通サービスが提供できていない

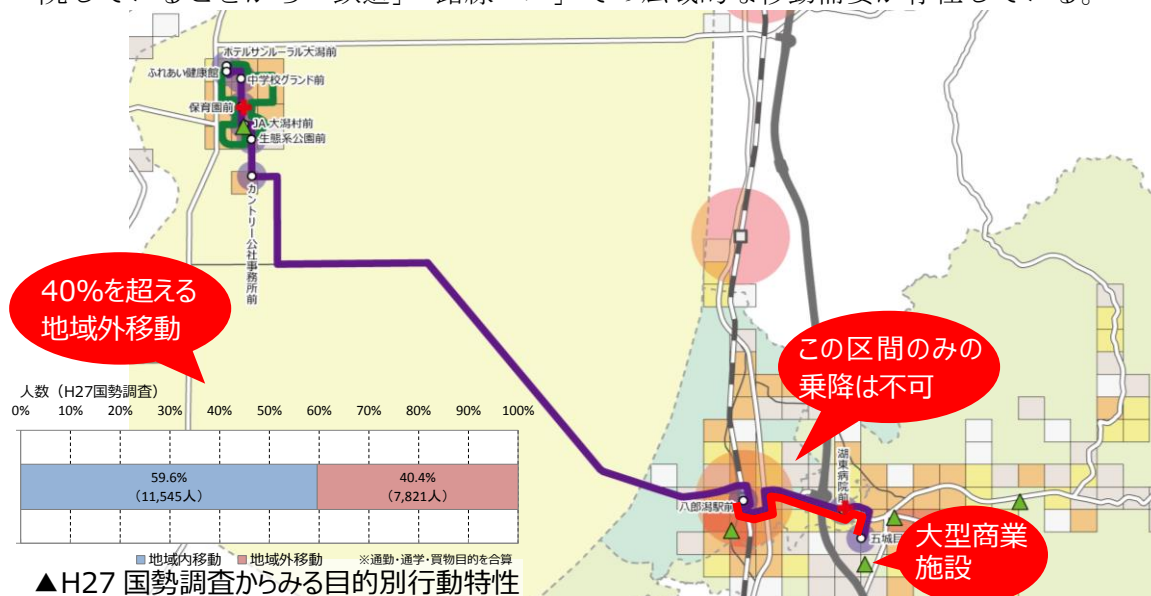
【現状】

◇交通施設、病院、大型商業施設が3町村それぞれに分散立地

- ・3町村の広域移動の交通拠点である鉄道駅は「八郎潟町」、バスターミナルは「五城目町」、診療科目の多い「湖東厚生病院」は「八郎潟町」、大型商業施設である「イオンスーパーセンター」は「五城目町」に立地しており、各町村に施設が分散している。
- ・主要な施設が分散しているが、誰でも自由に利用できる公共交通ネットワークが整備されていないため、広域的な移動については高齢者を含めて、自家用車中心での移動となっている。

◇3町村の目的別行動特性を見ると地域外移動が40%以上

- ・目的別行動特性を見ると、通勤・通学の多くは「秋田市」への移動が中心となっており、通院についても、地域内に立地している「湖東厚生病院」以外は「秋田市」へ通院していることから「鉄道」「路線バス」での広域的な移動需要が存在している。



【課題】

◇過度に自家用車依存せず、日常の生活・暮らしを支える公共交通サービスを提供することが課題

- ・3町村に主要な施設が分散し、都市機能の分担は図られているが、主要な拠点を結ぶ公共交通サービスが提供できていないため、生活に即した公共交通が必要である。
- ・学生や高齢者の移動を支え、過度に自家用車に頼らず、3町村内で安心して生活・暮らし続けられる公共交通サービスの提供、交通環境づくりが課題である。

【課題解決に向けた方向性】

◇人の動き・行動目的に対応した公共交通サービスの提供

- ・3町村の施設分布状況、地域外目的行動を踏まえ、鉄道駅・バスターミナルへの接続、主要な施設への路線バス等の乗り入れを検討する。
- ・また、公共交通需要である「通学」「通院」「買い物」に対応した運行時間・ダイヤの設定、運行ルートを設定し、効率的かつ生産性向上につながる公共交通サービスの提供を検討する。人の動き・行動目的にあった公共交通サービスの提供を行うことで各施設における賑わいの創出を図る。

(3) 課題③：バス運行効率・持続性の視点

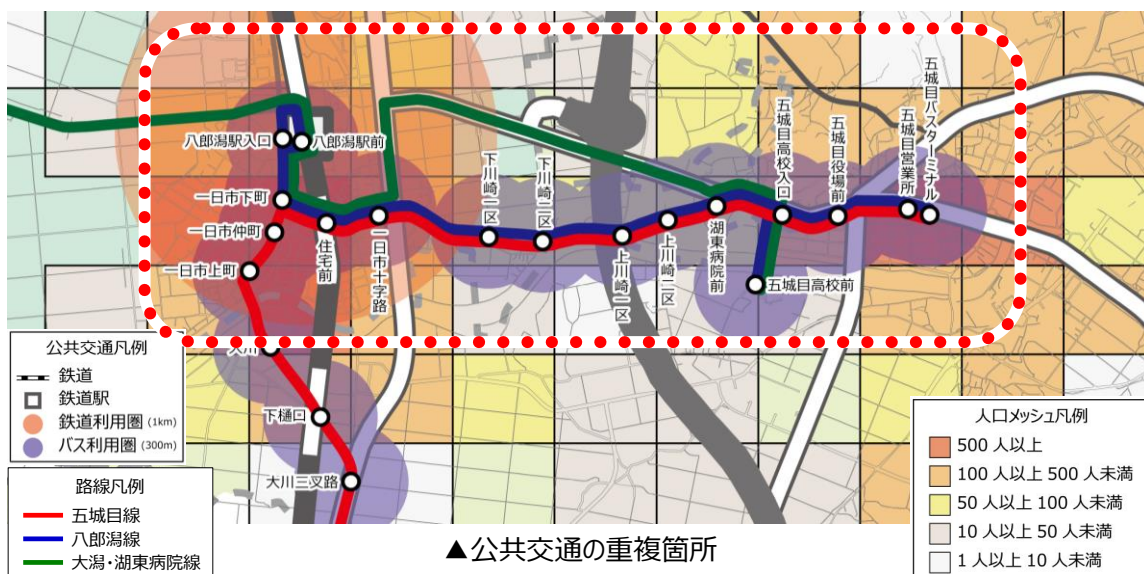
課題 3

既存交通資源の重複・各町村内の公共交通との連携が十分ではない

【現状】

◇「大潟村マイタウンバス」と「路線バス」のルートが一部重複、運賃に差

- ・「大潟村マイタウンバス（100 円）」と「路線バス・八郎潟線（170～250 円）」は、運行ルートが重複し、運賃体系に差が生じている。
- ・「大潟村マイタウンバス」は村民利用を基本としており、路線バスとの重複を避けるため、八郎潟駅～湖東厚生病院間の乗降は制限されている。
- ・3町村でそれぞれ公共交通サービスを運行しており、隣接している町村でも居住地が異なることで、受けられる公共交通サービスが異なるため、利用しにくい状況にある。



◇鉄道と路線バスの運行ダイヤに一部待ち時間が長い時間帯があり、乗り継ぎしにくい

- ・JR奥羽本線「八郎潟駅」と路線バス「八郎潟線」の運行ダイヤを見ると、鉄道駅まで路線バスは運行しているが、鉄道の運行ダイヤの一部に乗り継ぎの待ち時間が長い時間帯もあり、秋田市や鉄道を利用した広域的な移動に対応しきれていない。

【課題】

◇路線バスの利用減少、収益性の低下による事業継続が課題

- ・「路線バス」の利用者数は平成24年から平成28年の間に年間23,000人減少し、運送収入が低下していることで収支が悪化、公共交通事業の継続が難しい状況にあることから、公共交通運行の持続可能な制度の構築が必要である。
- ・各町村の公共交通連携を実施し、「大潟村マイタウンバス」と「路線バス」の重複・競合の解消、利用者増加につながり、事業継続につながる公共交通サービスへの見直し・改善が課題である。

【課題解決に向けた方向性】

◇交通資源を生かし、公共交通の効率性・生産性を向上

- ・「路線バス」と「大潟村マイタウンバス」の運行を統合・集約し、3町村の住民が利用できる「広域マイタウンバス」を導入することで持続可能な交通体系の構築を図る。
- ・なお、「広域マイタウンバス」に集約・統合するタイミングで鉄道駅・五城目バスターミナル発着路線バスとのダイヤ調整、乗り継ぎしやすいよう見直し・改善を図る。
- ・また、運賃体系の改定を行い業務効率を図り、公共交通事業の生産性向上につなげる。

(4) 課題④：使いやすさ・わかりやすさの視点

課題4 移住者、高齢者への対応など誰でも使える・わかりやすい環境づくり

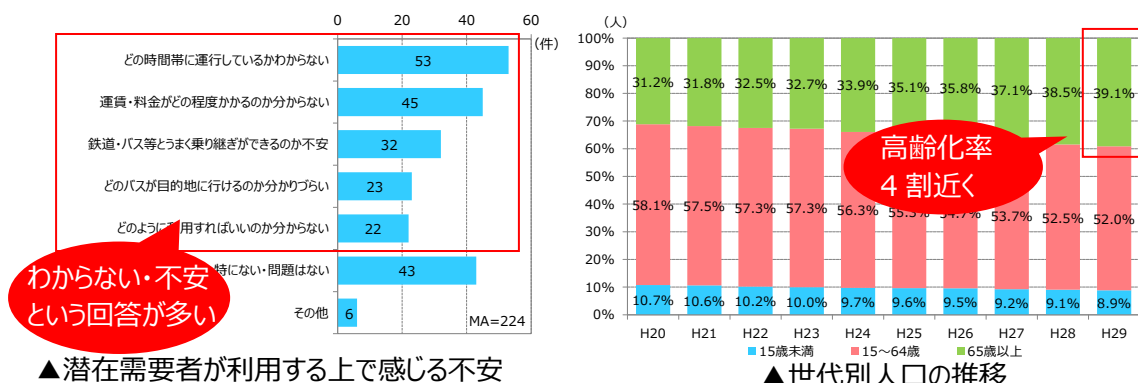
【現状】

◇人口減少・高齢化が進展。道路交通法改正に伴う、免許返納者の増加想定

- ・3町村の人口動態を見ると、平成20年比較で五城目町は15%、八郎潟町は12%、大潟村は2%の人口減少傾向となっている。次に将来人口推計（人口ビジョン、国立社会保障・人口問題研究所）では、50年後には、五城目町、八郎潟町は平成22年に比べ50%減少し、半数の人口規模になる見込みとなっており、人口減少が進むことが想定される。
- ・高齢化率を見ると、現在39.1%（平成29年）となっており、高齢化率が今後進むことが想定される。
- ・高齢者の事故増加等を背景とした平成27年道路交通法の改正（H29.3.12施行）により高齢者の免許更新の厳格化が進められたことを契機に、高齢者の免許返納の増加等、公共交通の需要・必要性は今後高まることが想定される。

◇地方創生総合戦略に基づき、移住定住を促進

- ・3町村では「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を平成28年に策定し、人口減少に対する施策・事業を位置づけている。その施策・事業の中に「移住者」に対する対策・促進があり、移住定住後に使える公共交通サービスは重要な要素である。
- ・しかし、住民アンケート結果等からも、公共交通に対し「わかりにくい・知らない」といった回答が多く、地域住民ですら地域内交通への認識が低い状況である。



▲潜在需要者が利用する上で感じる不安

▲世代別人口の推移

【課題】

◇地域内外を問わず、誰にでもわかりやすい交通サービスや案内等の整備が課題

- ・高齢化率の上昇に伴い、自家用車の運転に不安を覚える人や免許返納者が増加していく中で、自家用車以外でも生活に必要な最低限の外出手段の確保が必要である。
- ・高齢者だけでなく、様々な世代にも使える交通サービスとその情報提供・案内を整備し、地域内交通への認知度を高めた、移住者にも利用しやすい環境づくりが課題である。

【課題解決に向けた方向性】

◇誰でも使えて、わかりやすい交通環境づくり

- ・本計画に沿った「路線バス」、「大潟村マイタウンバス」等の再編を実施し、地域住民だけでなく、移住者につながる可能性がある観光客・地域外居住者が使えて、わかりやすい情報提供・案内等の整備を検討する。
- ・公共交通の需要が大きいと考えられる高齢者・免許返納者の増加等を見据え、誰でも安全・安心して公共交通を待てる・乗り継げることが出来る待合環境等の整備を図る。

(5) 課題⑤：まちづくりとの連携の視点

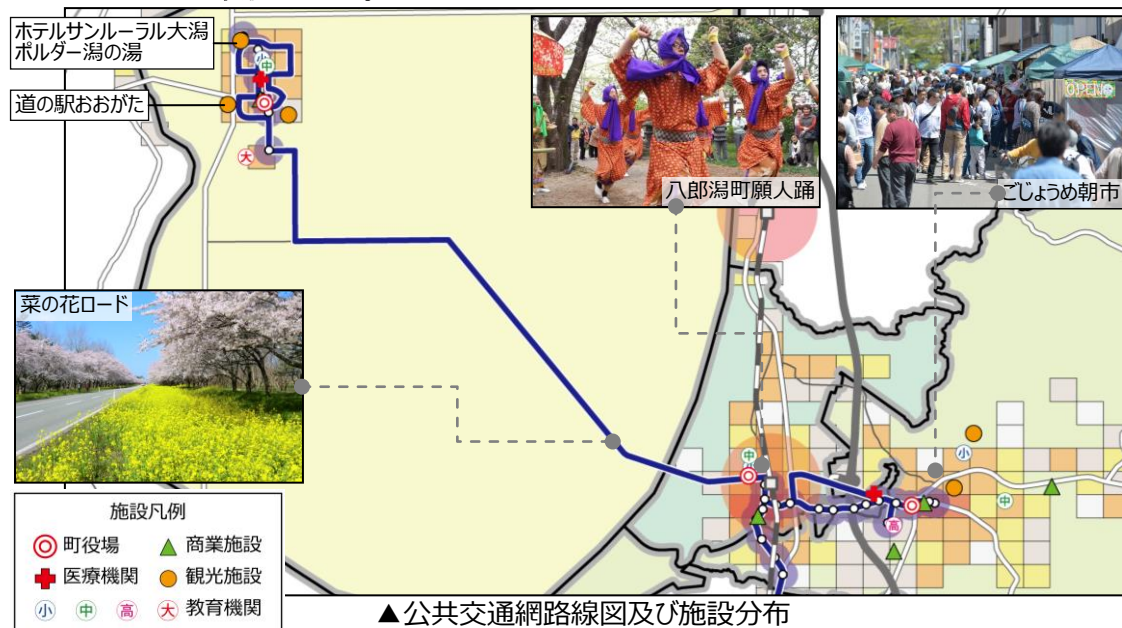
課題 5

観光振興、健康増進等の関連事業・プロジェクトの連携が十分ではない

【現状】

◇各町村が有している観光資源が点在しており、有機的に連携していない

- ・五城目町では「五城目朝市・朝市 plus」・「道の駅五城目 悠紀の国五城目」・「シェアビレッジ町村」、八郎潟町では「はちらぼ HOUSE」、大潟村では「道の駅おおがた」・「ホテルサンルーラル大潟」・「ポルダー潟の湯」等様々な商業・観光施設が立地している。
- ・路線バス等、様々な観光資源をつなぐ公共交通が整備されておらず、有機的に連携はされていない状況である。



◇各町村の他分野における事業・施策の促進・寄与に公共交通が結びついていない

- ・上記観光振興の視点以外にも、各町村では健康増進等の施策が上位計画においても位置づけられており、基本的にはそれぞれの分野施策が独立して推進されている。
- ・「広域連携」や「健康増進」等の施策と、公共交通事業・施策の連携が充分でない状況である。

【課題】

◇3町村を面的に捉え、各町村のまちづくりに貢献する交通体系と仕組みづくりが課題

- ・各町村の観光資源を生かし、観光振興を促進するためには、観光資源までの足が必要不可欠である。広域連携を前提とした、観光振興のための公共交通サービスの見直しと有機的な接続が必要である。
- ・観光振興だけでなく、健康増進のための外出機会の創出や移住定住、交流人口の創出等にも貢献出来る交通の仕組みづくりが必要である。

【課題解決に向けた方向性】

◇様々な施策と連携し、自立した持続可能な運営体制・仕組み

- ・各町村それぞれで公共交通施策・事業を展開するだけでなく、より効果的に促進するため、3町村が一体となって各施策を通じた地域課題を解決するための体制・仕組みの構築を図る。また、各町村の総合計画にも位置づけられたまちづくり施策・事業との連携を図り、交通への需要に対応した、自立・持続可能な仕組みを検討する。

3-2 課題解決に向けた交通ネットワークの方向性

南秋地域の現状・課題を踏まえ、課題解決に向けた方向性及びそれに基づく本計画の基本方針・目標設定を検討する上でのポイントについて整理した。

上位関連計画における公共交通の位置づけ	本計画を検討する上で必要な視点		法制度・国の動向予定
【秋田広域都市区域マスタープラン】 ■都市圏の将来像 「 <u>グローバルな交流でにぎわい、都市と自然が調和した潤いある広域都市圏</u> 」 【3 町村の将来都市像】 ■五城目町：「人とまちが響きあう ころこやすらぐ 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 いきいき 元気な大潟村」 →各総合計画において「広域連携の推進」が位置づけられている	計 画 に 必 要 な 視 点	① 3 町村の上位関連計画・各施策・事業と連携が重要。 ② 地域特性・住民ニーズ・行動特性を踏まえた地域間交通・地域内交通のネットワーク形成。 ③ 鉄道・路線バス等、既存交通資源を生かし、公共交通事業の利便性・効率性・生産性を向上。 ④ 住民だけでなく、移住希望者・域外者等が安心して使える・わかりやすい交通サービスの提供。 ⑤ 町村間を跨ぎ、1 つの地域として捉えた「持続可能な交通体系」の構築。	【国の法制度等の変化】 ・交通政策基本法（H25 施行） ・地域公共交通活性化再生法の改正（H26 施行） ・都市計画関連法制度の一部改正（H28 施行） ・道路交通法の改正に伴い、免許更新の厳格化（H29 施行） ・高齢者の移動手段の確保に関する検討会（H29 年度検討中）
	ま ち づ く り の 視 点	・都市計画関連：都市計画マスタープラン・地方創生総合戦略との連携・整合。 ・観光振興関連：道の駅(直売所)、温泉、朝市等、3 町村の観光振興と連携した交通施策を検討。 ・健康増進関連：健康増進・サロン開催のお出かけ需要と連携した施策展開。	

