大館市地域公共交通計画

平成 30(2018)年３月

（令和 7(2025)年３月改定）

大館市

- 目　次 -

１　計画の概要 1
　⑴　計画の背景と目的 1
　⑵　地域公共交通網の定義 2
　⑶　地域公共交通網の構成要素 2
　⑷　計画の位置づけ 3
　⑸　計画の区域 4
　⑹　計画の期間 4
２　上位・関連計画の整理 5
　⑴　各計画の概要 5
　⑵　上位計画 6
　⑶　関連計画 7
３　地域の現状等 13
　⑴　地勢・歴史 13
　⑵　人口 14
　⑶　主要な施設立地状況 22
４　公共交通を取り巻く現状と課題 24
　⑴　公共交通の現状 24
　⑵　利用者実態と住民意向 41
　⑶　大館市の地域公共交通を取り巻く課題 65
５　計画の基本方針及び目標 70
　⑴　基本的な方針 70
　⑵　前計画の目標達成状況 72
　⑶　計画の目標 74
　⑷　目標の達成度を評価する指標 75
６　目標達成に向けた施策の展開 81
　⑴　施策体系 81
　⑵　施策・事業 82
　⑶　計画の進め方 89
用語集 92

1　計画の概要

(1) 計画の背景と目的

大館市では、平成 26（2014）年に望ましい公共交通のあり方や取り組み方針を示した「地域公共交通総合連携計画」を策定し、地域の実態に適した利用しやすい公共交通体系への再編、持続可能な公共交通の運営と仕組みづくりに向けて取り組んでまいりました。

その後、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「地域交通法」という。）が改正され、新たに「まちづくりとの連携」や「地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワーク再構築」、「計画達成状況の評価事項」を盛り込むこととした「地域公共交通網形成計画」が位置づけられたため、上記計画についても見直しを行う必要が出てきました。

また、本市では、地方創生推進とまちの賑いを持続可能なものとするため、平成 29（2017）年度より「都市計画マスタープラン」の見直しと、「立地適正化計画」の策定に着手しております。

この計画は、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方で進める取り組みですが、この「ネットワーク」に当たるのが「公共交通」であり、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築が重要な柱となります。

以上のような背景から、市が目指す将来都市像を実現する上で地域公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、持続可能な公共交通網の姿を実現するため、そのビジョン、目標及び施策体系を示す「交通マスタープラン」として、「地域公共交通網形成計画」を策定しました。

その後、令和２（2020）年度の地域交通法の改正で、地方公共団体が中心となり、交通事業者や住民など地域の関係者と連携し、持続可能な地域公共交通の実現に向けた方向性が示され、「地域公共交通網形成計画」に代わる「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されました。さらに、令和５（2023）年度の地域交通法の改正では、地域の多様な関係者の「共創」による、地域公共交通の「リ・デザイン」を進める方向性が示されています。

このような状況を踏まえ、令和６年度、一部見直しを行うとともに、本計画の名称を「地域公共交通計画」へと変更します。あわせて、上位計画である「おおだて未来づくりプラン」や関連計画との整合性を図りつつ、社会情勢の変化等に応じて計画の進行管理を行います。

⑵ 地域公共交通網の定義

地域公共交通網を形成するとは、鉄道やバスなどの公共交通機関の個別の存在、ある拠点間が連絡された状態から、公共交通機関相互が連続して機能し、本市（地域）が面的に、かつ機能的・効率的に結ばれたネットワークを整備し、その状態を維持していくことを意味します。

⑶ 地域公共交通網の構成要素

地域公共交通網の構成要素となる地域公共交通は、以下のとおりとします。

① 鉄道（JR 奥羽本線・JR 花輪線）

鉄道は、市内の移動のみならず他都市との広域移動を担う公共交通機関であり、大量の移動需要にも対応できるものです。公共交通網の中では、基幹的な役割を果たします。

② バス

バスは、市内および周辺市町村との間の移動、各地域・地区内の移動まで幅広い需要に対応します。民間交通事業者（現在は秋北バス株式会社）が運行する路線バスのほか、盛岡や仙台などと結ぶ高速バスといった都市間交通も含みます。

③ タクシー

タクシーは、鉄道やバスの利用が困難な地域や少量で多様な移動需要に対し、よりきめ細かいサービスを提供する公共交通機関です。公共交通網全体の需要やニーズの隙間を補完する役割を果たします。

④ その他（コミュニティバス・スクールバス・病院送迎バス・ＮＰＯ法人等）

コミュニティバス、スクールバス、及び病院送迎バスは、市が運行し、鉄道やバスの利用が困難な地域において、通学・通院の移動手段を確保しています。

また、民間交通事業者（バス事業者やタクシー事業者）ではまかなうことが難しい地域住民の少量の移動需要や特定の利用者の移動需要への対応として、地域住民組織やＮＰＯ法人（非営利活動法人）等の運営主体が想定されます。

(4) 計画の位置づけ

本計画は、平成 26（2014）年 11 月に改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に則した計画として、上位計画・関連計画である「おおだて未来づくりプラン」や「大館市都市計画マスタープラン」、「大館市立地適正化計画」、「大館市人口ビジョン」などとの整合を図り、それらの計画で定める将来都市像の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとしての位置づけとなります。