5 つの課題	本地域を取り巻く移動・交通の課題	課題解決に向けた地域公共交通ネットワークの方向性	基本方針・目標の設定
<広域連携の視点> 広域連携・行政を実現するための公共交通ネットワーク・体制が未形成	■ 3 町村の上位関連計画を見ると、公共交通施策の位置づけ・事業展開が異なり、「広域連携」となっていない。 ■ 3 町村間を跨ぐ公共交通は、大潟村の「マイタウンバス」。民間事業の八郎潟線・五城目線は 3 町村間を移動できない。 ■ 3 町村が 1 つの地域として捉えた交通ネットワークの形成、運行・運営体制の構築が課題。	1.広域連携・広域行政の視点で公共交通ネットワークを再構築 ○ 3 町村を 1 つの地域として捉え、移動・交通における共有課題を解決するため、「広域連携」となる公共交通軸の形成・再編を行う。 ○ 「広域連携軸」を形成にあたっては、各町村内の「地域内交通」との接続・整合を図り、各町村住民が利用しやすい環境を整備する。	基本方針①：3 町村広域連携公共交通軸の形成・再編 ○ 3 町村それぞれの上位関連計画の「将来都市像」を実現するため、共通課題解決に向けた 3 町村を貫く、「広域連携軸」を形成する。 ○ 「広域連携軸」を中心に、各町村で運行しているデマンド交通を結びつけ、3 町村の住民目線に合わせた公共交通網形成計画を策定する。
<人の動き・行動の視点> 暮らし・生活の動きに合わせた公共交通サービスが提供できていない	■ 駅は「八郎潟駅」、通院は「湖東厚生病院」、買い物は「イオン」等が主要な施設で立地が各町村に分散。 ■ 目的別移動は地域間を跨ぐものであり、地域によっては行動特性に合っていない公共交通サービスとなっている。 ■ 3 町村に住み、安心して暮らせる公共交通サービスの提供が求められる。	2.人の動き・行動目的に対応した公共交通サービスの提供 ○ 当該地域の公共交通需要「通学」「通院」「買い物」であり、主要な施設への移動は地域間移動となる。 ○ 地域特性・ニーズに対応した運行計画を立てるとともに、主要施設を交通拠点として位置づけ、賑わいの創出を図る計画とする。	基本方針②：主要な施設を交通拠点化・賑わい創出 ○ 3 町村の日常生活における主要な目的施設を住民にとって重要な「生活拠点」とする。 ○ 「生活拠点」を公共交通でつなぎ、安心して暮らし続けられる公共交通網の形成・再編を行う。 ○ なお、主要な施設については「交通拠点」として位置づけ、まちづくりと連携した事業を展開する。
<バス運行効率・持続性の視点> 既存交通資源の重複・各町村内の公共交通との連携が十分ではない	■ 地域間を跨ぐ「大潟村マイタウンバス」と「路線バス・八郎潟線」は、五城目町-八郎潟町間でルートが重複・競合している。 ■ 運賃設定に差があるため、利用制限を設けた運行となっており、複雑な運行形態となっている。 ■ その他、各町村内の地域内交通と接続していない・地域外の方が利用しにくい等の課題がある。	3.交通資源を生かし、公共交通の効率性・生産性を向上 ○ 「既存路線バス」と「大潟村マイタウンバス」の運行を統合・集約し、持続可能な交通体系・ネットワークを構築する。 ○ また、広域マイタウンバスの移行に伴い、運行ルートの見直し・改善、運賃体系の改定を行い、業務効率化・生産性向上を図る。	基本方針③：誰でも使えて、わかりやすい公共交通 ○ 高齢者・免許返納者・学生・観光客等、多様な方々が迷わず、わかりやすく、安心して利用できる環境づくりを行う。 ○ 各町村で運行している既存の地域内交通と合わせて、運賃体系の改善、乗り継ぎ改善、交通結節点整備等を行い、使いやすさ・わかりやすさを改善する。 ○ また、情報提供・案内等の周知 PR 戦略も合わせて行う。
<使いやすさ・わかりやすさの視点> 移住者、高齢者への対応など誰でも使える・わかりやすい環境づくり	■ 3 町村とも人口減少・高齢化が進んでおり、心身の衰えや免許返納等の理由で、外出困難者の増加が想定される。 ■ 地方創生総合戦略において、移住者を受け入れる地域内交通サービスとなっていない。 ■ 住民だけでなく、誰にでも使いやすく、わかりやすい公共交通サービス、情報提供・案内等の整備が課題。	4.誰でも使えて、わかりやすい交通環境づくり ○ 本計画に沿った路線バス等の再編に伴い、住民だけでなく、観光客・域外者が使えて・わかりやすい情報提供・案内等の整備を行う。 ○ 高齢者・免許返納者の増加等を見据え、誰でも安全・安心して公共交通を待てる・乗り継ぐことができる待合環境等の設定を行う。	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 町村の共通課題を解決するため、一体となった運営支援体制の構築・仕組みを検討する。 ○ 行政と交通事業者の努力だけでは公共交通の維持・確保は難しい。多種多様な主体との連携を図り、施策・事業間連携により自立し、持続可能な交通体系を検討する。
<まちづくりとの連携の視点> 観光振興、健康増進等の関連事業・プロジェクトの連携が十分ではない	■ 各町村それぞれ観光資源（道の駅、シェアビレッジ、温泉施設、朝市等）を有しているが、既存の路線バスで移動することができない。 ■ 観光振興に加え、健康増進等のまちづくり施策との連携が図られていない。	5.様々な施策と連携し、自立した持続可能な運営体制・仕組み ○ 各町村それぞれで公共交通施策・事業を展開するのではなく、3 町村が一体となって地域課題を解決する体制・仕組みが必要。 ○ 観光振興・健康増進等、まちづくり施策と連携を図り、交通需要に対応した、自立・持続可能な仕組みの構築が求められる。	

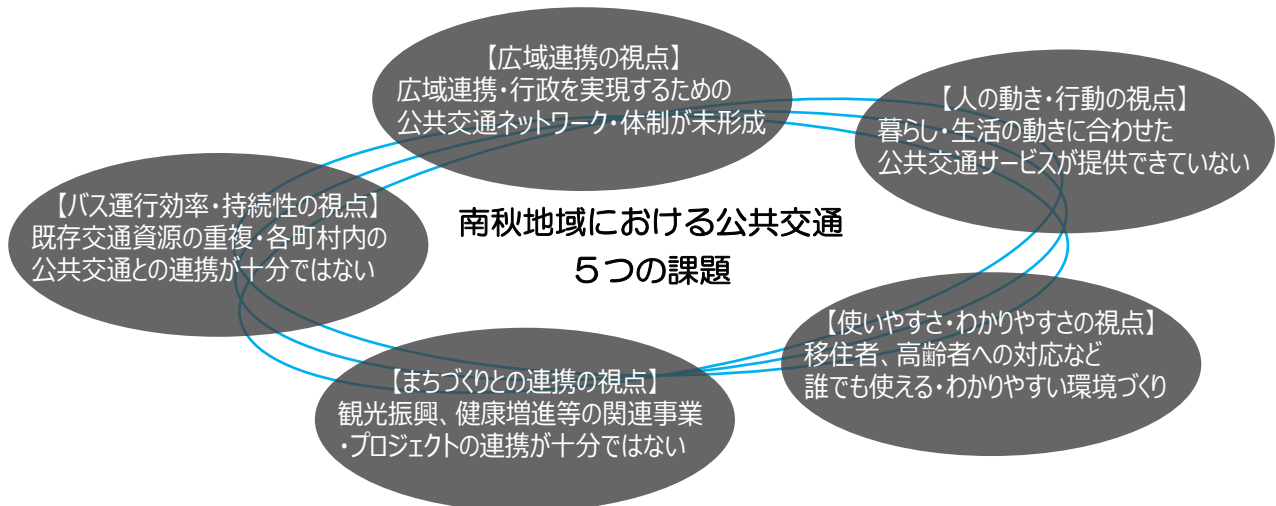
第 4 章 計画の基本方針・基本目標

4. 計画の基本方針・基本目標

4-1 南秋地域の公共交通が目指す将来像（基本方針）

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た、基本理念を設定した。

基本理念の実現に向けて「4つの基本方針」を設定し、持続可能な公共交通ネットワークを形成する。



< 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 いいきいき 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

4-2 計画の基本方針・目標

(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 4-1 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	・「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	・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	・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 4-2 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、J R 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・はちらばHOUSE（ハウス）」とスーパー「はちらば商店」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 4-3 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"> ・ J R 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 4-4 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】 ・ J R 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 4-5 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。 ・ J R 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 4-6 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 4-7 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 4-8 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

4-3 公共交通の位置づけと役割分担

南秋地域を運行する公共交通について、それぞれが担うべき役割分担を明確化し、運営主体が中心となった取り組みを行う。

表 4-9 各交通の位置づけ

階層	役割・サービスレベル	交通	内容	範囲
広域 幹線交通	広域的に都市間をつなぐ交通として、一定の頻度と運行本数を確保し、高いサービス水準を維持・確保する交通	鉄道	○JR 奥羽本線	広域
地域間 幹線交通	地域間をつなぐ交通として、広域幹線交通に次ぐサービス水準を維持・確保する交通	バス	○路線バス(秋田中央交通(株)) ・五城目線 ○3 町村コミュニティバス(共同運行) ・大湯村－八郎潟町－五城目町 (大湯村マイタウンバスと八郎潟線の集約・統合)	地域間
地域内 交通	日常生活・暮らし続ける上で最低限必要なサービスを維持・確保する交通	新たな交通サービス	○予約制乗合タクシー ・五城目町・八郎潟町の運行エリア見直し・改善	主に 地域内
		タクシー	○地域内のタクシー事業者 ・既存の一般タクシー事業	
		交通拠点	・五城目バスターミナル ・八郎潟駅	
交通 結節点	地域内の交通拠点・コミュニティ活動の場となる施設を拠点化	主要拠点	・湖東厚生病院 ・商業施設 ・ホテルサンルーラル大湯 ・道の駅おおがた ・ポルダー潟の湯	—

4-4 公共交通ネットワークの将来イメージ

基本理念（将来像）の実現及び基本方針の達成に向けた施策・事業の実施により、本地域における公共交通の将来イメージを示す。

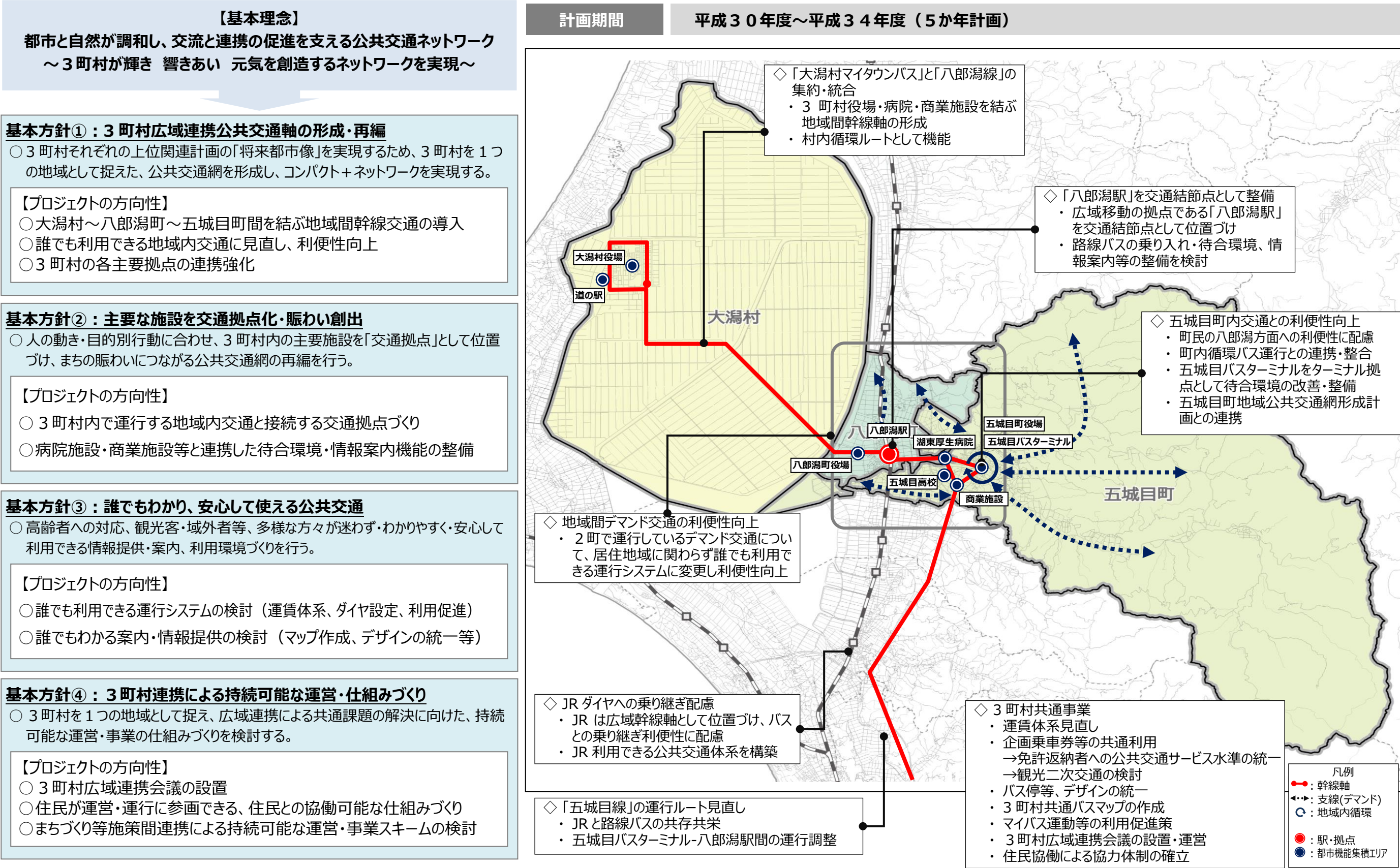


図4-1 南秋地域の公共交通ネットワークの将来イメージ

第5章 施策・プロジェクト

5. 施策・プロジェクト

5-1 施策・プロジェクト体系

基本方針とプロジェクトの方向性を踏まえた4つのプロジェクトを位置づけ、目標達成に向けた事業展開を行い、本地域における公共交通ネットワークの形成を図る。

**【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町村が輝き 響きあい 元気を創造するネットワークを実現～**

本計画の基本方針

基本方針①

3町村広域連携公共交通軸の形成・再編

【プロジェクトの方向性】

- 大湯村～八郎湯町～五城目町間を結ぶ地域間幹線交通の導入
- 誰でも利用しやすい地域内交通に見直し、利便性向上
- 3町村の各主要拠点の連携強化

基本方針②

主要な施設を交通拠点化・賑わい創出

【プロジェクトの方向性】

- 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
- 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

基本方針③

誰でもわかり、安心して使える公共交通

【プロジェクトの方向性】

- 誰でも利用できる運行システムの検討（運賃体系、ダイヤ設定、利用促進）
- 誰でもわかる案内・情報提供の検討（マップ作成、デザインの統一等）

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

【プロジェクトの方向性】

- 3町村広域連携会議の設置
- 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
- まちづくり等施策間連携による持続可能な運営・事業スキームの検討

基本理念・方針を実現するためのプロジェクト

（1）公共交通再編プロジェクト

【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

【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

（2）交通環境づくりプロジェクト

【施策 2-1】

- 「八郎湯駅(はちぱル)」、「五城目バスターミナル(五城館)」の交通拠点化

【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

（3）利用促進プロジェクト

【施策 3-1】

- わかりやすい運賃体系・運行ダイヤの設定

【施策 3-2】

- 公共交通マップ等による利用促進の実施

（4）多様な主体との連携・協働プロジェクト

【施策 4-1】

- 住民の公共交通に対する意識醸成

【施策 4-2】

- 多様な主体との協働・連携体制づくり

図 5-1 施策・プロジェクト体系

5-2 施策・プロジェクト

(1) 公共交通再編プロジェクト

当プロジェクトでは3町村間の広域的な移動ができるよう公共交通ネットワーク全体を見直し、効率的かつ効果的な運行体系を再構築する。

また、大潟村が運行している「大潟村マイタウンバス 東線・西線」と五城目町と八郎潟町で運行している既存交通資源である「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、多様な利用や住民だけでなく誰でも利用できる公共交通に再編し、相互の連携・整合を図る。

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。						
実施主体	五城目町、八郎潟町、大潟村、交通事業者					
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34	H35～
地域間幹線軸の導入						

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。						
実施主体	五城目町、八郎潟町、大潟村、交通事業者					
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34	H35～
地域内交通の運行見直し						
新たな運行体系の構築						

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

■五城目町、八郎潟町、大潟村を結ぶ「マイタウンバス」の導入

五城目町、八郎潟町、大潟村を結ぶ「マイタウンバス」とし、3 町村間を結ぶ「幹線軸」を導入する。3 町村内に立地している「病院」「商店街や大型商業施設」へ誰でも移動できる「公共交通ネットワーク」を整備する。



▲ 3 町村を結ぶ地域間幹線軸となる「マイタウンバス」の導入イメージ

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

■地域内交通の運行見直し

「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」を、地域間交通「湖東病院線」から切り離すとともに、運行ルート等の見直しを行う。

■新たな運行体系の構築

五城目町、八郎潟町の各地域で運行しているデマンド交通を、誰でも利用できるものとし、利便性の向上を図る。



▲大潟村マイタウンバス 循環路線



▲五城目町、八郎潟町の予約制乗合タクシー（デマンド交通）

(2) 交通環境づくりプロジェクト

当プロジェクトでは3町村の公共交通ネットワークの再編だけでなく、駅、役場、病院、商業施設等、住民の生活・暮らしを支える主要な施設を「交通拠点」または「生活拠点」「賑わい創出拠点」として位置づけ、利用者のニーズ・目線に合わせ、待合環境の改善、情報案内・誘導等をわかりやすくすることで利用しやすい環境づくり・整備を行うものである。

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

- ◇ 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。
- ◇ 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。

実施主体	五城目町、八郎潟町、八郎潟駅(JR 東日本)、交通事業者					
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34	H35～
八郎潟駅(はちパル)の環境整備						
交通拠点としての環境整備						

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

- ◇ 「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。
- ◇ 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。
- ◇ 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。

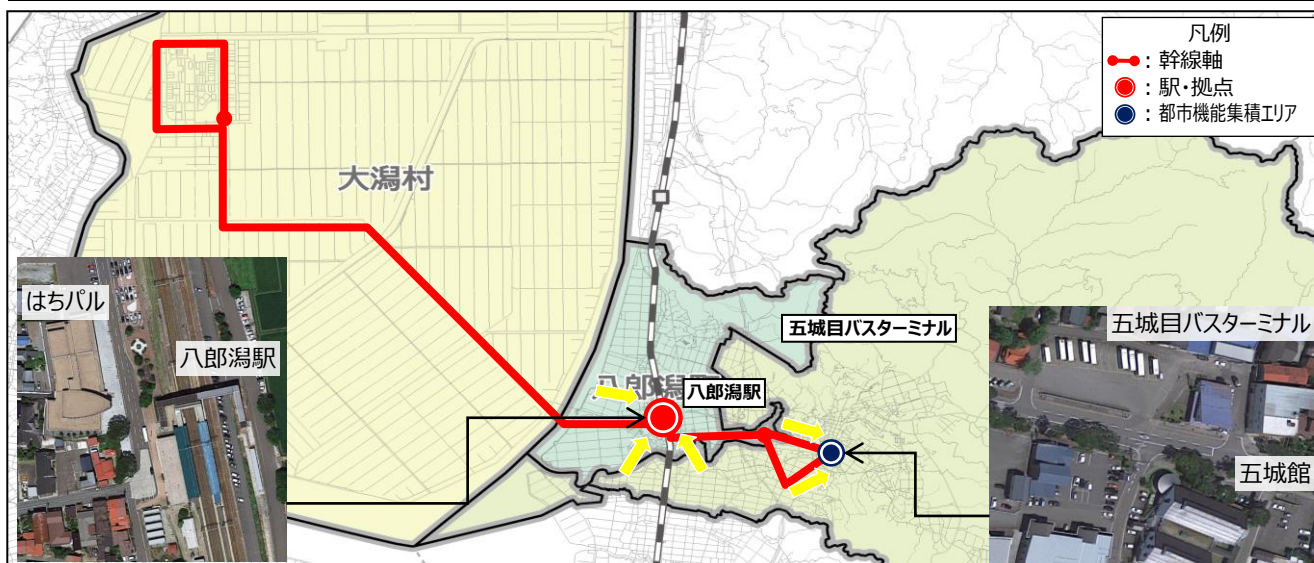
実施主体	五城目町、八郎潟町、大潟村、施設管理者・事業者					
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34	H35～
待合環境の改善						
乗継案内等の情報提供						

施策 2-1：「八郎潟駅」（はちパル）、「五城目バスターミナル」の交通拠点化

■ 八郎潟駅(はちパル)と「五城目バスターミナル（五城館）」の環境整備

鉄道と路線バスが接続する「八郎潟駅」（はちパル）及び「五城目バスターミナル」（五城館）を交通拠点として位置づけ、各交通手段が利用しやすい「ターミナル機能」を持たせる。

鉄道とバスが乗り継ぎしやすいような環境整備や、鉄道やバス、予約制乗合タクシーの情報提供等を行う。



▲ 交通拠点化対象施設

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

■ 待合環境の改善

湖東厚生病院やイオンスーパーセンター五城目店、あぐりプラザおおがた等の商業施設においては、バス事業者と連携し、各施設のロビーを活用したバスの待合スペースを確保し、バスの到着まで安心して待てる環境を整備する。

■ 乗継案内等の情報提供

待合スペース周辺に公共交通の運行情報や乗り継ぎ情報等の情報を掲示する。

また、利用が多いバス停においては、ベンチの設置や既存施設を活用した待ち合い環境の整備等により、安心して待つことが出来る環境を整備する。

病院



商業施設



[交通との連携]

待合環境の充実

施設入口近くにベンチを設置し、待合スペースを確保する。
バス利用者が施設内でバス待ちができるようにする。



情報案内の充実

施設内で路線図や時刻表の掲示・配布を行い、公共交通に関する情報が施設利用者の目に自然に入るようにする。



(事例：岩手県北上市/北海道旭川市)

(3) 利用促進プロジェクト

当プロジェクトは、本計画に位置づけた公共交通施策・プロジェクト内容を知ってもらい、交通手段として選んでいただける「きっかけ」となるよう周知・PR事業を行うものである。

公共交通のメインターゲットとなる「学生」「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3町村共通の運賃体系の構築、鉄道・路線バス・予約制乗合タクシー等の乗り継ぎが可能なダイヤ設定等、利用しやすい運行形態に改善を図る。そのうえで、誰でもわかりやすく、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、実施にあたっては、各地域内で独自に取り組んでいる公共交通施策とも連携し、一体的な利用促進策を実施する。

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。

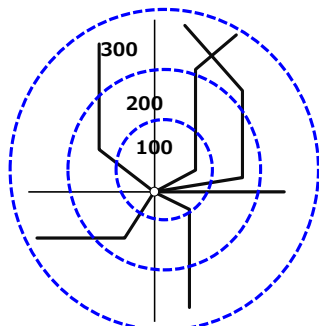
施策 3-1：わかりやすい運賃体系・運行ダイヤの設定						
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 3 町村を 1 つの地域として捉え、共通の運賃体系の構築。 ◇ JR 八郎潟駅での乗り継ぎに配慮したダイヤ設定。 						
実施主体	五城目町、八郎潟町、大潟村、交通事業者					
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34	H35～
3 町村共通 運賃体系の構築						
乗り継ぎを考慮した ダイヤ設定						

施策 3-2：公共交通マップ等による利用促進の実施						
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 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。 						
実施主体	五城目町、八郎潟町、大潟村、交通事業者					
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34	H35～
公共交通マップ の作成						
バス停への時刻表・ 路線図の配置						
乗り方教室の 実施						

施策 3-1：わかりやすい運賃体系・運行ダイヤの設定

■ 3 町村共通運賃体系の構築

区域間毎に運賃を設定する「区間運賃制」や、乗車距離に関係なく 1 回乗車当たりの運賃を設定する「均一運賃制」等、3 町村共通の運賃体系を構築する。



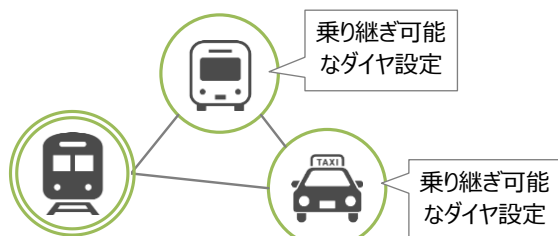
▲区間運賃制のイメージ



▲均一運賃制 100 円バス（事例：青森県弘前市）

■ 乗り継ぎを考慮したダイヤ設定

交通拠点として位置付ける「八郎潟駅」に発着する鉄道のダイヤに合わせ、乗り継ぎの待ち時間が少ないように路線バスや予約型乗合タクシーのダイヤを設定する。



▲乗り継ぎを考慮したダイヤ設定

時間帯	上り	下り
6時台	6:01 6:42	6:01 6:46
7時台	7:03 7:14 7:39	—
8時台	8:11 8:47	8:00 8:47
17時台	17:25 17:53	17:59
18時台	18:18 18:31 18:41	18:36
19時台	19:29	19:01 19:32 19:59

▲八郎潟駅ダイヤ(朝夕抜粋)

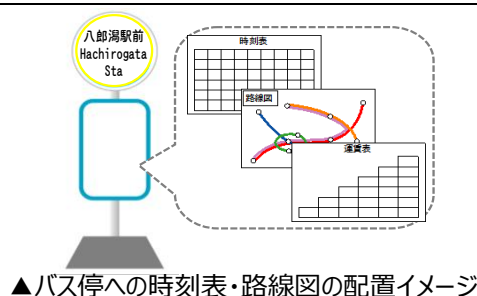
施策 3-2：公共交通マップ等による利用促進の実施

■ 公共交通マップの作成

運賃改定やダイヤ変更に合わせて、3 町村の鉄道・路線バス等の情報を取りまとめた公共交通マップを作成する。作成した公共交通マップに記載した路線図・時刻表は、バス停などに掲示する。



▲ミウラ折りのバスマップ
(事例：宮城県石巻市)



▲バス停への時刻表・路線図の配置イメージ

■ 乗り方教室の実施

「バスの乗り方教室」を開催し、公共交通マップ上の路線図・ダイヤの見方や乗降方法を学ぶ機会を提供し、利用促進を図る。



▲高校での実施状況

▲小学校での実施状況
乗り方教室(事例：山形県鶴岡市)

▲保育園での実施状況

(4) 多様な主体との連携・協働プロジェクト

当プロジェクトでは持続可能な交通体系を構築するため、3町村の観光振興、健康増進等、まちづくり関連施策との連携を図る。

3町村の関係各課との協議調整の「場」を持ち、「関連する取組の共有」「問題点・課題の共有化」「課題解決に向けた検討」等の意見交換が行える環境づくりを行う。

また、住民や企業・NPO等、まちづくりに関連する民間団体と連携できる仕組み・体制づくりも合わせて行い、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。

施策 4-1：住民の公共交通に対する意識醸成

- ◇ 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・懇談会等を定期的の実施。
- ◇ 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。

実施主体	五城目町、八郎潟町、大潟村、秋田県、住民、交通事業者					
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34	H35～
意見交換会等の開催						
地域主体の取り組みの検討						

施策 4-2：多様な主体との協働・連携体制づくり

- ◇ 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はなく、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。
- ◇ 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。

実施主体	五城目町、八郎潟町、大潟村、秋田県、住民、交通事業者					
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34	H35～
3町村広域連携会議の設置						
3町村まちづくり施策間連携						

施策 4-1：住民の公共交通に対する意識醸成

■意見交換会等の開催

地域の自治会や老人クラブ等を対象に、地域の公共交通について考える意見交換会・懇談会を定期的に開催する。公共交通の利用状況や現状・課題を共有するとともに、町民の公共交通に対する意識醸成を図る。

■地域主体の取り組みの検討

意見交換会などにより、地域住民の気運が高まった段階で「検討会」として組織化し、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を企画・実施する。

【STEP1】公共交通に関する地域との意見交換等を通じて、住民意識の醸成を図るとともに、意見・意向を把握。

項目	概要
目的	<ul style="list-style-type: none"> ○各地域の移動実態、公共交通に関する意見を把握する ○公共交通に対する評価を把握する ○公共交通について考える機会を提供し、町民の意識醸成を図る
内容	<ul style="list-style-type: none"> A. 公共交通の利用状況や問題・課題点について B. 改善に向けた意見・アイデアについて C. 地域と協働した取り組み・関わり方について

地域が求める交通サービスの把握＋地域住民の意識醸成

【STEP2】モデル地域を設定し、検討会等を立ち上げ、公共交通の見直し・改善に向けて、地域が出来ること等を議論。

【STEP3】地域・自治会が中心となり、行政や企業の協力のもと、交通事業者に委託しサービスを展開する。

▲住民の公共交通に対する意識醸成イメージ



▲意見交換会のイメージ



▲地域主体の取り組みのイメージ

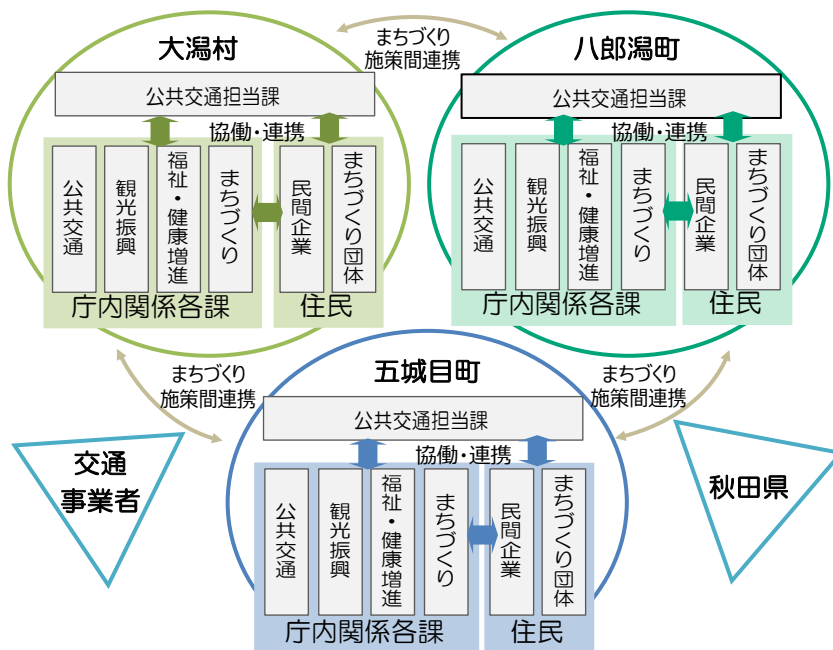
施策 4-2：多様な主体との協働・連携体制づくり

■3町村広域連携会議の設置

協議・調整の「場」として、3町村広域連携会議を設置し、各町村間施策・事業の検討を行う。

■3町村まちづくり施策間連携

3町村広域連携会議での検討結果を踏まえ、3町村間連携施策・事業を推進する。



▲多様な主体との協働・連携体制イメージ



▲協議イメージ



▲施策間連携（事例：青森県八戸市他）

第6章 施策・プロジェクトの推進体制

6. 施策・プロジェクトの推進体制

6-1 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 6-1 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。
	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。
	コンサルタント	幅広い知見から計画推進に対し、補助・助言を行い、要請に応じ推進支援を行う。

6-2 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 6-2 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 分科会	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。

6-3 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、P D C Aサイクル（計画（Plan）、実行（Do）、検証（Check）、改善（Action）の循環検討手法）の考え方に基づき検証を行う。



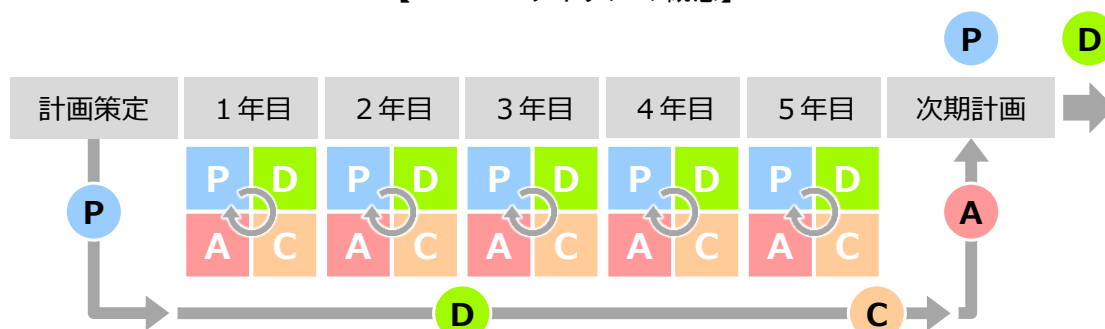
図 6-1 P D C Aサイクルイメージ

6-4 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）

	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34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

<資料編> アンケート調査の結果概要

1-1 住民・学生アンケート調査

(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。

なお、調査対象は、公共交通利用層である学生・高齢者等「顕在需要層」と、今後公共交通利用が見込まれる免許返納検討層等といった「潜在需要層」を中心としている。

(2) 配布・回収状況

回収率は次のとおり。

表 1 回収状況

調査	対象者	配布	回収結果	回収率
住民アンケート	地域内居住者（20 歳以上）	1,700 票	722 票	42.4%
高校生アンケート	五城目高校	81 票	81 票	100.0%
中学生アンケート	五城目第一中学校、 八郎潟中学校、大潟中学校	128 票	126 票	98.4%