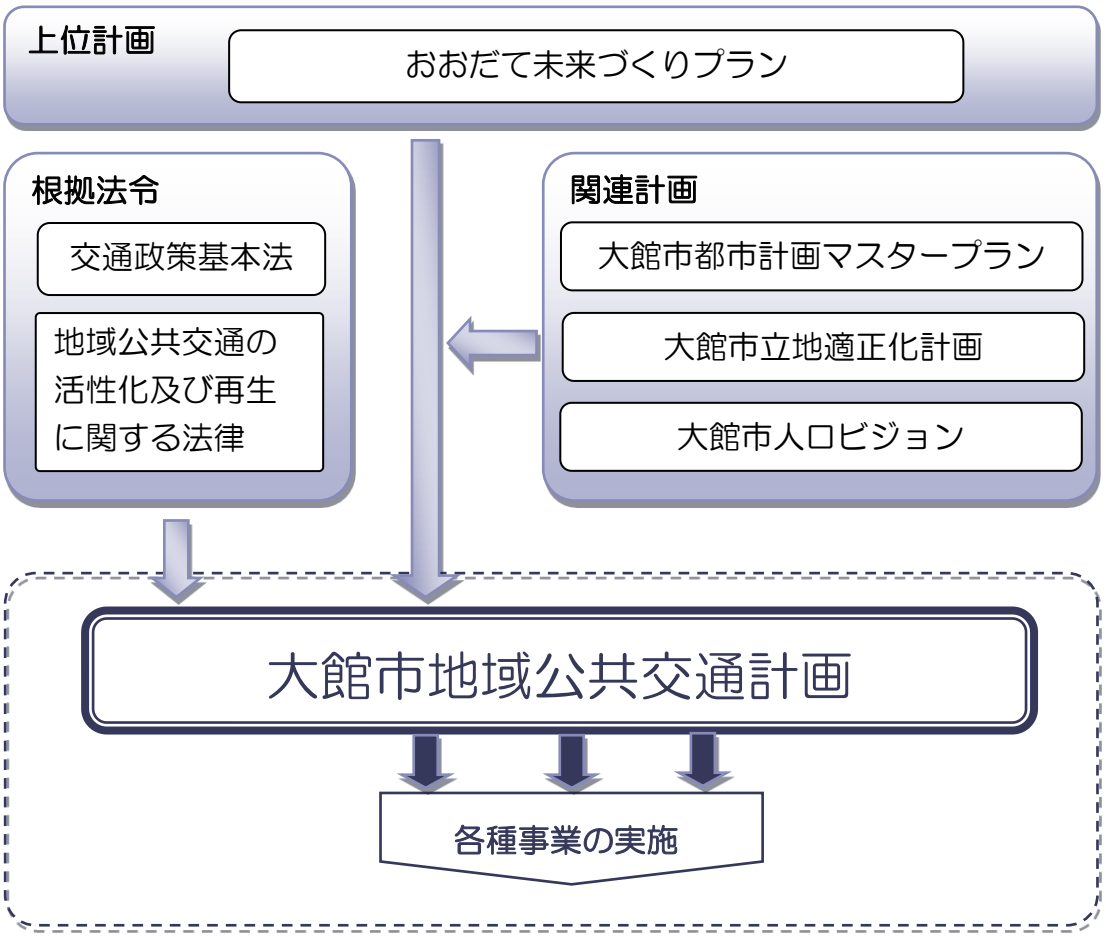


図　本計画の位置づけ

⑸ 計画の区域

本計画の区域は、市内全域とします。

⑹ 計画の期間

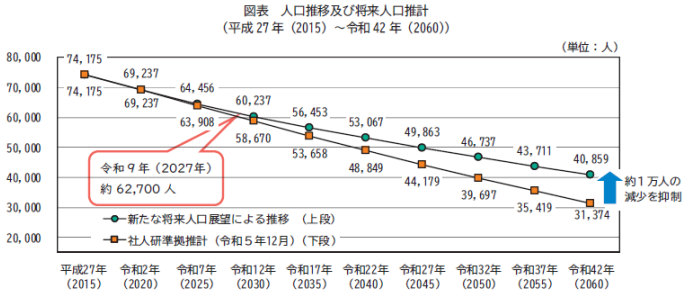
市では、平成 29（2017）年度より「都市計画マスタープラン」の見直しと、「立地適正化計画」の策定に着手しており、各計画と連携した公共交通ネットワークの構築が重要な柱となっています。

「都市計画マスタープラン」と「立地適正化計画」の目標年次は、おおむね 20 年後であるため、本計画においては、両計画に合わせ、おおむね 10 年後に見直しを行うことを想定します。

以上により、計画期間は、平成 30（2018）年度～令和 9（2027）年度の 10 年間とします。

2　上位・関連計画の整理

(1) 各計画の概要

計画名	計画期間	ポイント
おおだて未来づくりプラン	令和6(2024)年度 ～令和9(2027)年度	＜施策での取り組み＞ ■移動体制（道路・交通）の充実 ・路線バスを中心に、人口減少社会に合わせて市民や利用者ニーズに適した公共交通網へ再編します。また、デマンドタクシーやスクールバス等との調整を行い、路線バスの代替となる公共交通を市全体で支える体制を構築します。 ・鉄道駅などの公共交通結節点のバリアフリー化や ICT 等を活用した「自動運転サービス実証試験」等を推進し、外出しやすい環境づくりに取り組みます。
大館市都市計画マスタープラン	令和元(2019)年度 ～令和20(2038)年度	■交通がもっとつながる ・本市の交通体系は、ＪＲと民間バスといった公共交通機関と、国道７号・国道 103 号をはじめとする幹線道路によって、生活や産業活動が支えられています。 ・拠点間・都市間を結ぶ公共交通ネットワークの充実を図り、誰もが移動しやすい交通基盤の整備を推進します。
大館市立地適正化計画	令和元(2019)年度 ～令和20(2038)年度	■公共交通と連携した、利便性が高く安心して住み続けられる環境づくり ・まちなかにおいて、公共交通を中心に、利便性の高い移動環境づくりを目指します。また、市内各拠点からまちなかへアクセスできる利便性が高いネットワークを形成し、市内各所や広域から人が集まりやすい環境を目指します。
大館市人口ビジョン	令和42(2060)年まで	目指すべき将来人口 令和42（2060）年：40,859人 図表　人口推移及び将来人口推計 （平成 27 年（2015）～令和 42 年（2060））  ※平成22年～令和５年は国勢調査人口（総人口は年齢不詳を含みます） 資料　平成27年～令和２年国勢調査・令和７年以降社人研令和５年12月推計準拠
大館都市計画区域マスタープラン（秋田県）	目標年次 令和12(2030)年	①交通施設の都市計画の決定の方針 ア）基本方針 a.産業と交流を支える広域交通ネットワークの形成 b.住民の都市生活を支える交通ネットワークの形成 c.公共交通機能の充実 d.安全・安心な歩行空間の形成

(2) 上位計画

計　画　名	おおだて未来づくりプラン
計画期間	令和６（2024）年度～令和９（2027）年度
策定の趣旨	中長期的な視点から、本市の「これから」をともに切り拓いていくために、ニューノーマル社会への対応等、先行きが不透明な将来の羅針盤となる「おおだて未来づくりプラン」を策定し、新たな４年間の戦略的なまちづくりを進めるものです。
計画の体系	＜目指すべき姿のもととなる価値観＞ 大館の未来を紡ぐものがたりづくり ＜まちづくりのコンセプト（将来像）＞ 匠と歴史を伝承し、多様性（ちがい）を力に変えていく「未来創造都市」 ＜横断的戦略＞ １　一人ひとりの個性を尊重し、多様性を受容する社会づくり ２　デジタルの力を活かした基盤づくり ３　カーボンニュートラルの実現を目指した官民挙げての仕組みづくり ＜分野別戦略＞ 分野別戦略１　命を守り育む 暮らしづくり 分野別戦略２　こども・おとなが共に学び合う ひとづくり 分野別戦略３　力強くひと・ものが行き交う なりわいづくり 分野別戦略４　未来を見据えた国内・世界への 架け橋づくり 分野別戦略５　住みやすく災害に強い まちづくり 行財政改革　暮らしとまちを次代へ導くまちの かたちづくり
重点施策（本計画と関係性の高いもの）	5-2　移動体制（道路・交通）の充実 ＜施策での取り組み＞ ●産業振興・救急搬送向上・国土強靭化につながる広域道路の整備 ●人口減少社会に合わせた公共交通体系の再編 ●自動運転サービス実証試験等の推進 ●市民生活を支える道路インフラ・橋梁の整備・補修 ●除雪機械の計画的な更新 ＜主な実施事業＞ ・【新】自動運転実証調査事業　・地域公共交通再編促進事業 ・大館版mobiプロジェクト　・包括的民間委託事業 ・道路改良、舗装新設、道路補修計画事業 ・“おおだて”の歴史・文化と森林資源の魅力をつなぐ地域活性化計画