(3) 住民アンケート結果概要

① 回答者の年齢・歩行可能距離

65 歳以上の高齢者からの回答が半数以上を占めている。

歩ける距離が「500m以下」という回答が約 7 割以上を占めており、高齢者割合よりも高い。

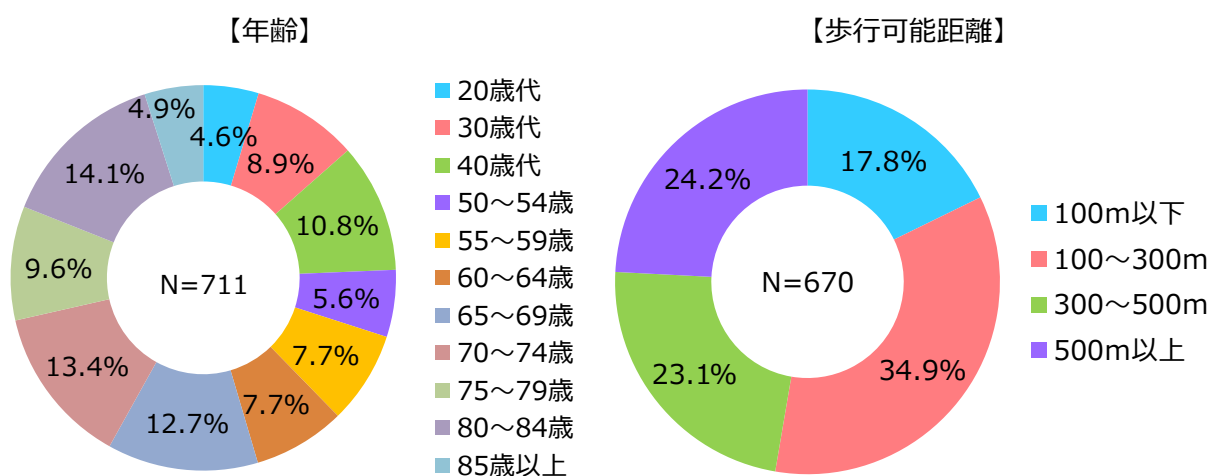


図 1 回答者の属性

資料：平成 29 年 住民アンケート調査

② 日常生活における移動実態

どの目的においても、地域外への移動が4割以上である。

自家用車での移動が約7割だが、どの目的においても公共交通利用者は1割未満となっている。

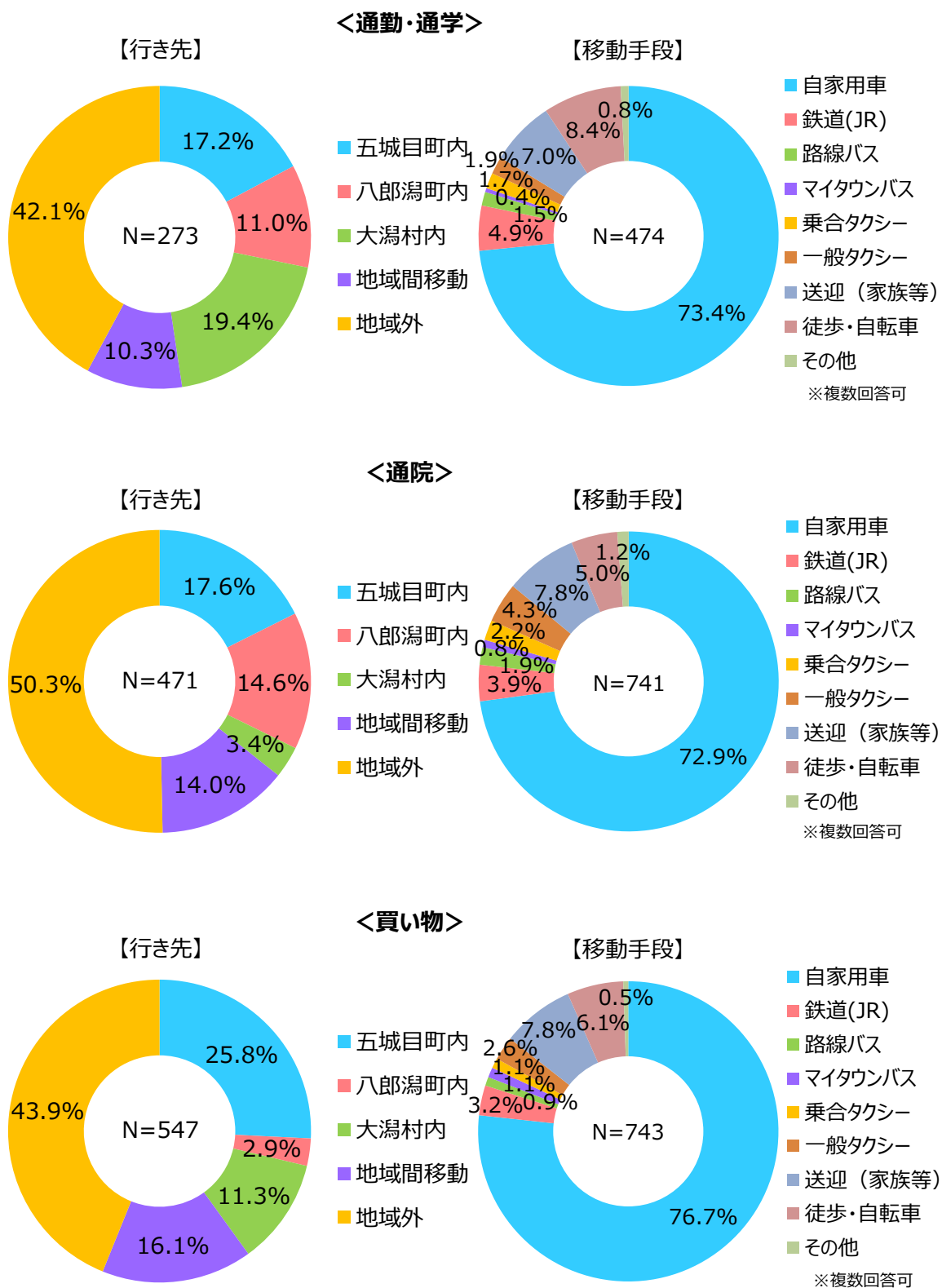


図 2 目的別移動実態

資料：平成 29 年 住民アンケート調査

③ 運転の継続・免許返納に対する考え

日常的に運転している住民が 8 割以上となっており、何らかの形で「現在運転していない」住民が 2 割近くみられた。

免許返納を希望している住民は 5 割を超え、返納予定年齢は 75 歳以上の後期高齢者になってからが 7 割以上となっている。

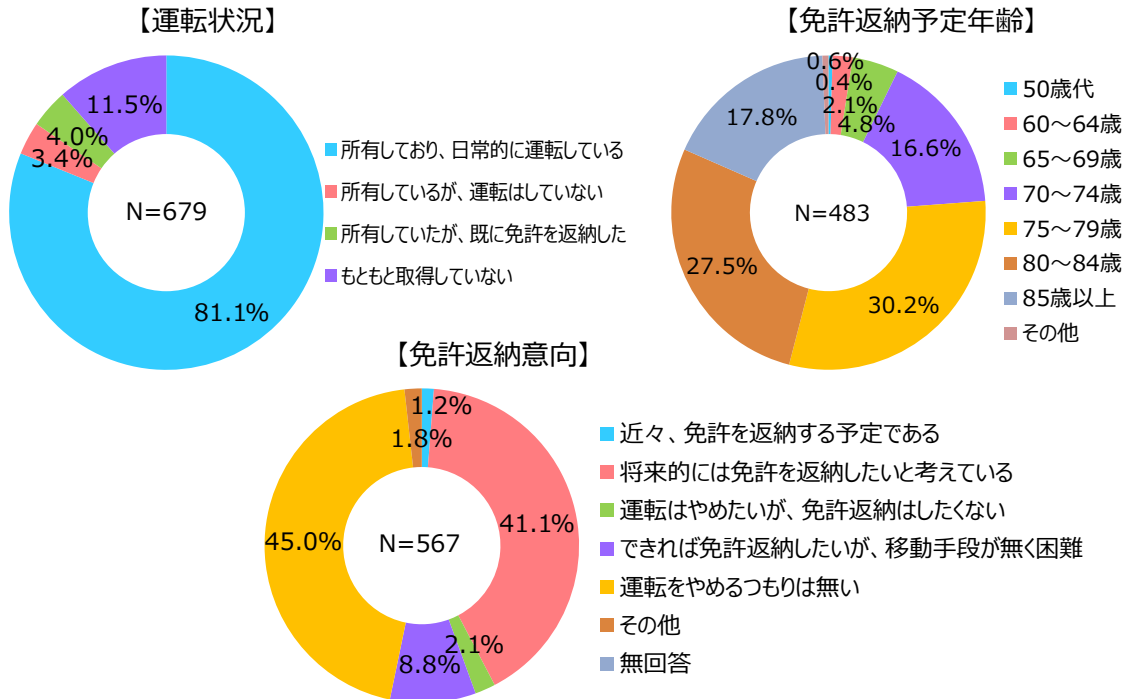


図 3 免許返納状況

資料：平成 29 年 住民アンケート調査

④ 免許返納に必要なサービス・免許返納により利用する交通サービス

免許返納後、病院への送迎サポートを望む声が多く、タクシーや路線バスの割引、宅配サービス等が続いた。

免許返納後は公共交通を利用するという回答がほとんどである。一般タクシーの利用意向も 161 人みられた。

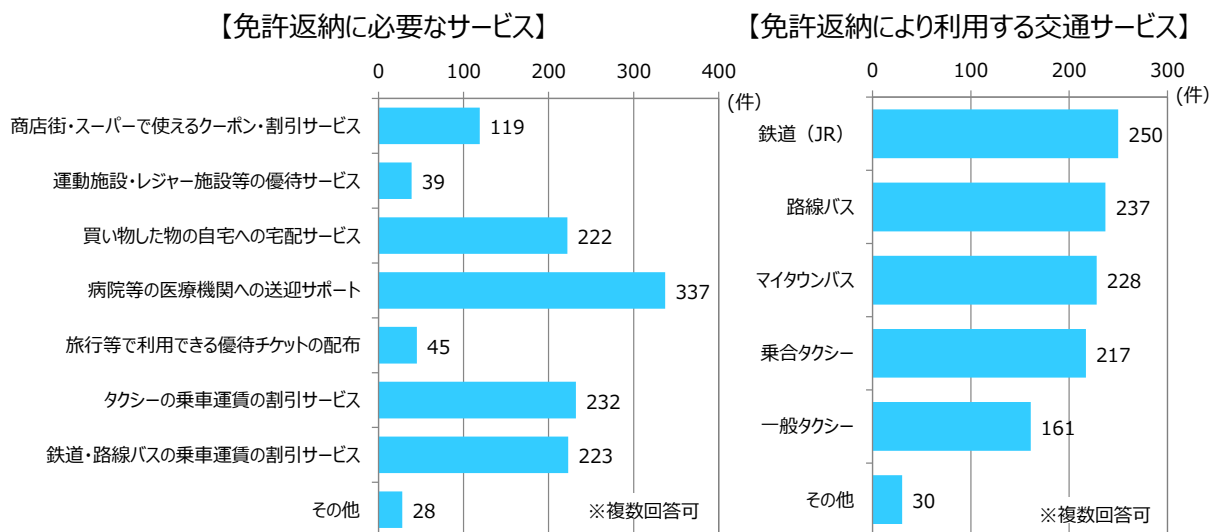


図 4 免許返納後必要となるサービス

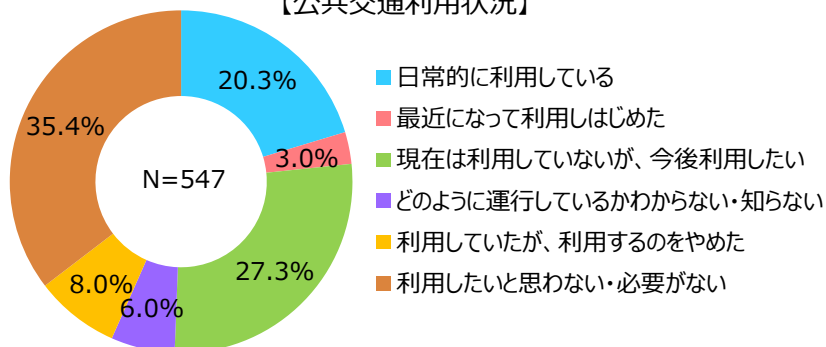
資料：平成 29 年 住民アンケート調査

⑤ 公共交通の利用状況

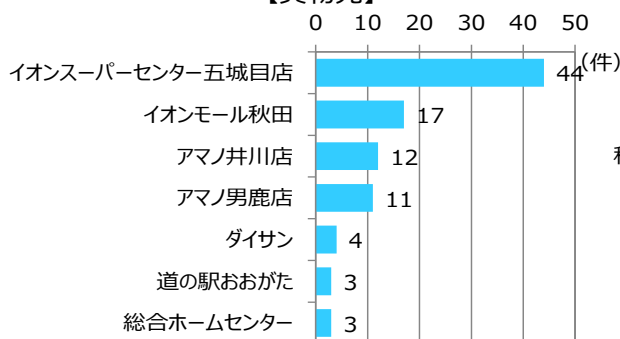
現在公共交通を利用しているという回答は約 2 割みられた。

その中でも行き先は、買物先で「イオンスーパーセンター五城目店」、通院先で「湖東厚生病院」であり、次いで秋田方面となった。

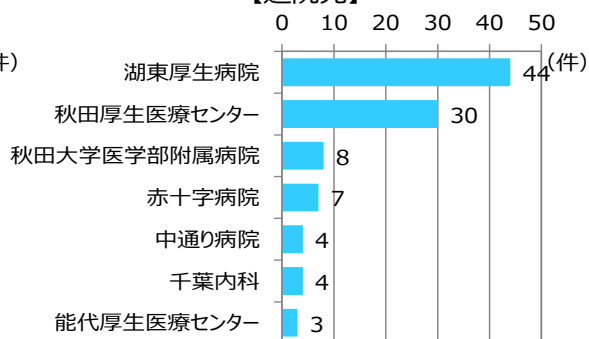
【公共交通利用状況】



【買物先】



【通院先】



※買物先・通院先ともに回答数が 2 件以下だったものは省略

図 5 公共交通の利用状況

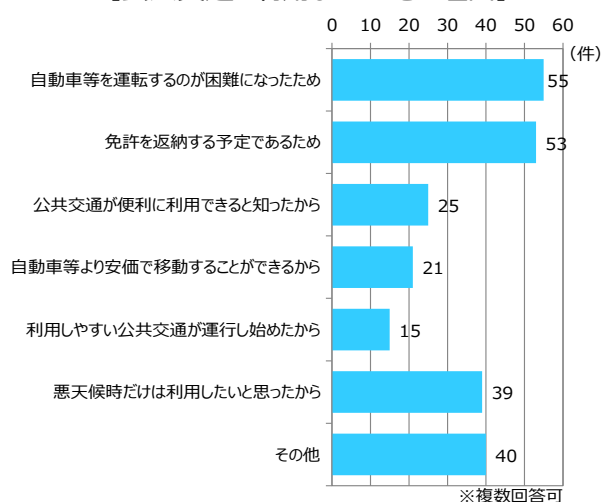
資料：平成 29 年 住民アンケート調査

⑥ 公共交通を利用したいと思う理由・利用する上で不安なこと

運転が困難になったという回答が最も多い。次いで免許返納予定であることや悪天候時の利用が挙げた。

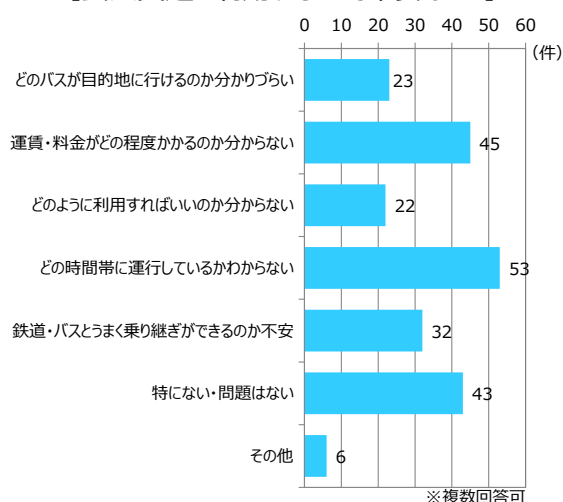
利用したいと考えた際に、運行している時間帯や運賃・料金がどの程度かわかるのかわからないという回答が多くみられた。

【公共交通を利用したいと思う理由】



※複数回答可

【公共交通を利用する上で不安なこと】



※複数回答可

図 6 利用したい理由及び不安なこと

資料：平成 29 年 住民アンケート調査

⑦ 利用者の公共交通に対する満足度・重要度

「公共交通全般」「交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ」「運行本数・間隔」が重要かつ不満の高い結果となった。