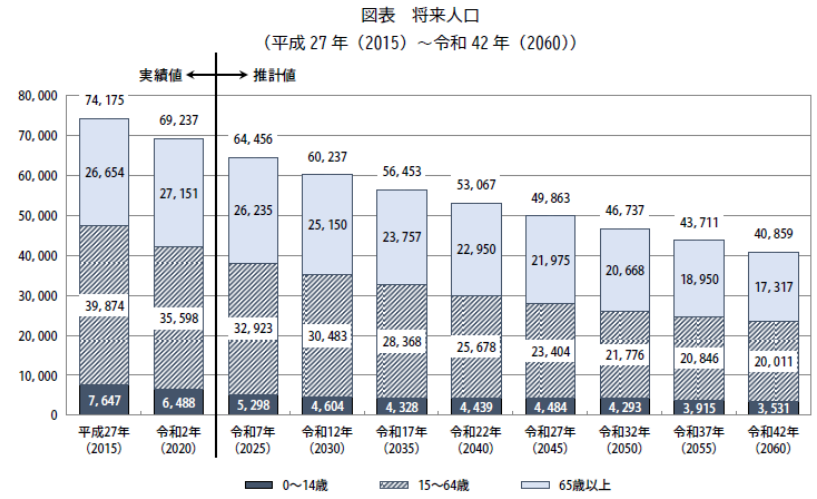
(3) 関連計画

計　画　名	大館市都市計画マスタープラン
計画期間	令和元（2019）年～令和 20（2038）年
計画の体系	＜まちづくりの理念＞ 未来を担う若者が主人公となるまちなか活用 そこからつながる多世代が快適な暮らしづくり ＜基本方針＞ １ 土地利用がもっと充実する ２ もっとまちなかを活用する ３ もっと地域の力を活用する ４ もっと資源をつなげる ５ もっと機能をつなげる ＜まちの将来構造＞

図 将来都市構造

整備方針（本計画と関連性の高いもの）	4－6（1）交通がもっとつながる 本市の交通体系は、ＪＲと民間バスといった公共交通機関と、国道７号・国道 103 号をはじめとする幹線道路によって、生活や産業活動が支えられています。日本海沿岸東北自動車道が開通したことにより、さらに交通利便性が高まりました。 交通施設整備の方針としては、この新たな整備の利点を活かしながら、環状道路の整備や駅等の拠点へつながるアクセス性の向上を図ります。 さらに、今後は、都市の持続的発展を図る観点から、新規整備だけでなく維持・更新が重要となるため、既成市街地内における計画的な維持・更新を進めます。 また、拠点間・都市間を結ぶ公共交通ネットワークの充実を図り、誰もが移動しやすい交通基盤の整備を推進します。 ②公共交通 ■公共交通ネットワークの形成 輸送サービスの効率性と利便性の向上を目指して、既存路線を維持しながら、中心市街地と比内地域、田代地域の一体的な公共交通ネットワークの形成を図ります。 また、公共交通不便地域や、バス路線網の再編等により、便数の減少や廃止等が予測される地域においては、高齢者等の公共交通を確保するため、デマンド方式等の新しい公共交通システムの導入について検証を行います。 ■駅周辺整備の充実 ＪＲ奥羽本線及びＪＲ花輪線は、中心市街地、比内地域、田代地域を結ぶ重要な路線であることから、駅周辺の機能充実を図ります。特に、大館駅については、都市再生整備計画による整備を進め、交通結節点としての機能を充実させるとともに、公共空間のバリアフリー化を図り、本市の玄関口としてふさわしい顔づくりを目指します。

計　画　名	大館市立地適正化計画
計画期間	令和元（2019）年～令和 20（2038）年
計画の体系	＜まちづくりの理念＞ 未来を担う若者が主人公となるまちなか活用 そこからつながる多世代が快適な暮らしづくり ＜まちづくりの方針（ターゲット）＞ 未来を担う若者が主人公となる まちなかの遊休不動産と歴史資源の活用 ＜誘導方針（ストーリー）＞ 誘導方針１まちの賑わいと交流を促進する拠点づくり 視点１官民連携による新しい価値を創出する拠点づくり 視点２歴史的まちなみや公的資産等を活用した拠点づくり 誘導方針２多世代が活躍できる場づくり 視点３若者・子育て世代に向けた雇用や支援の場づくり 視点４多世代が交流・活躍できる場づくり 誘導方針３安心して住み続けられる環境づくり 視点５歩いて暮らしやすい居住機能を向上させる環境づくり 視点６公共交通と連携した、利便性が高く安心して住み続けられる環境づくり
誘導施策（本計画と関連性の高いもの）	6-1 快適な居住環境を創出するための公共交通利便性の向上 〇都市再生整備計画事業による大館駅駅前広場整備 〇交通拠点の情報提供施設や待合環境整備の推進 〇バスロケーションシステムの導入等 〇イベント連携等公共交通を維持するための利用促進事業 〇市内循環バス「ハチ公号」の維持・充実 〇気軽に移動できる交通網の形成や拠点の整備 6-2 多様な運行形態による拠点間の移動利便性の確保 〇バス路線再編の実施検討 〇多様な運行形態による交通手段の検討 〇地域内フィーダー系統確保維持費補助金の活用 〇「地域の足」確保推進モデル事業、座談会の開催 〇路線バスやみちのく号の空きスペースを利用した貨物運送

計　画　名	大館市人口ビジョン
対 象 期 間	令和 42（2060）年まで
目指すべき将来の方向性	（１）自然減の抑制 若者の出会い・結婚に関する支援から、妊娠や出産時期を経て、子育て支援まで切れ目のない施策の充実を図り、官民一体による少子化対策を強化する必要があります。 （２）社会減の抑制 本市の人口減少の主な要因となっている進学や就職による若者の市外流出に歯止めをかけるためには、市内での雇用の確保が重要となります。そのためには、成長産業や本市の強みである農林業や製造業、交流人口の拡大を図る観光関連産業などの振興を支援することにより、雇用の受け皿づくりを進めるとともに、新規学卒者の市内就職率の向上や市外に就職した若者のUターンを促進する必要があります。 （３）持続可能な地域づくり 本市の高齢化率は、令和５（2023）年には 40%を超える状況にあり、既に高齢化が進む農業・林業など、主要産業の担い手がより一層高齢化することで、産業基盤の存続が難しくなる事態も懸念されます。 このため上述のように、人口の転入増加を図りつつ、新規産業だけでなく、現在の主要産業における人口構造の若返りを図る施策等が、持続可能な地域づくりに必要となると考えられます。
目指すべき将来人口	令和 22（2040 年）に 53,067 人、 令和 42（2060 年）に 40,859 人を目指します。 図表　将来人口 （平成 27 年（2015）～令和 42 年（2060）） 

計　画　名	大館都市計画区域マスタープラン（秋田県）
目 標 年 次	令和 12（2030）年 区域区分に関する事項：令和 2（2020）年
都市計画の目標	＜大館広域都市圏の将来像＞ 文化、産業を育み、自然環境と共生する県北部中心域の広域交流都市圏 ＜大館広域都市圏の目標＞ ア）米代川流域の東西地域をつなぐ交流拠点の形成 イ）快適に暮らせる都市環境の形成 ウ）産業活動や広域観光の発展を促す交通ネットワークの形成 エ）自然とふれあう観光・レクリエーションゾーンの形成 オ）循環型地域社会を実現するエコタウンづくり ＜都市計画区域の将来像＞ 伝統ある産業と文化で飛躍する　人にやさしい都市「おおだて」 ＜都市計画区域の目標と市街地像＞ ①コンパクトな都市づくり ②交通ネットワークが充実した都市づくり ③人が主役の都市づくり ④自然と文化を大切にする都市づくり ＜社会的課題に対する都市計画としての取り組みの方針＞ ①少子高齢化に対応した都市づくりの推進 ②地域の魅力や個性を高める都市づくりの推進 ③災害に強い都市づくりの推進 ④多様な主体の連携による都市づくりの推進
都市計画の決定の方針（本計画と関連性の高いもの）	①交通施設の都市計画の決定の方針 ア）基本方針 a.産業と交流を支える広域交通ネットワークの形成 b.住民の都市生活を支える交通ネットワークの形成 c.公共交通機能の充実 d.安全・安心な歩行空間の形成