網形成計画の策定において、「接続性がよく使いやすい間隔の交通」の検討が必要である。

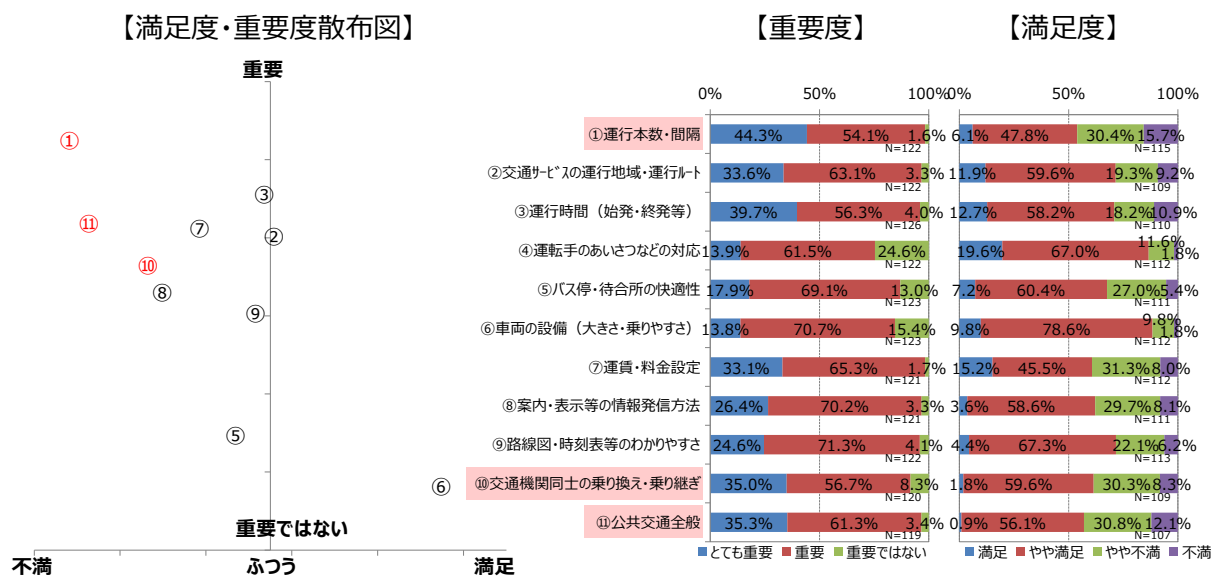


図 7 利用者の満足度・重要度

資料：平成 29 年 住民アンケート調査

⑧ 公共交通の許容できる上限運賃

目的地に関係なく「500 円まで」が希望上限運賃であり、設定において抵抗が最も少ない金額は、およそ「300 円前後」となっている。

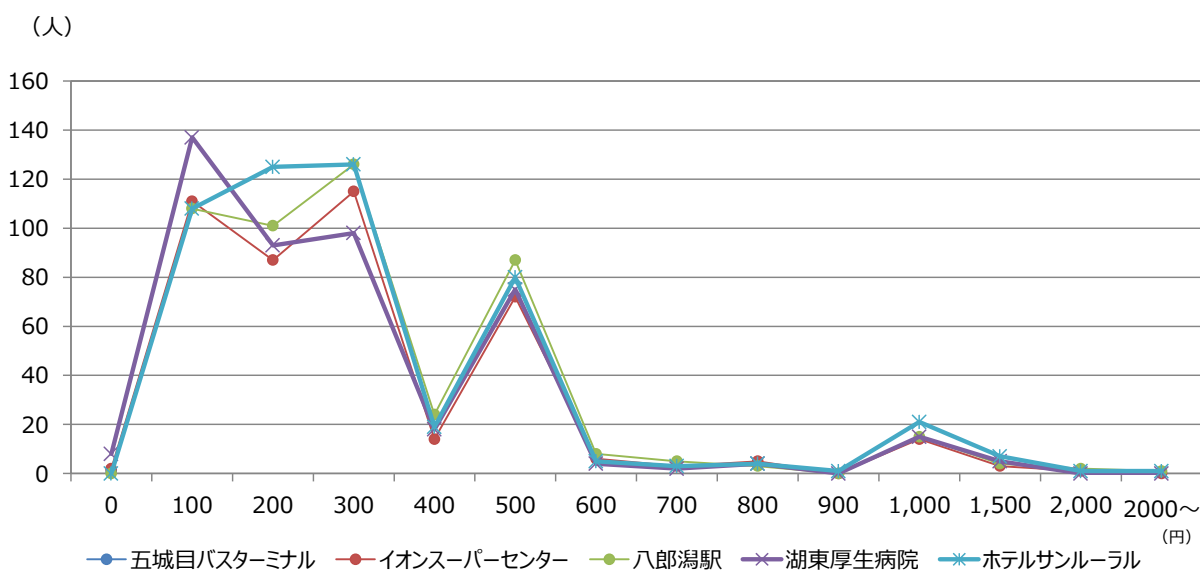


図 8 希望上限運賃

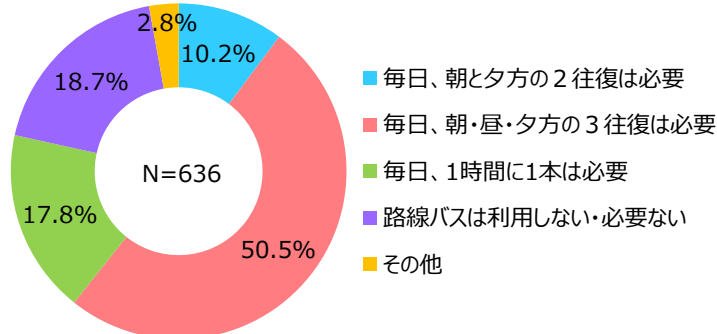
資料：平成 29 年 住民アンケート調査

⑨ 最低限必要な公共交通の運行本数・日数

朝・昼・夜で3往復必要という回答が半数以上となっている。

「平日のみで良い・毎日同じ本数でなくとも良い」という意見が多く、休日は本数を減らしても構わないとの意向が確認できた。

【最低限必要な運行本数】



【最低限必要な運行日数】

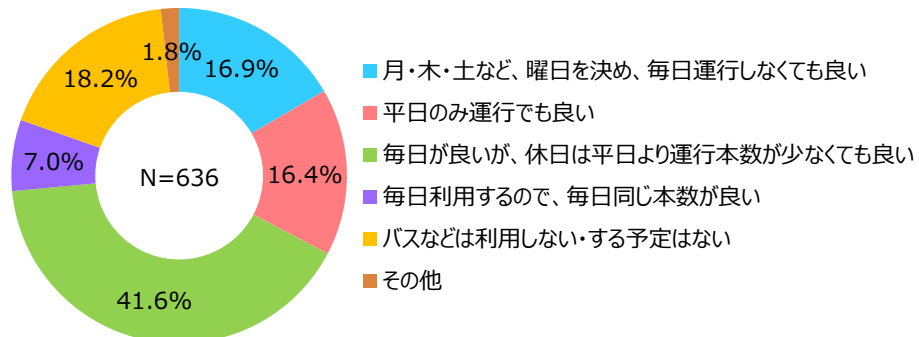


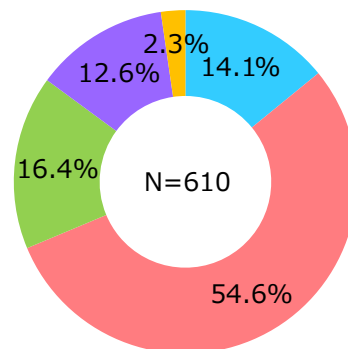
図 9 最低限必要な運行条件

資料：平成 29 年 住民アンケート調査

⑩ 今後の公共交通のあり方

「運賃の引き上げ等による公共交通の運行費用の地域負担」に約1割が賛成している。

公共交通を維持・確保することに協力的な回答は約7割を占める。



- 行政の財政負担だけでなく、公共交通に必要な分の運賃引き上げ等は実施して維持・改善していく
- 行政の財政負担を基に、地域も積極的に公共交通を利用・負担し、維持・確保していく
- 行政の財政負担だけで、できる範囲・必要最低限の公共交通サービスに留める・縮小する
- 公共交通の利用減少という実態を踏まえ、一部廃止もやむを得ない
- その他

図 10 今後の公共交通のあり方

資料：平成 29 年 住民アンケート調査

⑪ 公共交通に必要なサービス・施策

八郎潟駅や各町村の買い物拠点を結ぶ交通サービスを求める意向が最も多い。
次いで、各町村と湖東厚生病院を結ぶシャトル型の交通サービスとなっている。

病院に直通で運行し、病院発の便は買い物拠点等を結ぶ支払いやすい交通が望まれている。

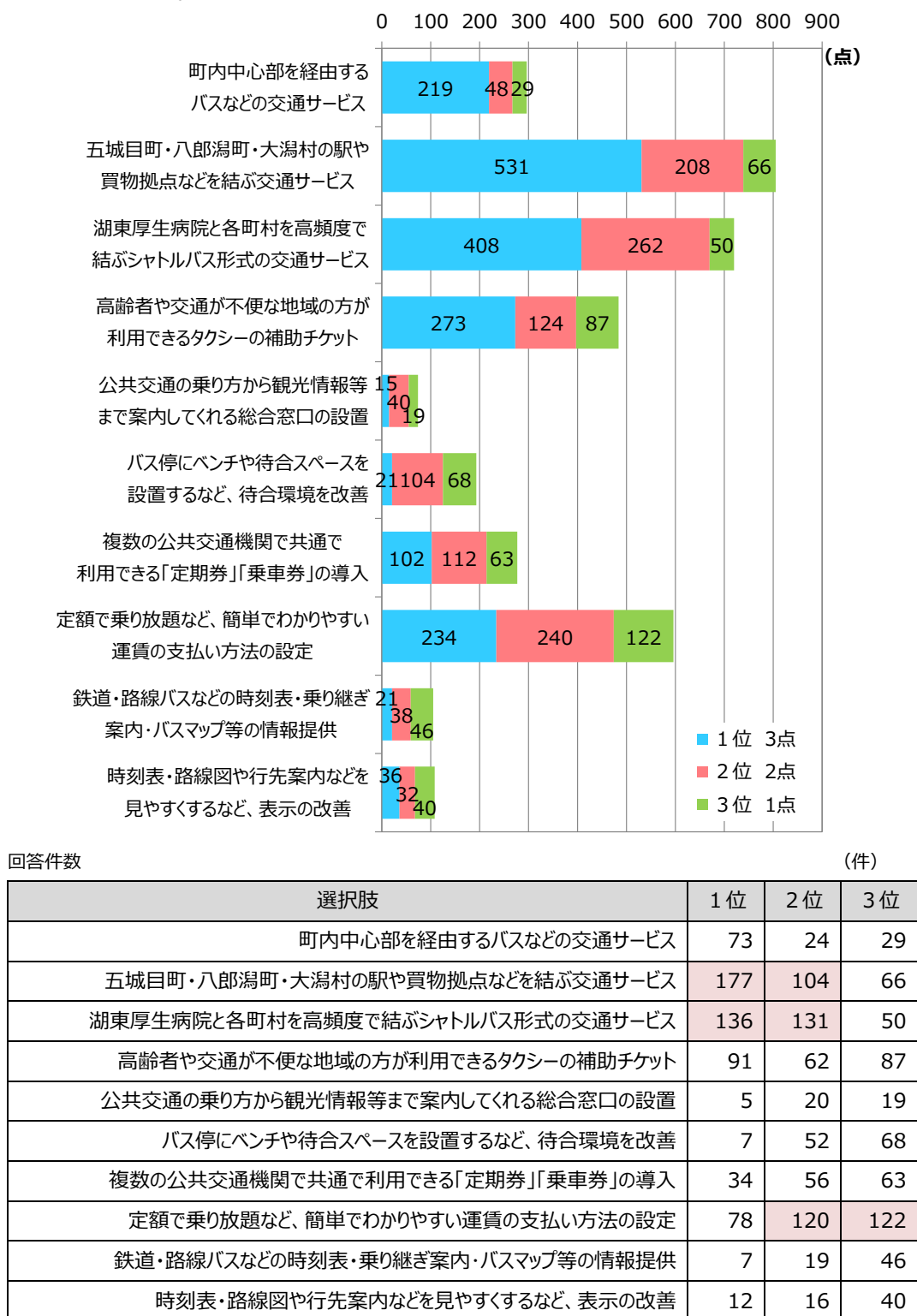


図 11 必要なサービス

資料：平成 29 年 住民アンケート調査

(4) 中学生アンケート結果概要

① 志望校の所在地

志望校の所在地は「秋田市内」が約 8 割を占めており、地域外への移動需要が高い。

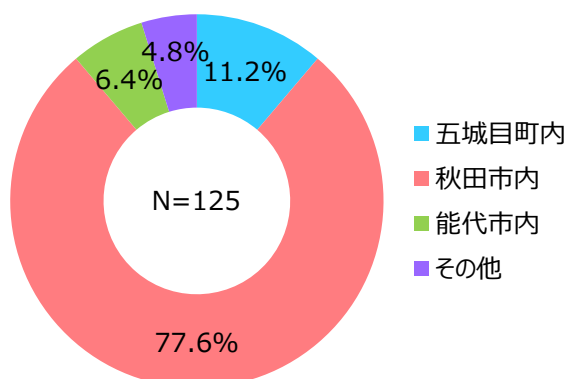


図 12 志望校の所在地

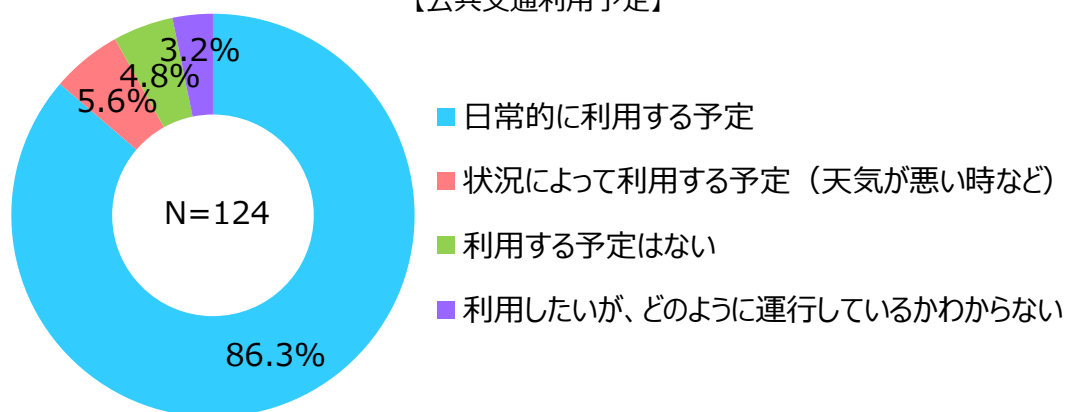
資料：平成 29 年 中学生アンケート調査

② 公共交通の利用予定

日常的に公共交通を利用するとの回答が 8 割を超え、そのほとんどが鉄道を利用するという回答となった。

上記【志望校の所在地】の結果とあわせると、秋田方面や能代方面への通学において鉄道を利用すると考えられる。

【公共交通利用予定】



【利用する予定の交通サービス】

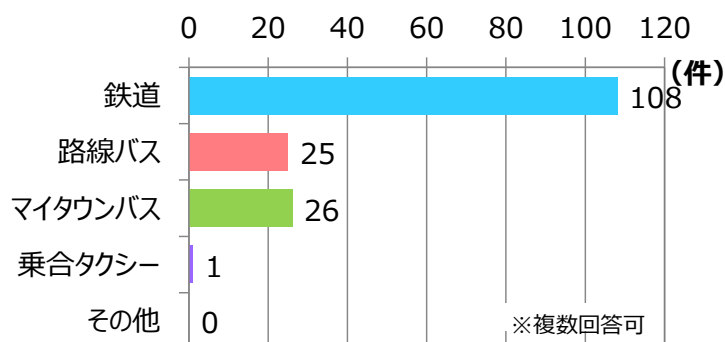


図 13 公共交通の利用予定

資料：平成 29 年 中学生アンケート調査

③ 志望校へ登下校する際の時間帯

登校時間は、自宅出発時間が「6 時 30 分」が最も多く、学校到着時間は「7 時 30 分」が最も多い。

下校時間についてはばらつきが多いものの、下校予定時刻である学校出発時間は「18 時 30 分」が最も多い。

上記の結果から「地域内発の交通は 6 時 30 分頃」、「地域外からの乗り継ぎ交通は 16～20 時」に需要が高いことがわかる。

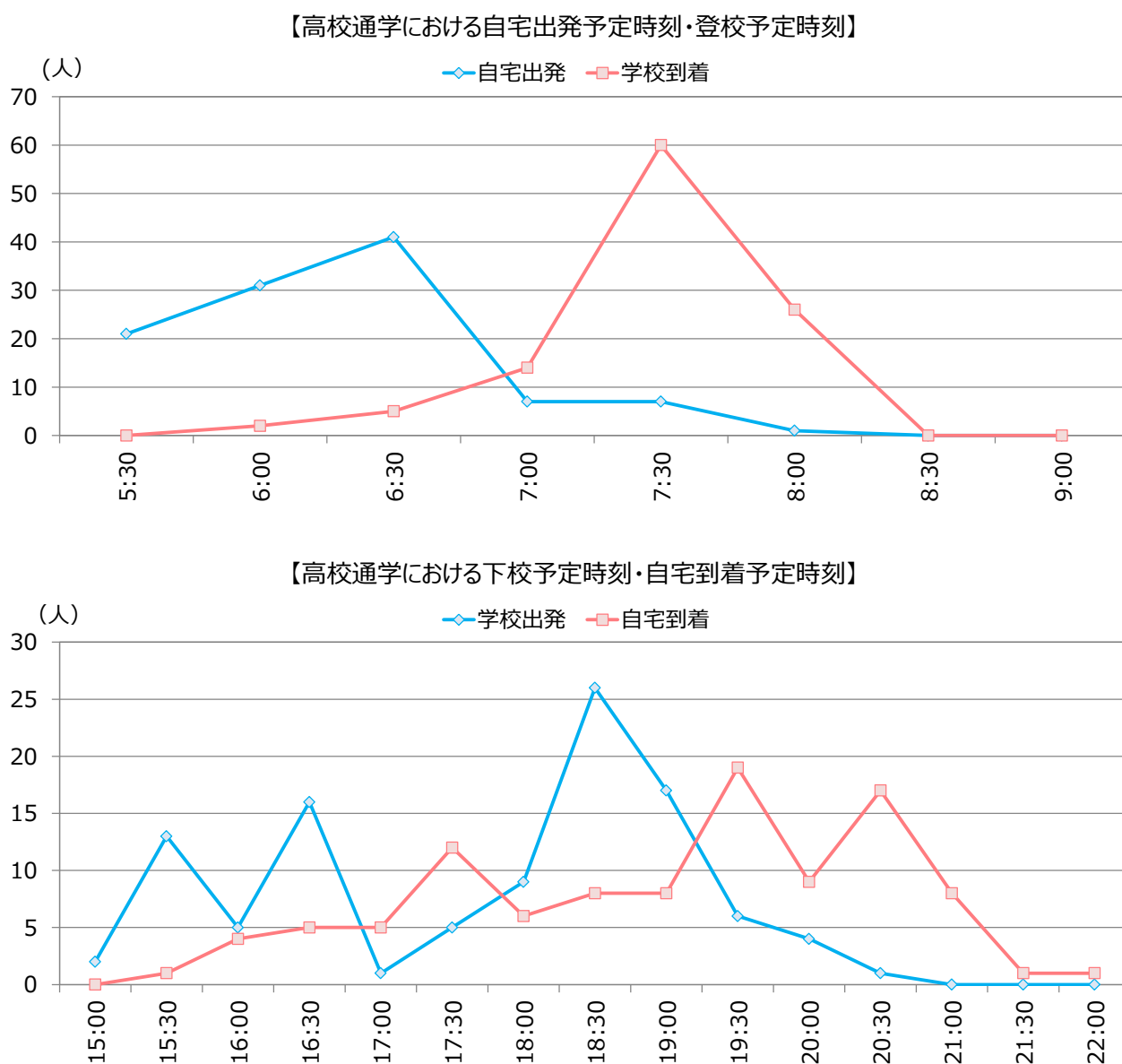


図 14 志望校への登下校予定時間

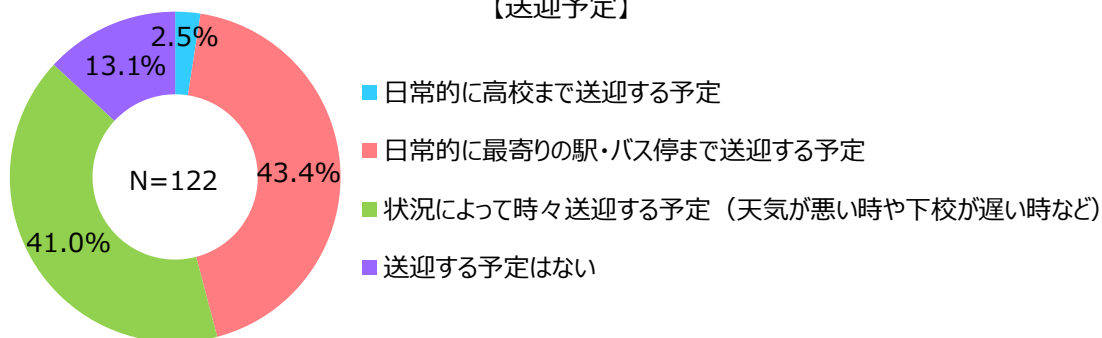
資料：平成 29 年 中学生アンケート調査

④ 高校への送迎予定及び送迎に対する負担の認識

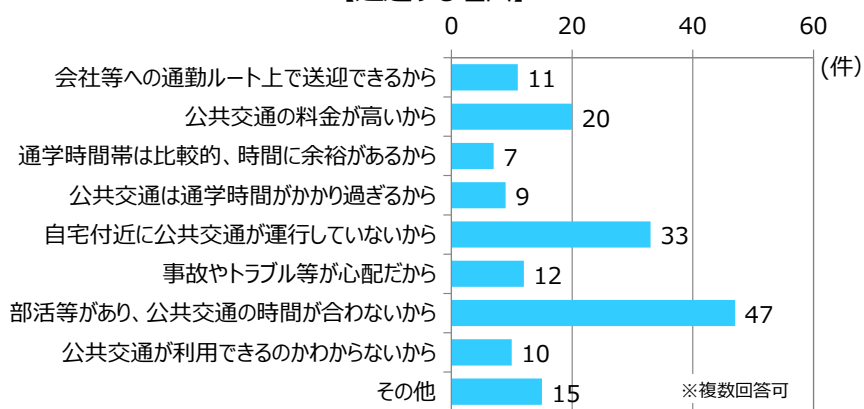
部活等により公共交通の時間が合わないため、日常的、または状況によって送迎するとの回答が8割以上を占める。

通学にかかる交通費の上限は1万円までが最も多い。

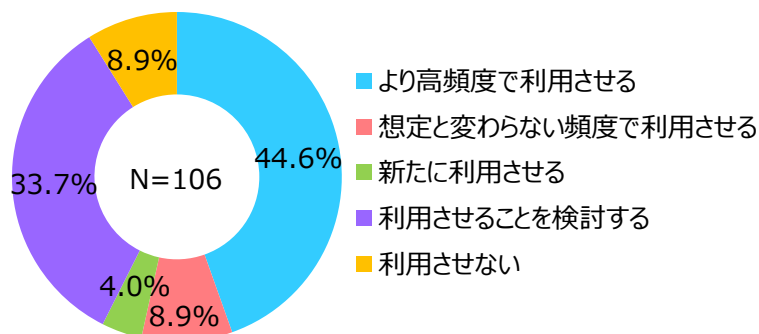
【送迎予定】



【送迎する理由】



【上記「送迎する理由」が改善された場合の公共交通利用意向】



【通学時にかかる交通費の月額上限】

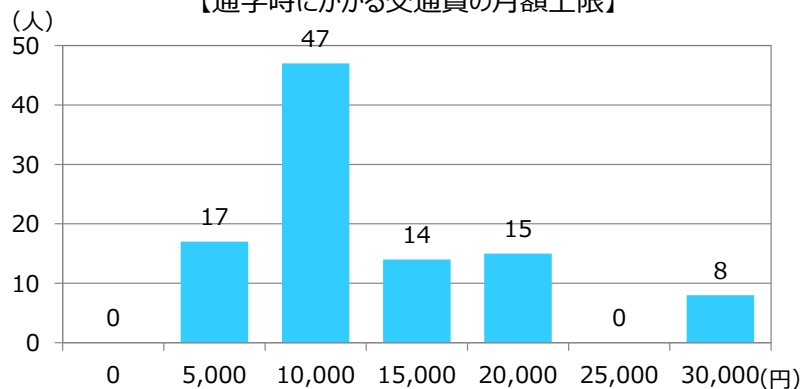


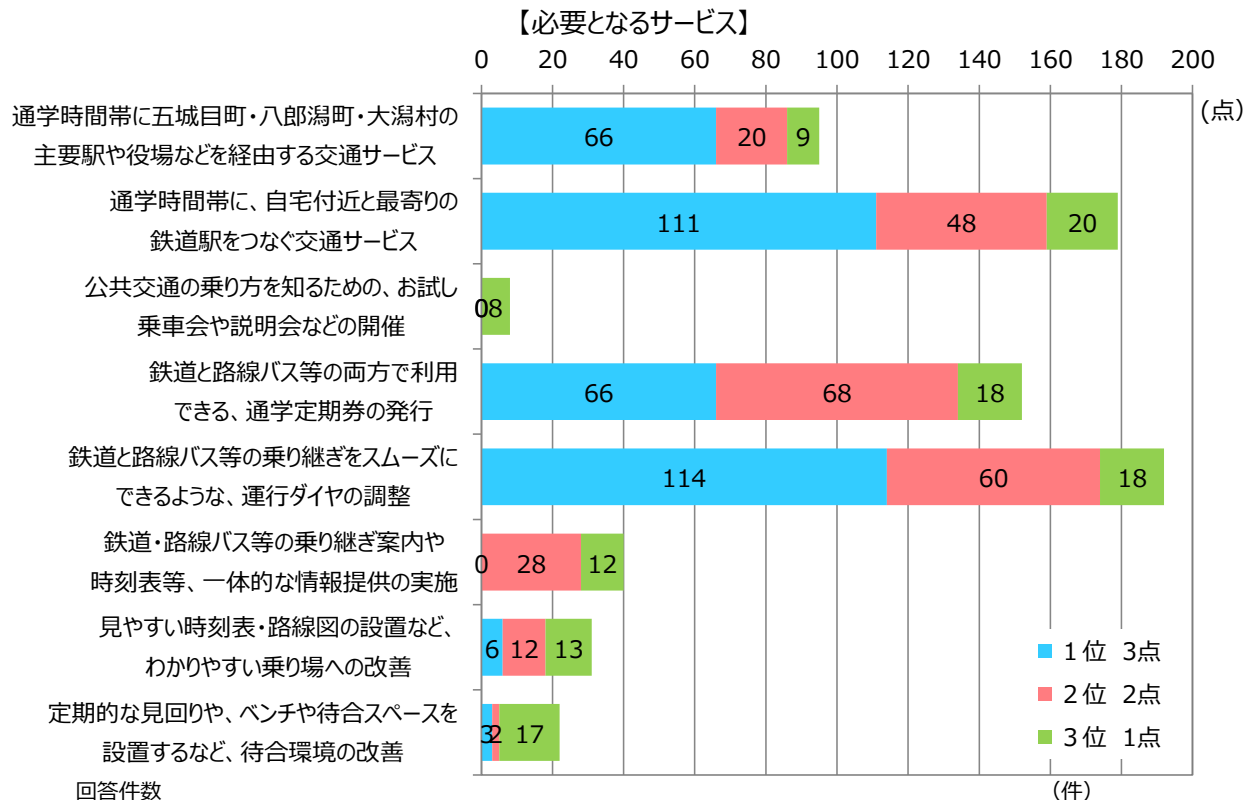
図 15 通学にかかる負担

資料：平成 29 年 中学生アンケート調査

⑤ 通学において必要となるサービス

乗り継ぎのためのダイヤ調整と、自宅付近と鉄道駅をつなぐ交通サービスを1位に挙げる声が多数みられた。

通学時間帯に八郎潟駅を発着する、鉄道に間に合うように調整された交通が望まれている。



選択肢	1位	2位	3位
通学時間帯に五城目町・八郎潟町・大潟村の主要駅や役場などを経由する交通サービス	22	10	9
通学時間帯に、自宅付近と最寄りの鉄道駅をつなぐ交通サービス	37	24	20
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	0	0	8
鉄道と路線バス等の両方で利用できる、通学定期券の発行	22	34	18
鉄道と路線バス等の乗り継ぎをスムーズにできるような、運行ダイヤの調整	38	30	18
鉄道・路線バス等の乗り継ぎ案内や時刻表等、一体的な情報提供の実施	0	14	12
見やすい時刻表・路線図の設置など、わかりやすい乗り場への改善	2	6	13
定期的な見回りや、ベンチや待合スペースを設置するなど、待合環境の改善	1	1	17

※20件以上の回答は赤ハッチ

【上記「必要となるサービス」が導入された場合の利用意向】

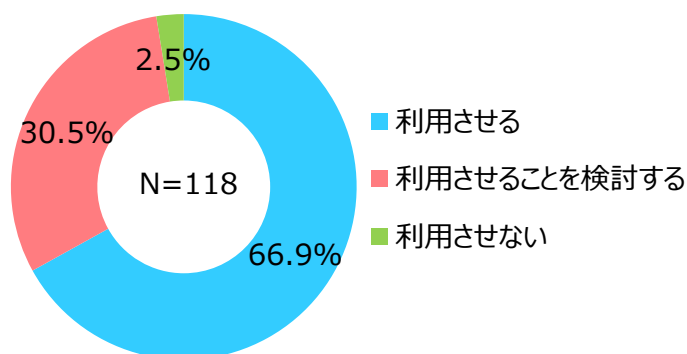


図 16 必要なサービス

資料：平成29年 中学生アンケート調査

(5) 高校生アンケート結果概要

① 回答者の性別・居住地

南秋地域内からの通学が多くみられる。市町村別にみると秋田市からの通学が最も多い。

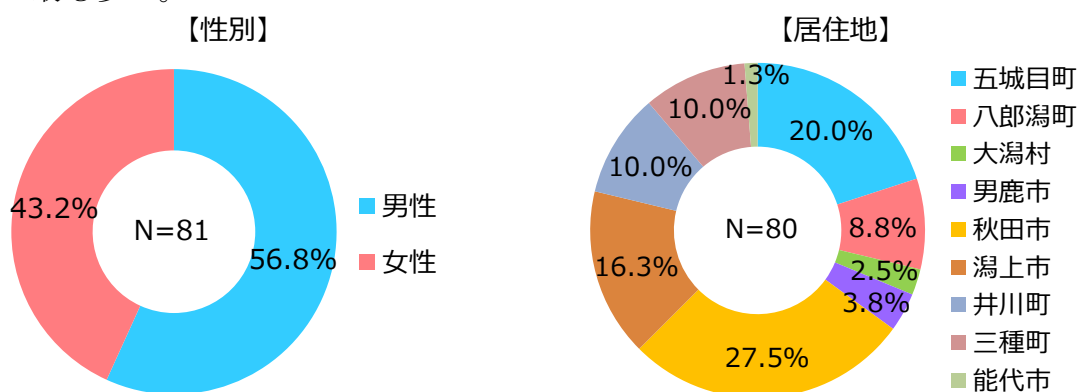


図 17 回答者の属性

資料：平成 29 年 高校生アンケート調査

② 登下校する際の時間帯

「8 時頃に学校に到着し、17 時 30 分～19 時 30 分頃に学校を出発する交通」に需要が集中すると考えられる。

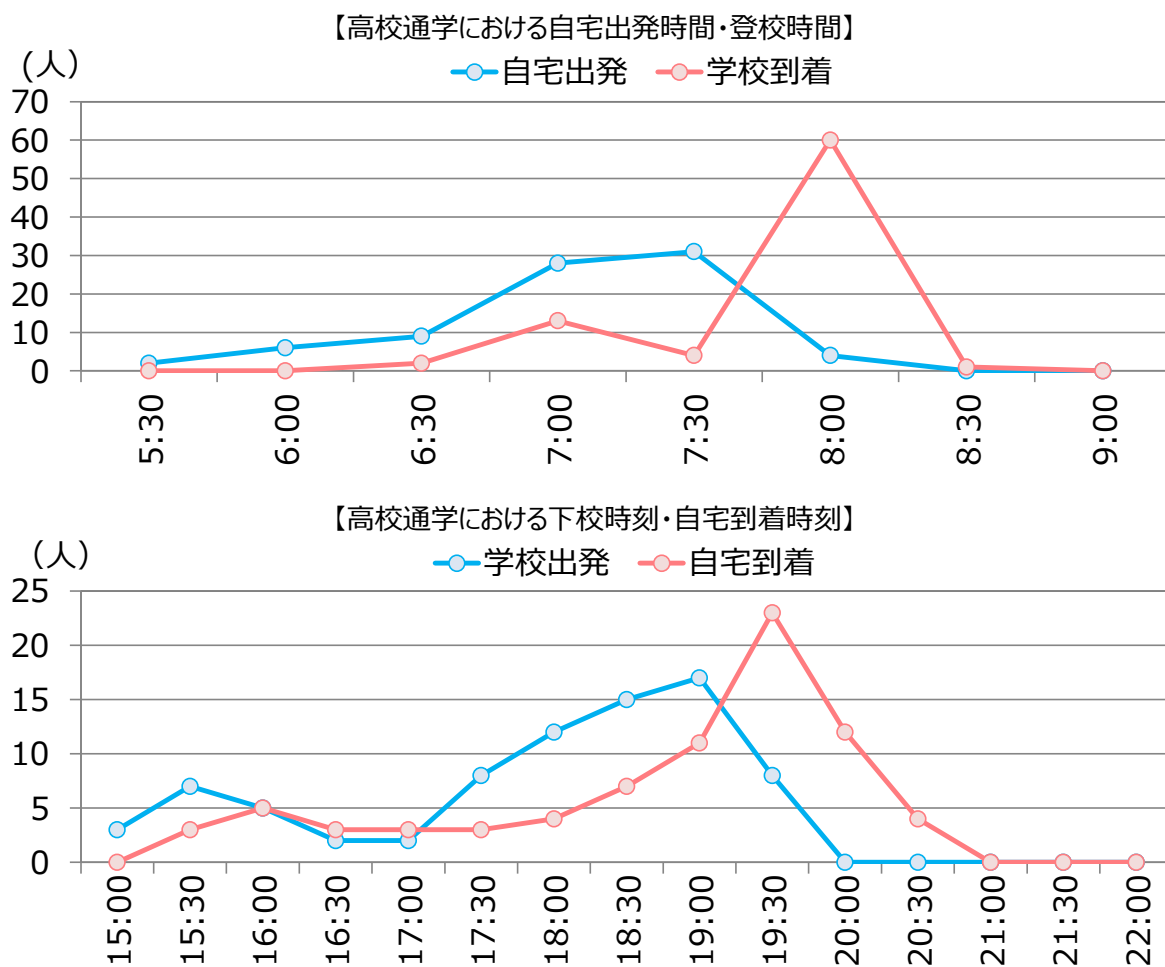


図 18 高校への登下校時間

資料：平成 29 年 高校生アンケート調査

③ 高校通学における公共交通の利用状況

日常的に公共交通を利用しているとの回答が5割以上を占めており、その手段は「鉄道」が最も多く、次いで「路線バス」という結果となっている。

利用している駅・バス停は前頁「住まい」と連動し、「八郎潟駅」「五城目高校前」が多く、また、地域外の駅利用も多い。

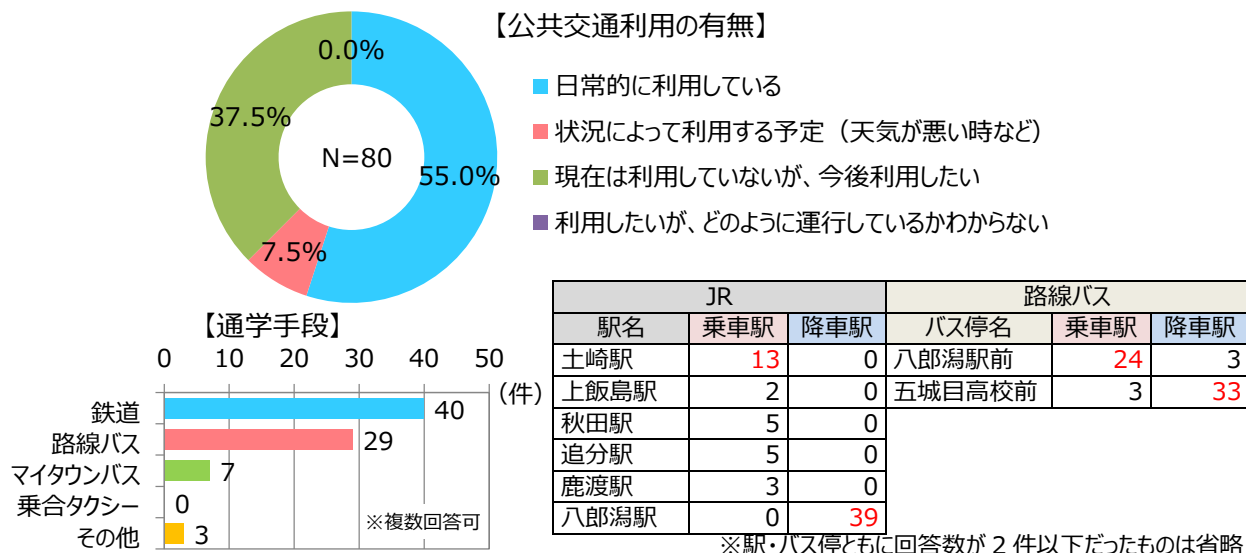


図 19 公共交通の利用状況

資料：平成 29 年 高校生アンケート調査

④ 利用者の公共交通に対する満足度・重要度

「運行本数・間隔」が最も重要かつ最も不満という結果となっている。「運行状況などの情報発信」も同程度に重要であり、かつ不満という結果となった。

「運転手のあいさつなどの対応」や「交通サービスの運行地域・運行ルート」は満足度が高く、かつそれほど重要ではないと考えられているため、現在のルートに問題は少ないと考えられる。