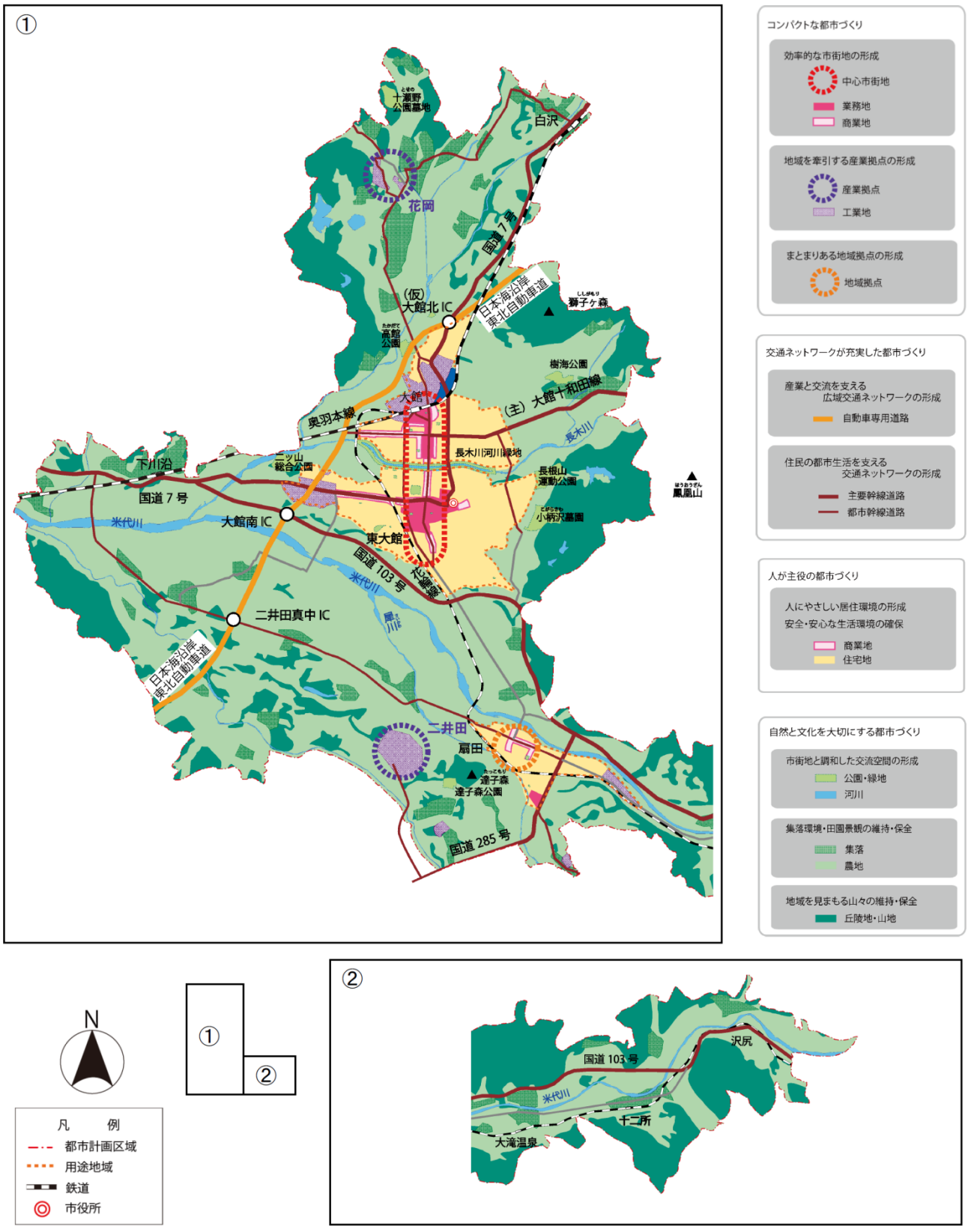

①
十瀬野公園墓地
白沢
花岡
国道7号
(仮)大館北IC
日本海沿岸東北自動車道
獅子ヶ森
高館公園
樹海公園
大館
(主)大館十和田線
奥羽本線
長木川
長木川河川緑地
下川沿
二ツ山総合公園
国道7号
米代川
大館南IC
長根山運動公園
鳳凰山
小柄沢墓園
東大館
国道103号
大館駅
二井田真中IC
日本海沿岸東北自動車道
二井田
扇田
達子森
達子森公園
国道285号
②
国道103号
沢尻
米代川
十二所
大滝温泉
N
①
②
凡　例
都市計画区域
用途地域
鉄道
市役所
コンパクトな都市づくり
効率的な市街地の形成
中心市街地
業務地
商業地
地域を牽引する産業拠点の形成
産業拠点
工業地
まとまりある地域拠点の形成
地域拠点
交通ネットワークが充実した都市づくり
産業と交流を支える広域交通ネットワークの形成
自動車専用道路
住民の都市生活を支える交通ネットワークの形成
主要幹線道路
都市幹線道路
人が主役の都市づくり
人にやさしい居住環境の形成
安全・安心な生活環境の確保
商業地
住宅地
自然と文化を大切にする都市づくり
市街地と調和した交流空間の形成
公園・緑地
河川
集落環境・田園景観の維持・保全
集落
農地
地域を見まもる山々の維持・保全
丘陵地・山地

図　目標とする市街地像

３　地域の現状等

(1) 地勢・歴史

①　位置・地勢

本市は、秋田県の北部を流れる米代川の中流域に位置する大館盆地を中心に、北西は白神山地の東側にある田代岳（標高 1,178m）から南は森吉山麓までまたがる場所に位置しています。

東側は鹿角市と小坂町、西側は北秋田市と藤里町、南側は北秋田市、北側は青森県と接し、秋田市まで約 100km、青森県弘前市までは約 50km、岩手県盛岡市まで約 110km と北東北のほぼ中心にあり、交通では、JR 奥羽本線、花輪線、国道７号、103 号、285 号が縦横に走り、平成 10（1998）年に開港した大館能代空港、日本海沿岸東北自動車道の延伸など、高速交通体系も整備されつつあります。

東西 35km、南北 49km、総面積は 913.22 ㎢で、県内の市では、由利本荘市、北秋田市、仙北市に次いで４番目の広さを持っています。

気候は、積雪寒冷地帯の内陸性盆地気候に属し、積雪期間は 12 月から翌年３月下旬までの長期間に及びます。県全体と比較しても１月、２月の月平均気温が低く、また、夏季になるとやませの影響を受けて低温になりやすく、令和６（2024）年の年平均気温は 12.1℃、最高気温 35.0℃、最低気温-12.3℃であり、降水量は年間 1,655.5mm となっています。風力は、沿岸部と比較すると１年間を通じて弱く、強風や台風の影響が比較的少なくおだやかな地域です。

②　歴史

大館地方は古の時代「ひない」と呼ばれ、平安後期は奥州藤原氏、鎌倉時代には浅利氏の支配する地でした。近世に入り大館佐竹氏により形成された城下町が、その後の本市の発展の礎となり、今も城下町時代の道や地名が残っています。

明治 22（1889）年には町制を施行、昭和 26（1951）年には釈迦内村と合併、市制を施行しました。昭和 30（1955）年に長木村、上川沿村、下川沿村、二井田村、真中村、十二所町を、昭和 42（1967）年には花矢町を、そして平成 17（2005）年６月 20 日に比内町・田代町を編入し、合併後 19 年を迎え現在に至っています。