網形成計画の策定において、「運行間隔が適切であり、遅れやダイヤの乱れなどの情報発信が可能なバス利用環境を整えること」が必要と考えられる。

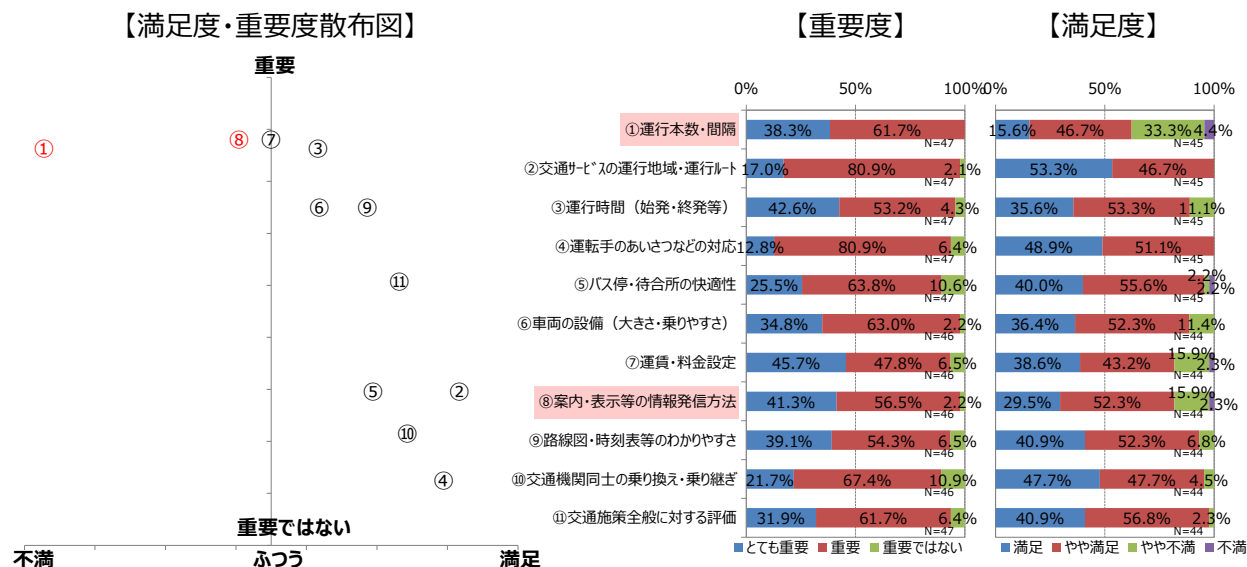


図 20 利用者の満足度・重要度

資料：平成 29 年 高校生アンケート調査

⑤ 高校への送迎及び送迎に対する負担の認識

日常的・または状況によって送迎するとの回答が約4割となっており、「自宅付近に公共交通が運行していないから」と回答された住民が20人みられた。

「送迎する理由」が改善された場合の利用意向では、「より高頻度で利用させる」「新たに利用させる」「利用させることを検討する」が合わせて約6割となっており、公共交通利用の増加が見込める結果となった。

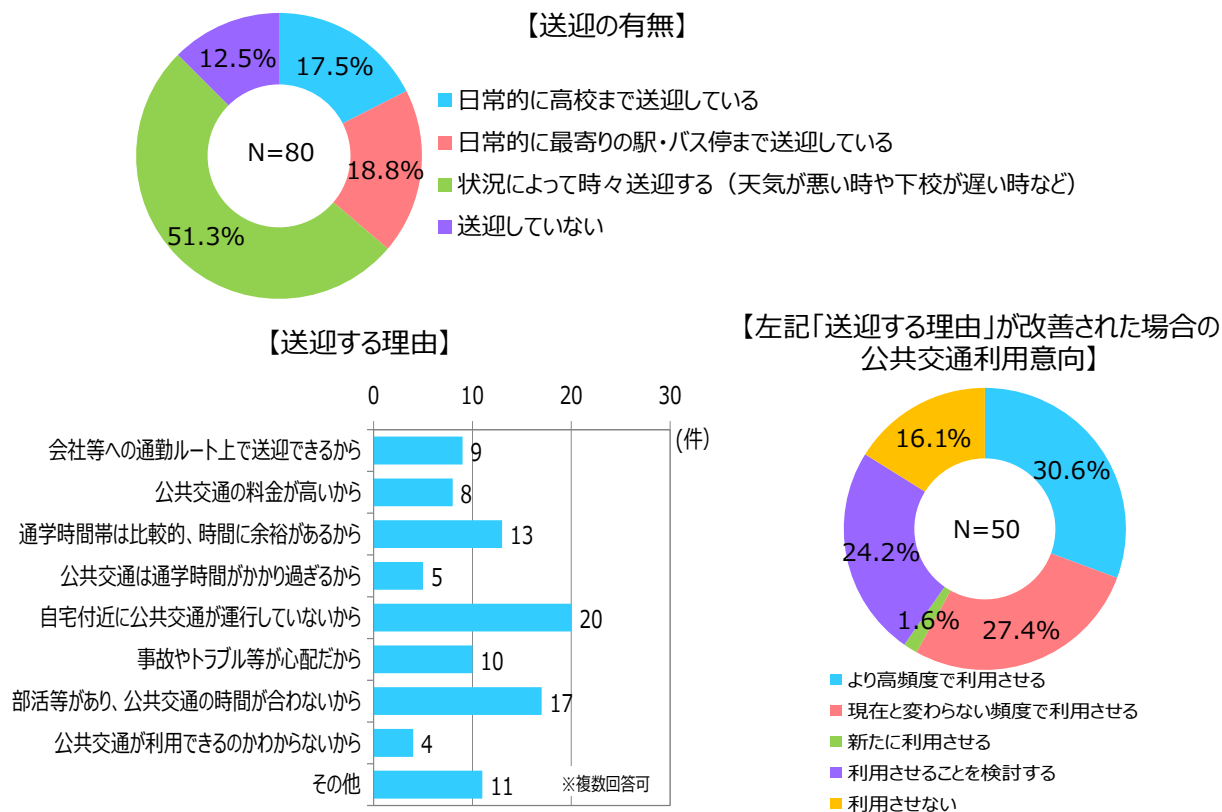


図 21 送迎に対する負担

資料：平成 29 年 高校生アンケート調査

⑥ 通学にかかる交通費について

現在通学にかかっている交通費は1万円が最も多く、支払可能な上限金額も同様に1万円が最も多い。

新規運賃を検討する際、月の定期券はおよそ1万円が希望上限価格であることがわかる。

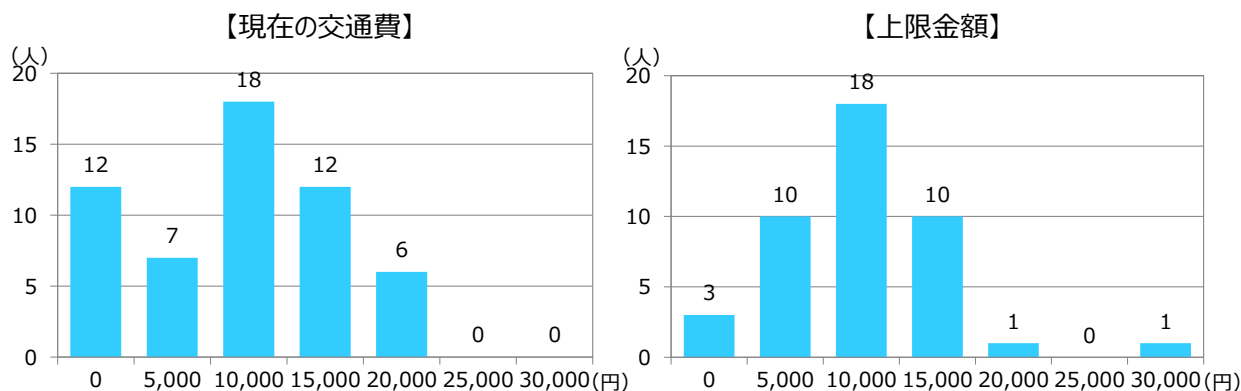


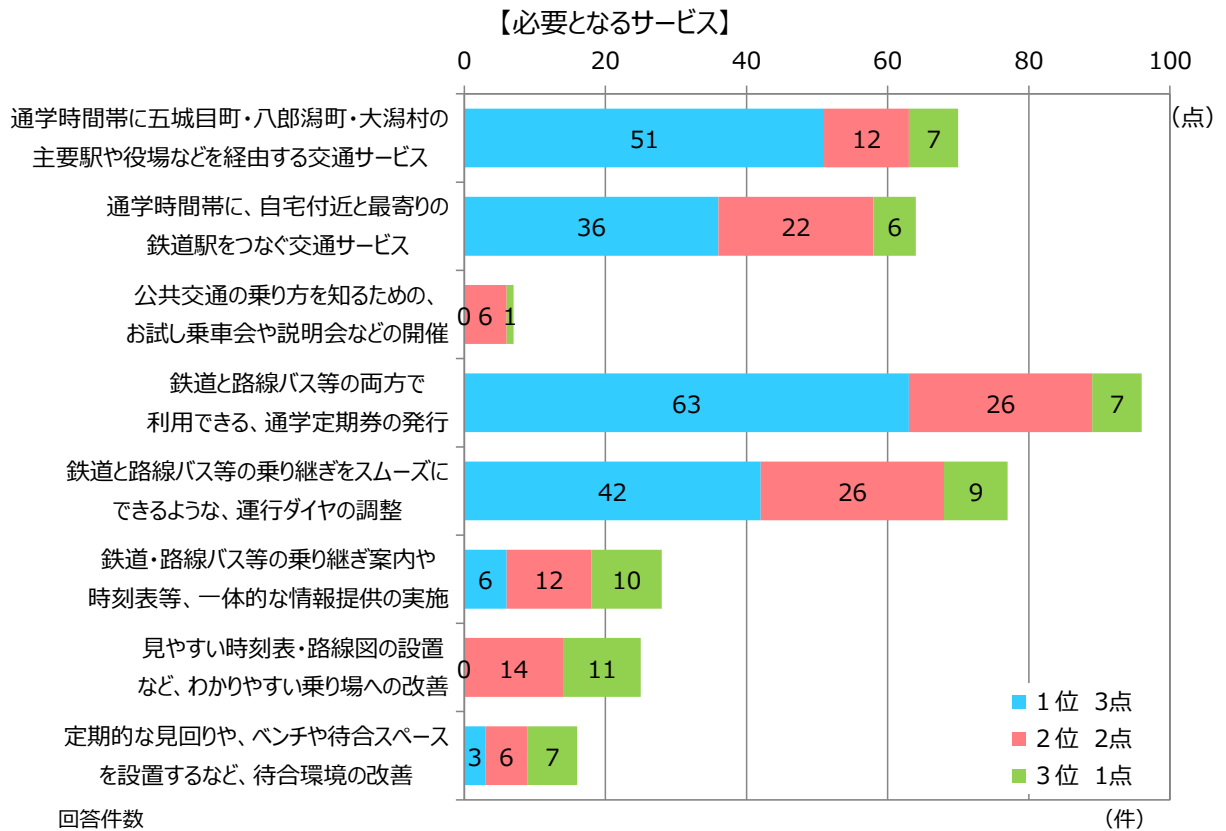
図 22 通学にかかる負担

資料：平成 29 年 高校生アンケート調査

⑦ 通学のために必要なサービスについて

鉄道とバス等の両方で利用できる通学定期券を望む声が最も多い。

改善時に利用させる、または利用させることを検討するとの回答が9割を超える結果となった。



選択肢	1位	2位	3位
通学時間帯に五城目町・八郎潟町・大潟村の主要駅や役場などを経由する交通サービス	17	6	7
通学時間帯に、自宅付近と最寄りの鉄道駅をつなぐ交通サービス	12	11	6
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	0	3	1
鉄道と路線バス等の両方で利用できる、通学定期券の発行	21	13	7
鉄道と路線バス等の乗り継ぎをスムーズにできるような、運行ダイヤの調整	14	13	9
鉄道・路線バス等の乗り継ぎ案内や時刻表等、一体的な情報提供の実施	2	6	10
見やすい時刻表・路線図の設置など、わかりやすい乗り場への改善	0	7	11
定期的な見回りや、ベンチや待合スペースを設置するなど、待合環境の改善	1	3	7

※20件以上の回答は赤ハッチ

【上記「必要となるサービス」が導入された場合の利用意向】

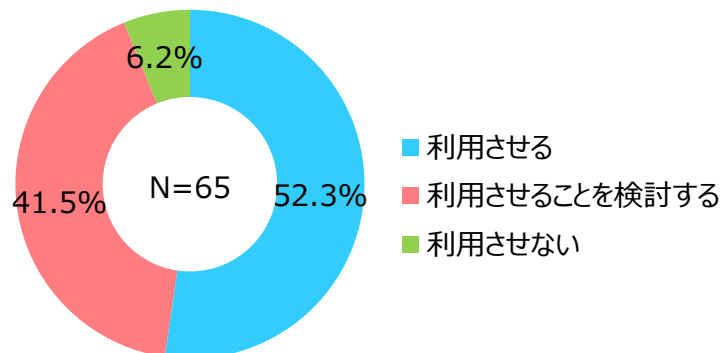


図 23 必要なサービス

資料：平成29年 高校生アンケート調査

1-2 利用実態ODアンケート調査

(1) 調査の概要

本地域を運行する路線バス・コミュニティバスの利用実態を把握することを目的に利用者OD調査を実施した。

なお、地域内全路線・全便を対象に、調査員がバス車両に乗車し、利用者一人ひとりに乗車に際し調査カードを配布し、降車する際に回収する全数把握調査である。

※OD調査：バス利用者の乗車バス停及び降車バス停、乗車目的等を把握する調査のこと

(2) 配布・回収状況

回収状況は次のとおり。

表 2 回収状況

路線名	平休	便数			乗車人数
		往路	復路	合計	
五城目線	平日	12 便	12 便	24 便	57 人
	休日	7 便	7 便	14 便	134 人
八郎潟線	平日	17 便	18 便	35 便	112 人
	休日	13 便	11 便	24 便	22 人
大潟・湖東病院線	平日	6 便	6 便	12 便	64 人
	休日	5 便	5 便	10 便	38 人

(3) 利用実態OD調査結果概要

① 運賃の支払い方法

路線別に運賃支払い方法に差が生じた。五城目線では現金が、八郎潟線では通勤・通学定期券の割合が多くなっている。

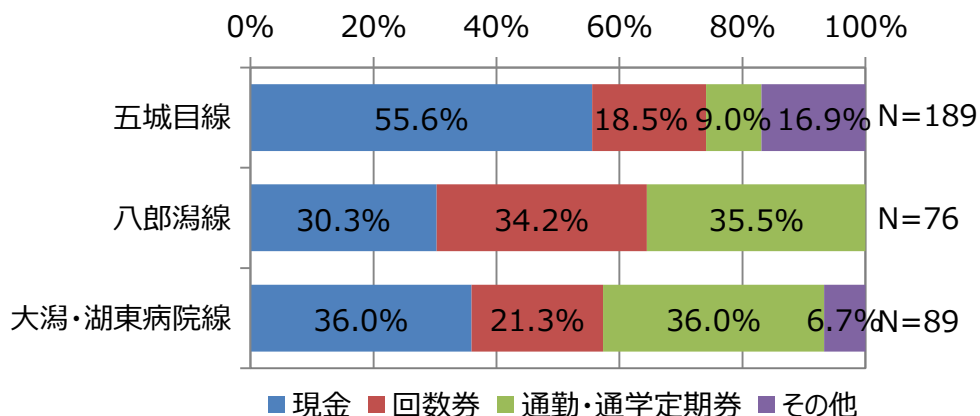


図 24 運賃支払い方法

資料：平成 29 年 利用実態 OD アンケート調査

② 最近のバス利用回数

全ての路線で週3日以上を占める割合が多く、3割以上となっている。

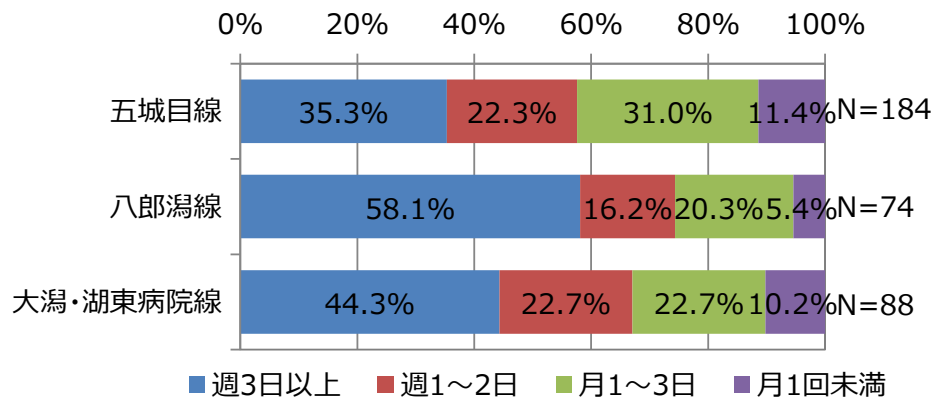


図 25 バス利用頻度

資料：平成 29 年 利用実態 OD アンケート調査

③ バスの利用目的

五城目線では買物・私用が約4割を占めている。八郎潟線、大潟・湖東病院線では通勤・通学が5割以上となっている。

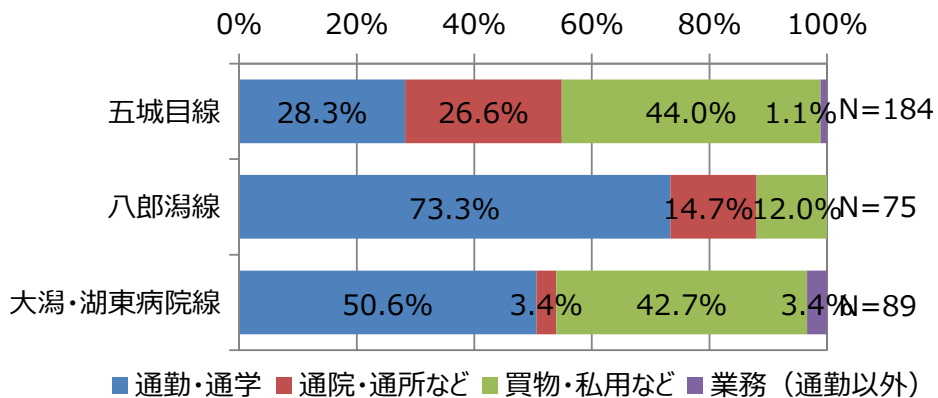


図 26 バスの利用目的

資料：平成 29 年 利用実態 OD アンケート調査

④ 他の交通への乗り継ぎ

全ての路線で鉄道への乗り継ぎが多くみられた。また、五城目線では路線バスでの乗り継ぎも約5割となっている。

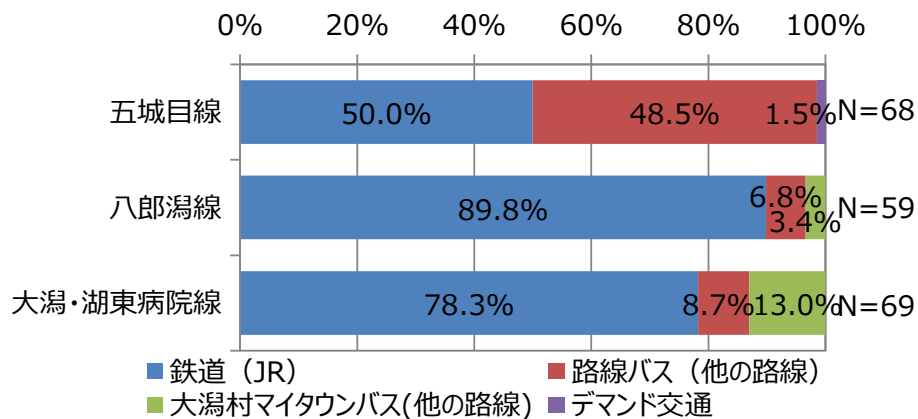


図 27 交通機関同士の乗り継ぎ

資料：平成 29 年 利用実態 OD アンケート調査

⑤ 本地域に必要なサービス

「待合環境の改善」が最も多い。五城目線では、情報提供や時刻表等のわかりやすさの改善が求められている。八郎潟線、大潟・湖東病院線では、循環バスや地域内の施設等を結ぶ交通が必要との回答が多く挙げられた。