(2) 人口

① 総人口の推移

国勢調査による本市の総人口（旧比内町、旧田代町を含む）の推移をみると、昭和 35（1960）年以降では、昭和 55（1980）年にわずかながら増加に転じたものの、それ以外は減少し続けており、令和 2（2020）年の総人口は、69,237 人となっています。

また、総人口に占める老年人口（65 歳以上）と年少人口（15 歳未満）の割合は、平成 2（1990）年を境に逆転し、令和 2（2020）年には、老年人口（65 歳以上）の割合が 39.3%、年少人口（15 歳未満）の割合が 9.4%となり、少子高齢化が進行しています。

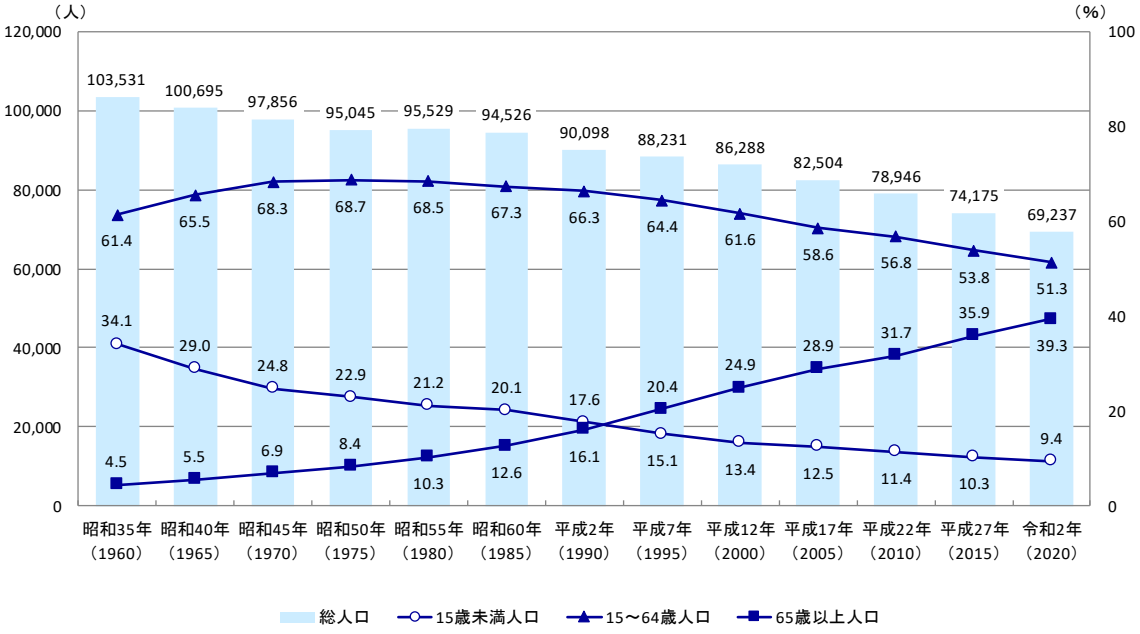


図　人口の推移

資料：国勢調査

② 世帯数の推移

国勢調査による本市の一般世帯数は、平成 17（2005）年に一時減少しましたが、令和 2（2020）年には 27,959 世帯となっています。

高齢化の進行とともに、65 歳以上の高齢者のいる世帯も増加しており、令和 2（2020）年の 65 歳以上の高齢者のいる核家族世帯は 8,179 世帯と、一般世帯総数の 29.2%を占めています。

また、高齢者のひとり暮らし世帯、高齢夫婦世帯についても年々増加しており、令和 2（2020）年の高齢者のひとり暮らし世帯は 4,504 世帯、高齢夫婦世帯は 3,864 世帯となっています。

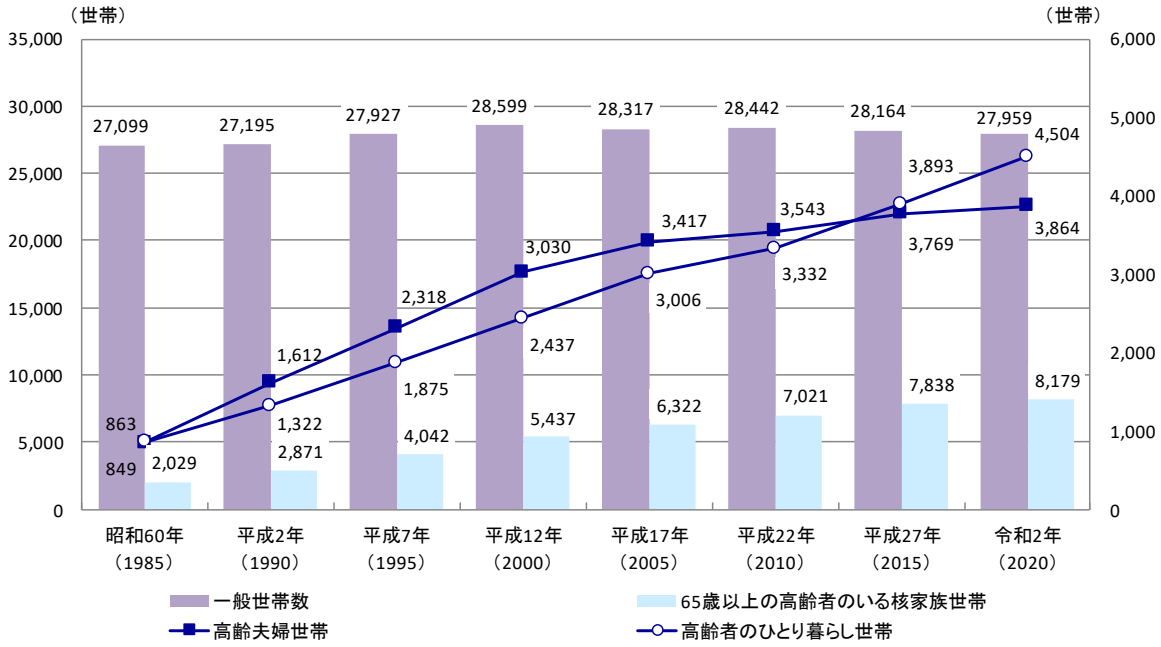


図　一般世帯及び高齢者世帯の推移

資料：国勢調査

③　地区別人口の推移

総人口の推移を市街地区分別にみると、市全体の減少に伴い都市計画区域及び用途地域人口はともに平成 2（1990）年～平成 22（2010）年にかけて約 10%減少し、平成 22（2010）年でそれぞれ 63,970 人、33,965 人となっています。

総人口は、平成 27（2015）年の 74,175 人から減少が継続し、概ね 20 年後の令和 17（2035）年には 25.1%減の 55,587 人と推計されています。

都市計画区域人口及び用途地域人口についても、総人口と同様に平成 22（2010）年より減少が継続し、令和 17（2035）年にはそれぞれ、46,634 人、26,181 人と推計されています。

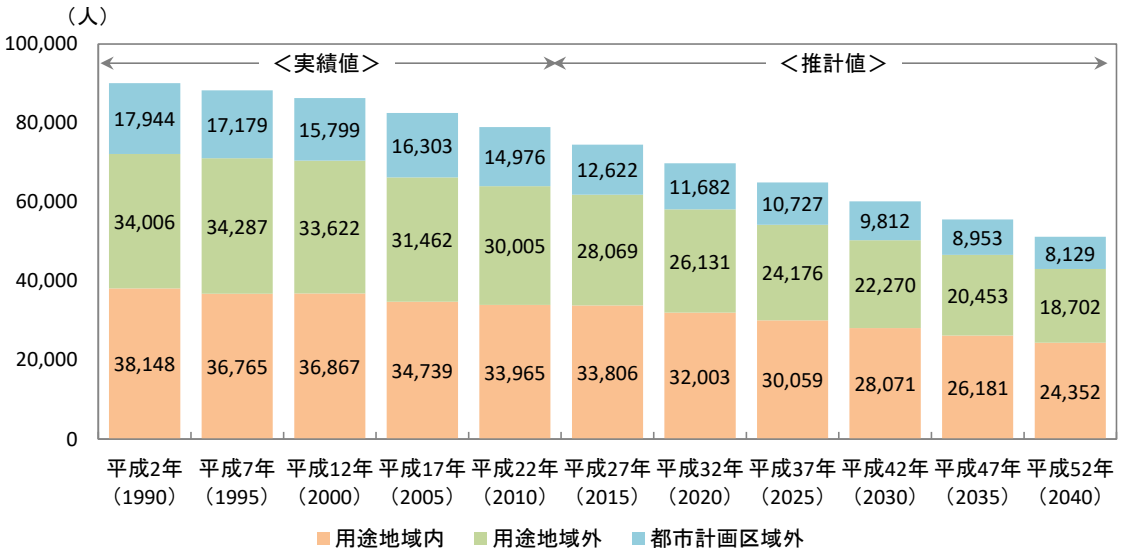


図　市街地区分別総人口の推移

資料：平成 28（2016）年度秋田県立地適正化計画策定ガイドライン作成支援業務委託　報告書

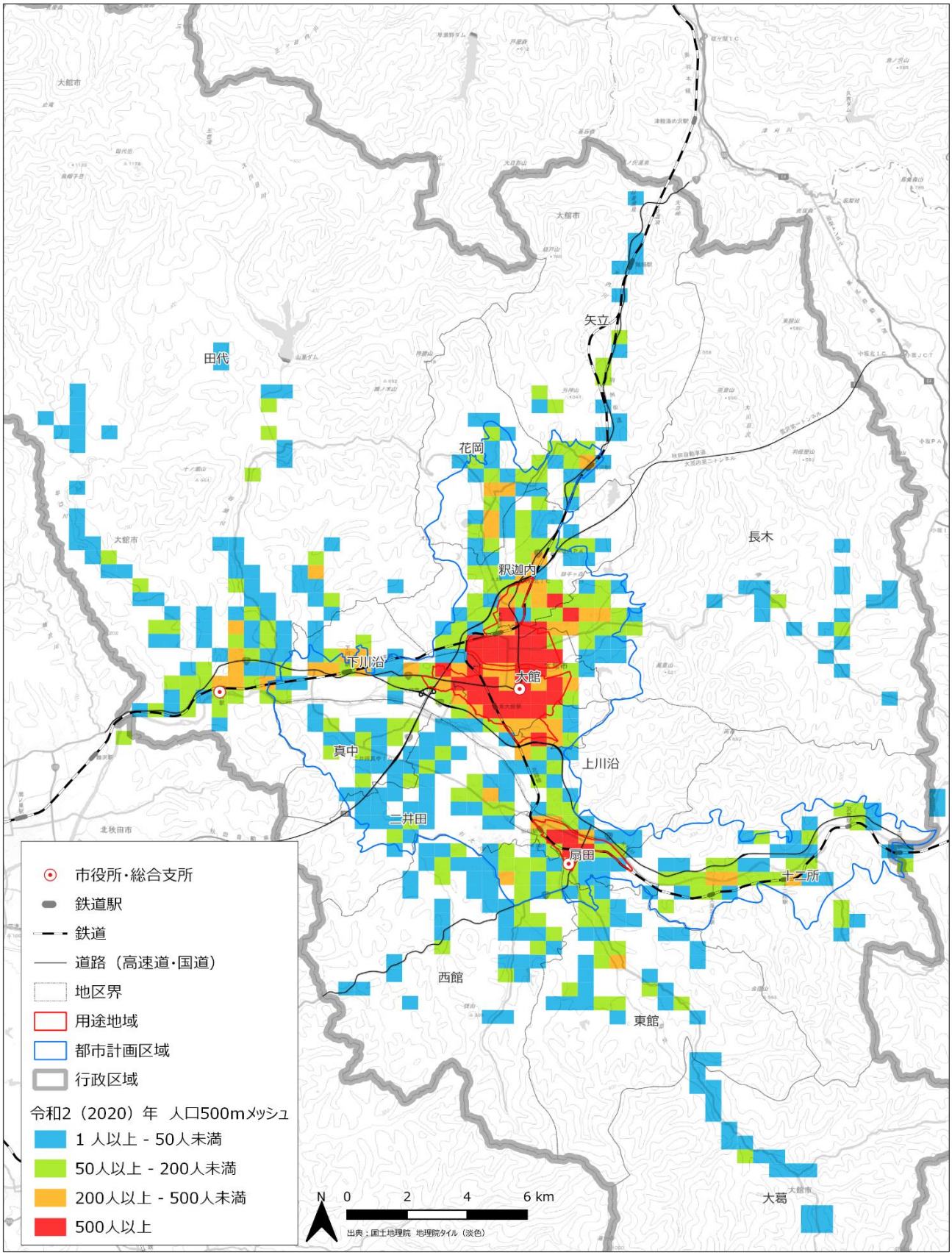


図　令和２（2020）年総人口の分布状況

資料：国土数値情報

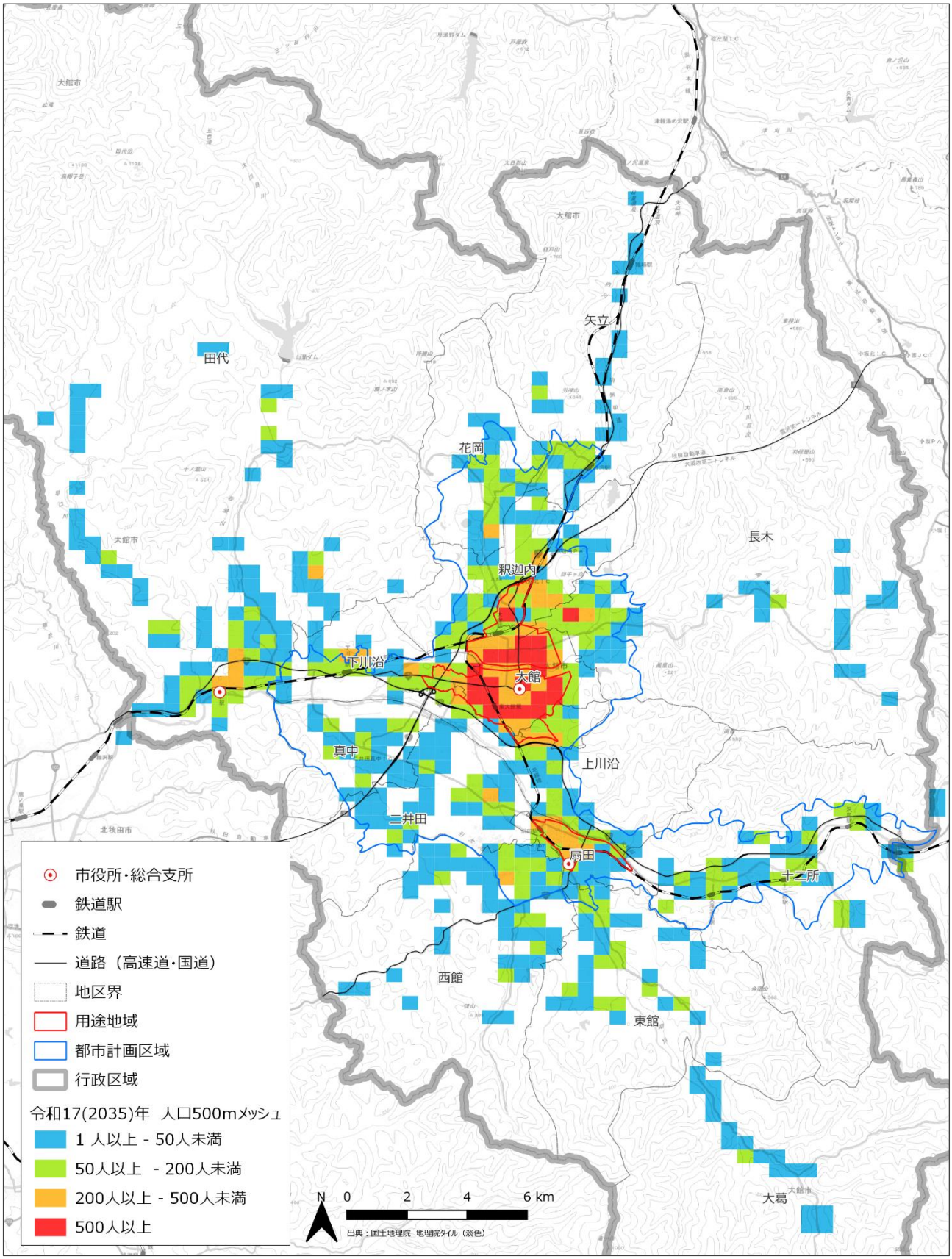


図　令和 17（2035）年総人口の分布状況

資料：国土数値情報

④　高齢者人口の推移

65 歳以上人口は、平成 2（1990）年以降継続して増加し、平成 27（2015）年で 26,549 人となっており、高齢化率は 35.9%となっています。

平成 22（2010）年の高齢化率を市街地区分別に見ると、用途地域内では市民サービスセンター周辺や東大館駅・大館市役所周辺など、旧来の市街地では 30%を超えており、その周辺が低くなっています。

令和 2（2020）年の 26,767 人をピークに減少に転じ、概ね 20 年後の令和 17（2035）年には 22,994 人、高齢化率 41.4%になると推計されています。

令和 17（2035）年の高齢化率を市街地区分別に見ると、大館地域の用途地域内を除き、ほぼ全域で 30%を超えており、集落部を中心に 50%を超える区域も発生すると推計されています。