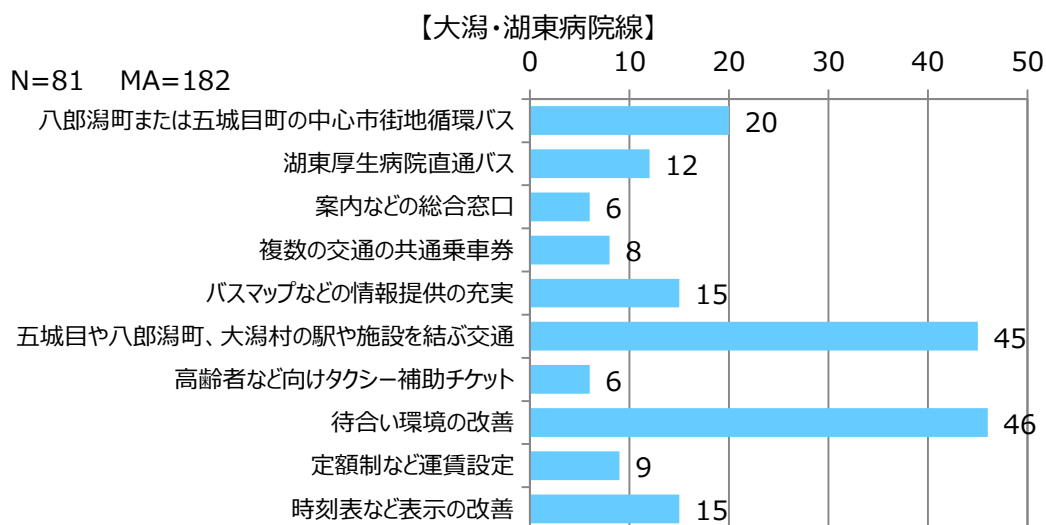
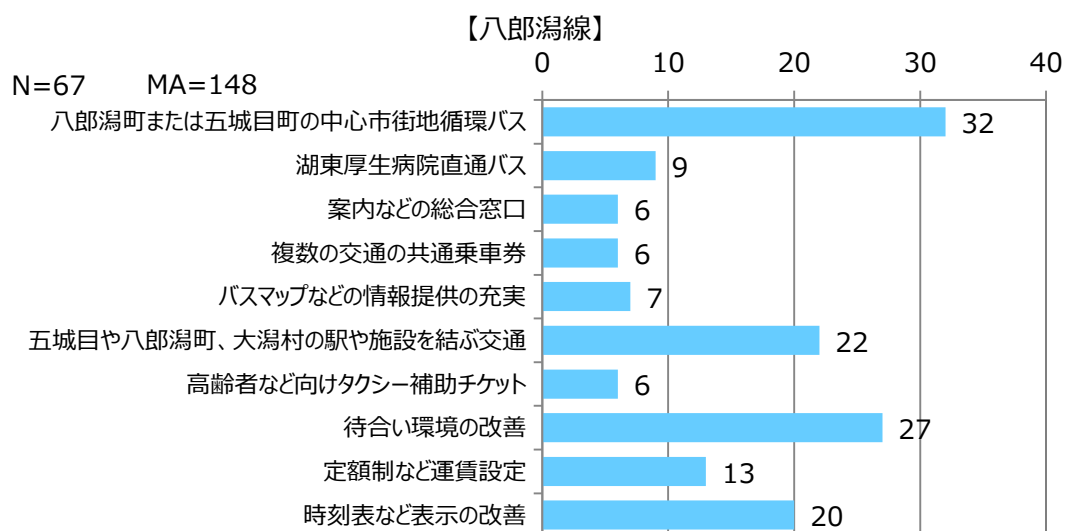
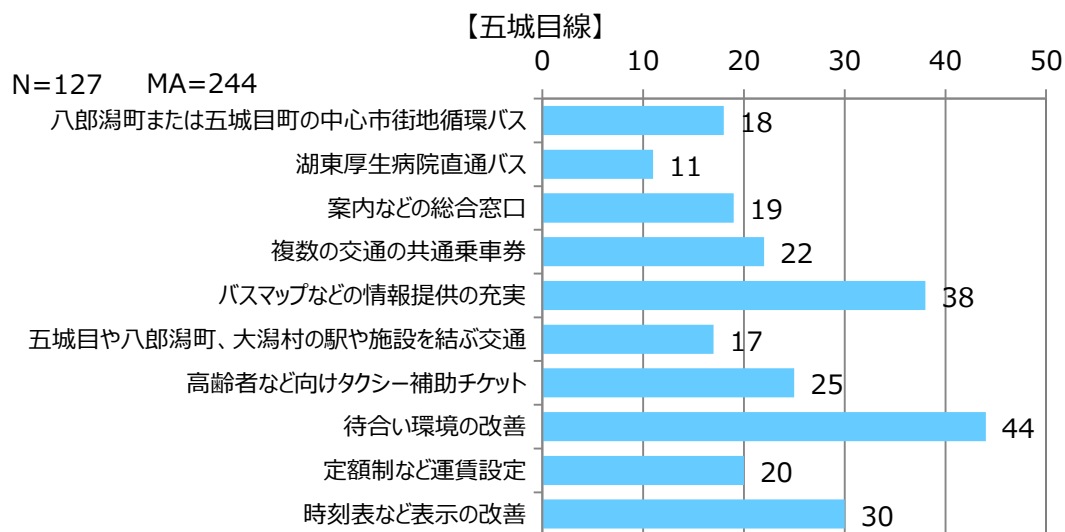


図 28 地域に必要なサービス

資料：平成 29 年 利用実態 OD アンケート調査

⑥ 年齢

五城目線では65歳以上の高齢者が多くみられた。八郎潟線、大潟・湖東病院線では10代が最も多くなっており、15～18歳が全体の約5割を占める。

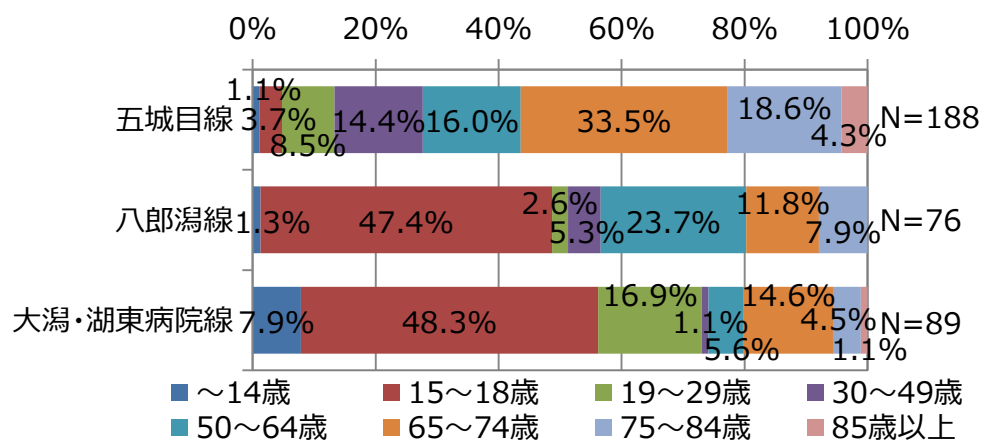


図 29 回答者の年齢

資料：平成 29 年 利用実態 OD アンケート調査

⑦ 性別

全ての路線で女性の利用が多くなっている。

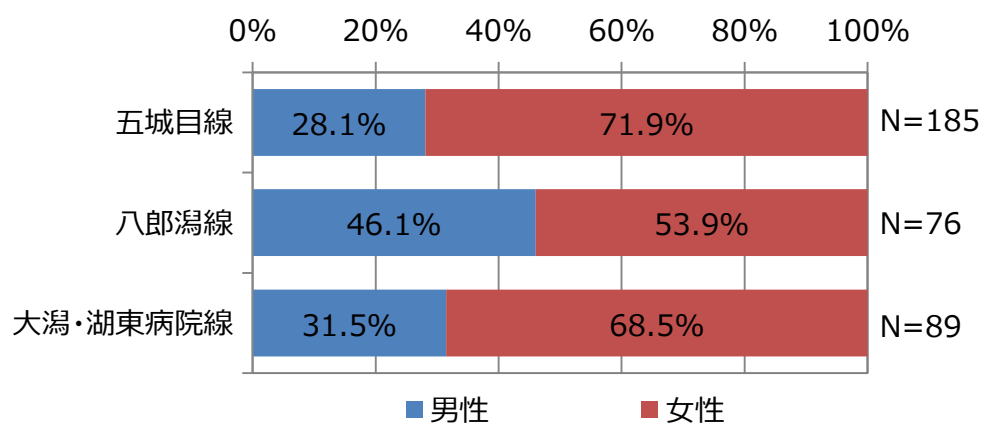


図 30 回答者の性別

資料：平成 29 年 利用実態 OD アンケート調査

⑧ 五城目線バス停別乗降人数

南秋地域内では、平休ともに「五城目バスターミナル」での乗降が多くなっている。また、平日では「湖東病院前」での乗降がみられる。

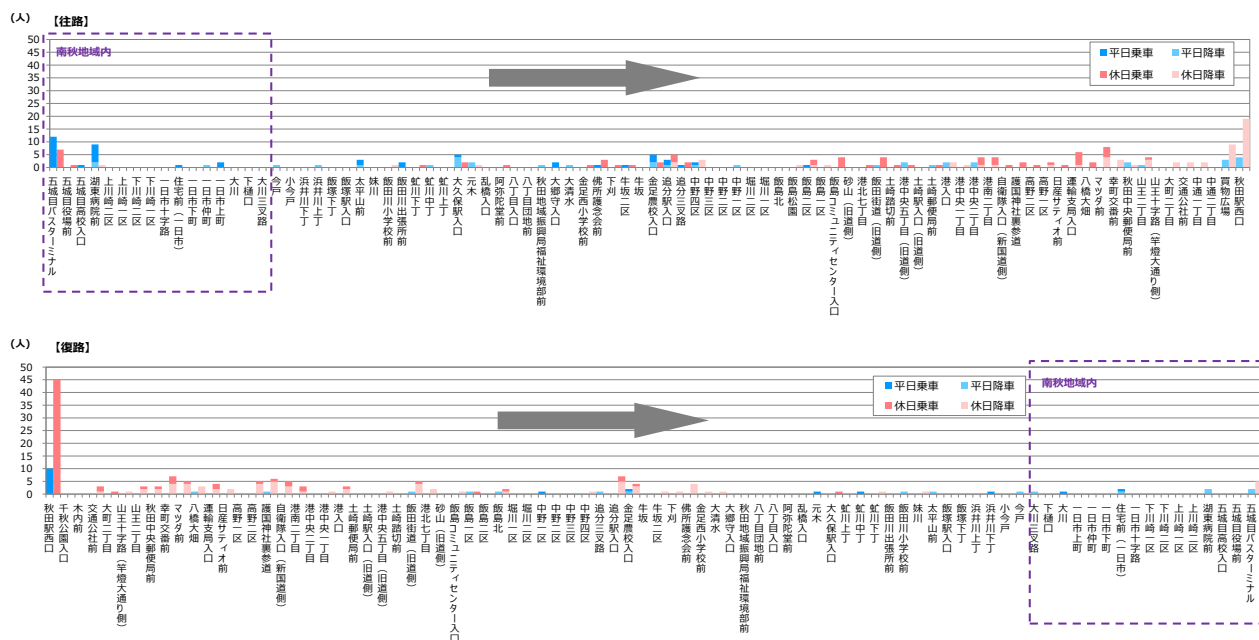


図 31 五城目線バス停別乗降人数

資料：平成 29 年 利用実態 OD アンケート調査

⑨ 八郎潟線バス停別乗降人数

八郎潟町内では、平休ともに「八郎潟駅前」での乗降が多くなっている。また、平日では「湖東病院前」での乗降がみられる。

南秋地域内では、「五城目高校前」「五城目バスターミナル」での平日の乗降が多くみられる。

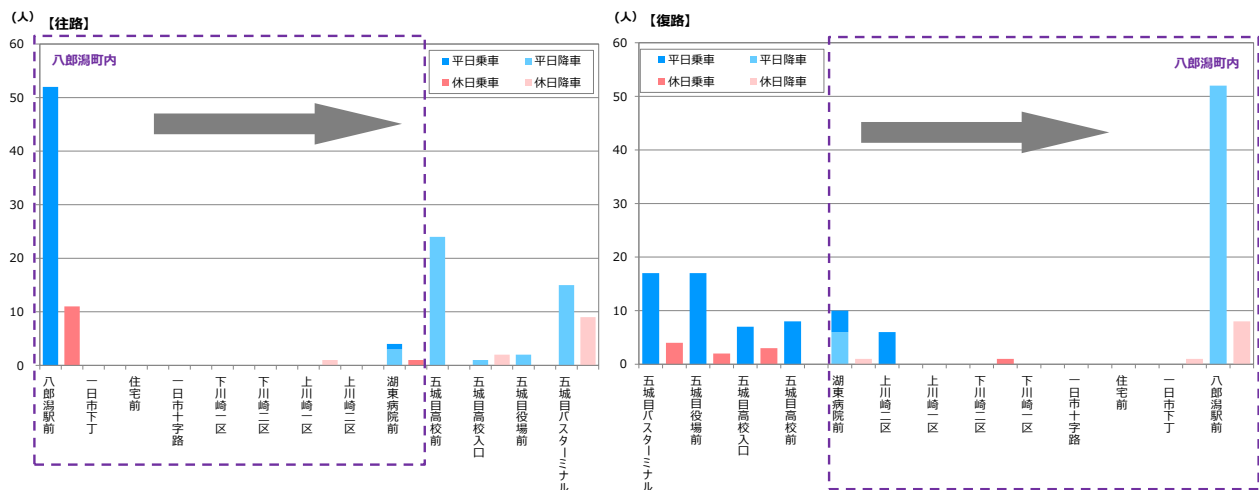


図 32 八郎潟線バス停別乗降人数

資料：平成 29 年 利用実態 OD アンケート調査

⑩ 大潟・湖東病院線バス停別乗降人数

南秋地域内では、平日・休日ともに「八郎潟駅前」での乗降が多くなっている。

ほぼすべての乗客が、往路では八郎潟駅前から、復路では八郎潟駅前までの利用となっている。

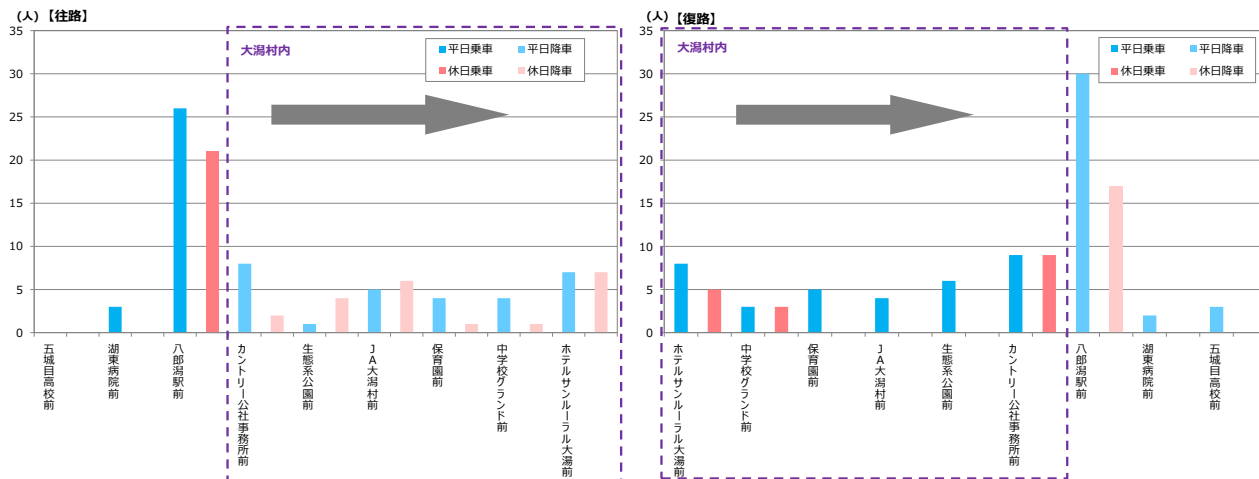


図 33 大潟・湖東病院線バス停別乗降人数

資料：平成 29 年 利用実態 OD アンケート調査