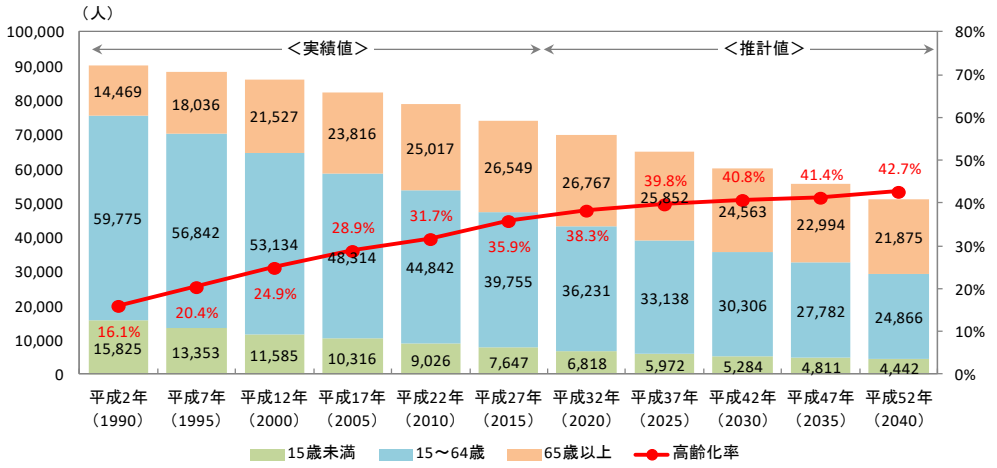


図　年齢 3 区分別人口及び高齢化率の推移

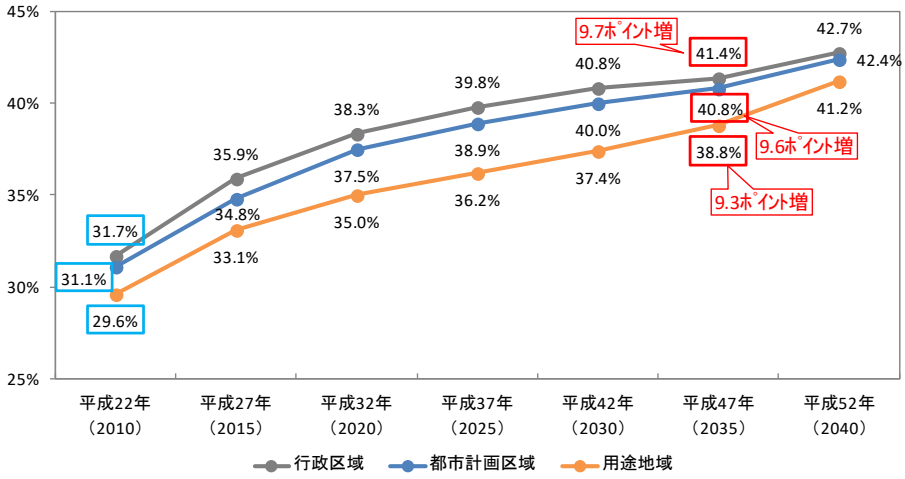


図　市街地区分別高齢化率の推移

資料：平成 28（2016）年度秋田県立地適正化計画策定ガイドライン作成支援業務委託　報告書

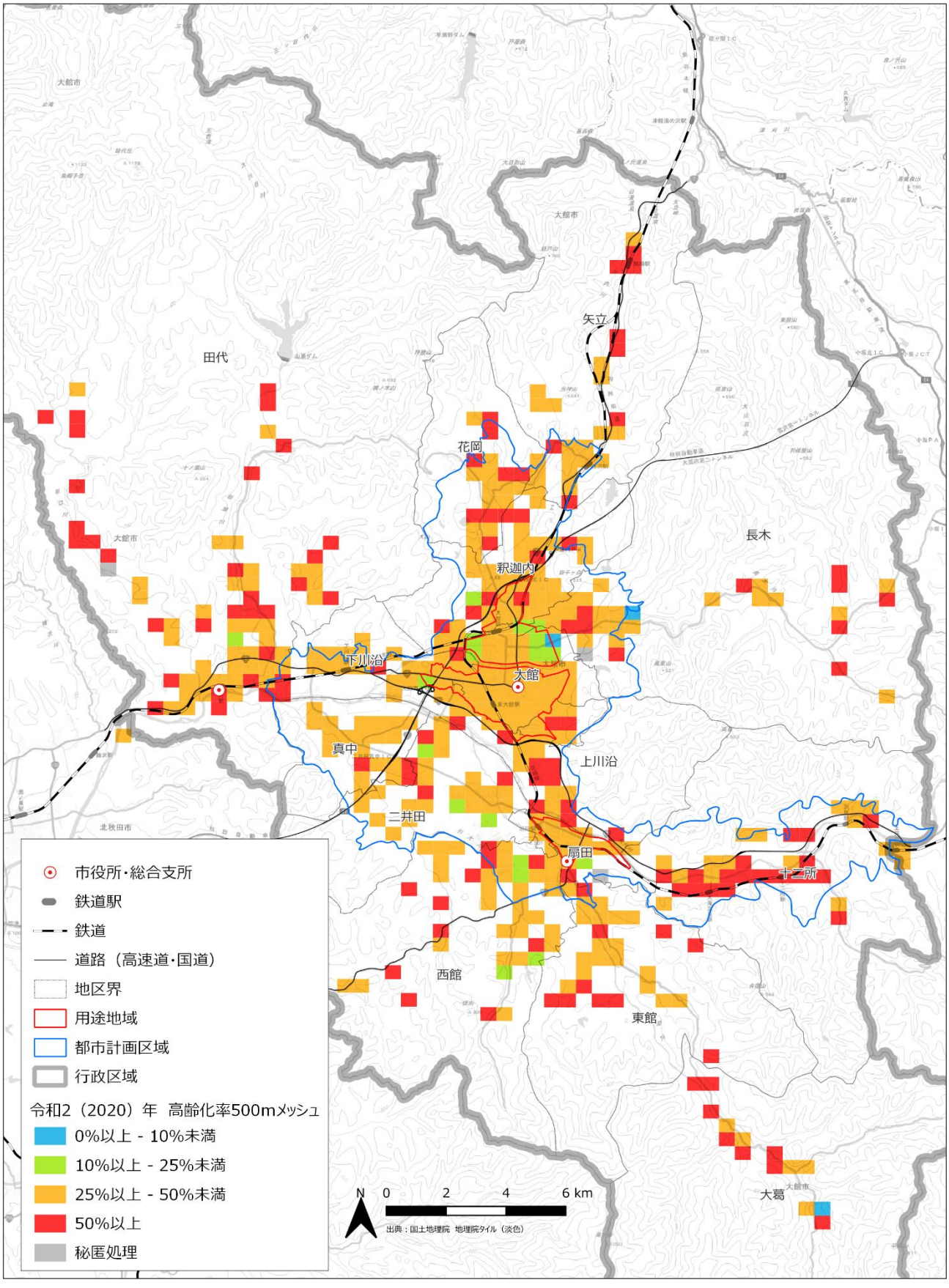


図　令和２（2020）年高齢化率の分布状況

資料：国土数値情報

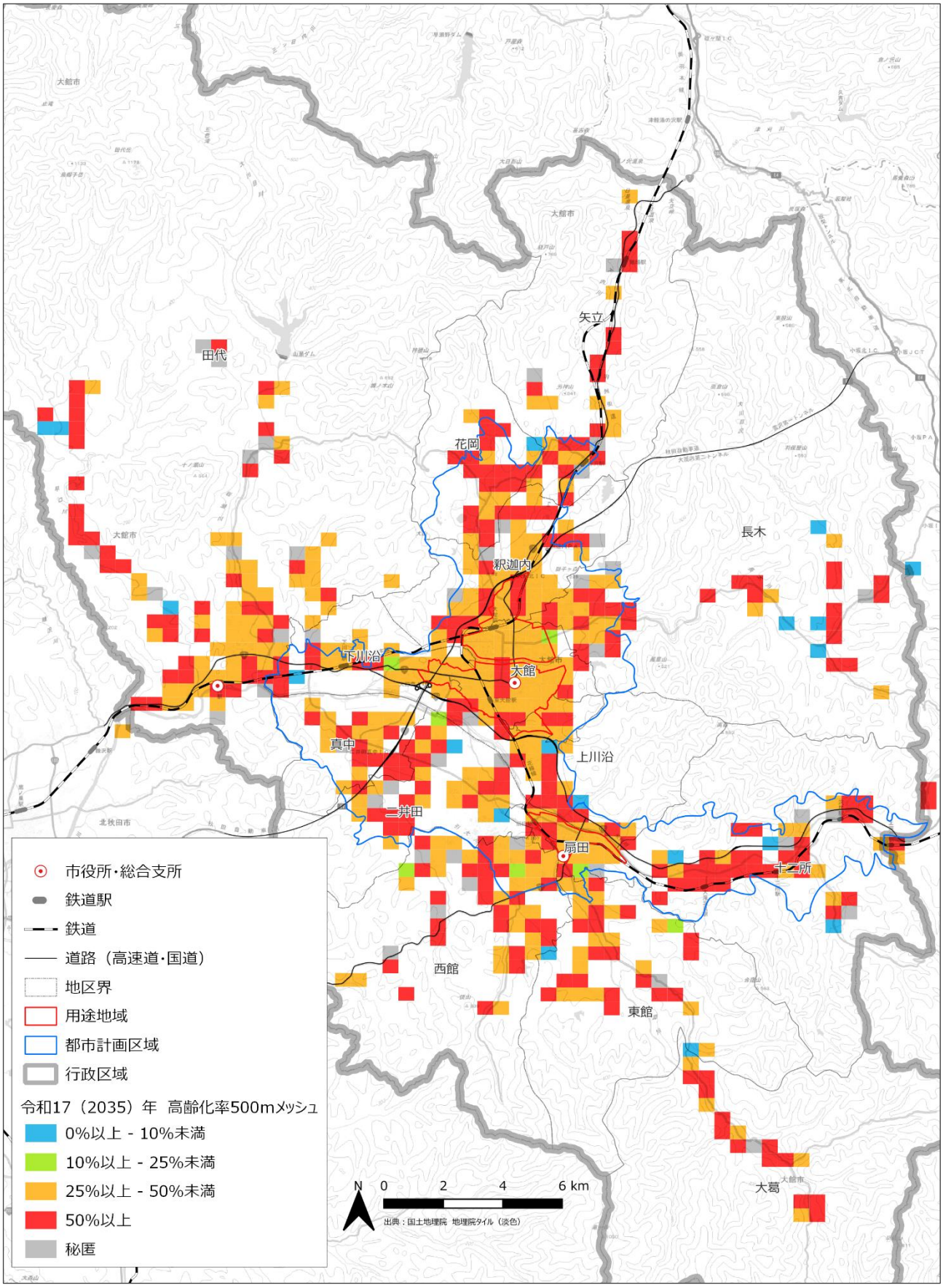


図　令和 17（2035）年高齢化率の分布状況

資料：国土数値情報

(3) 主要な施設立地状況

① 学校

学校の立地状況をみると、小学校、中学校、高等学校が広く分布し、短期大学・大学は、秋田看護福祉大学と秋田職業能力開発短期大学校の２件のみとなっています。

市街地区分別にみると、用途地域外が最も多く全体の 50.0%が立地しています。

② 医療施設

病院、診療所は、市内に 52 件所在し、用途地域内を中心に立地しています。

なお、大館市立総合病院は２次医療機関として、秋田県北部地域の救急医療や高度特殊医療の役割を担うことから、路線バス等が全て運行する医療施設です。

③ 高齢者福祉施設

高齢者福祉施設は、市内に 55 件所在し、通所系高齢者福祉施設、その他高齢者福祉施設のいずれも、用途地域内に概ね 50%が立地しています。

④ 子育て支援施設

子育て支援施設は、市内に８件所在し、全て用途地域内に立地しています。

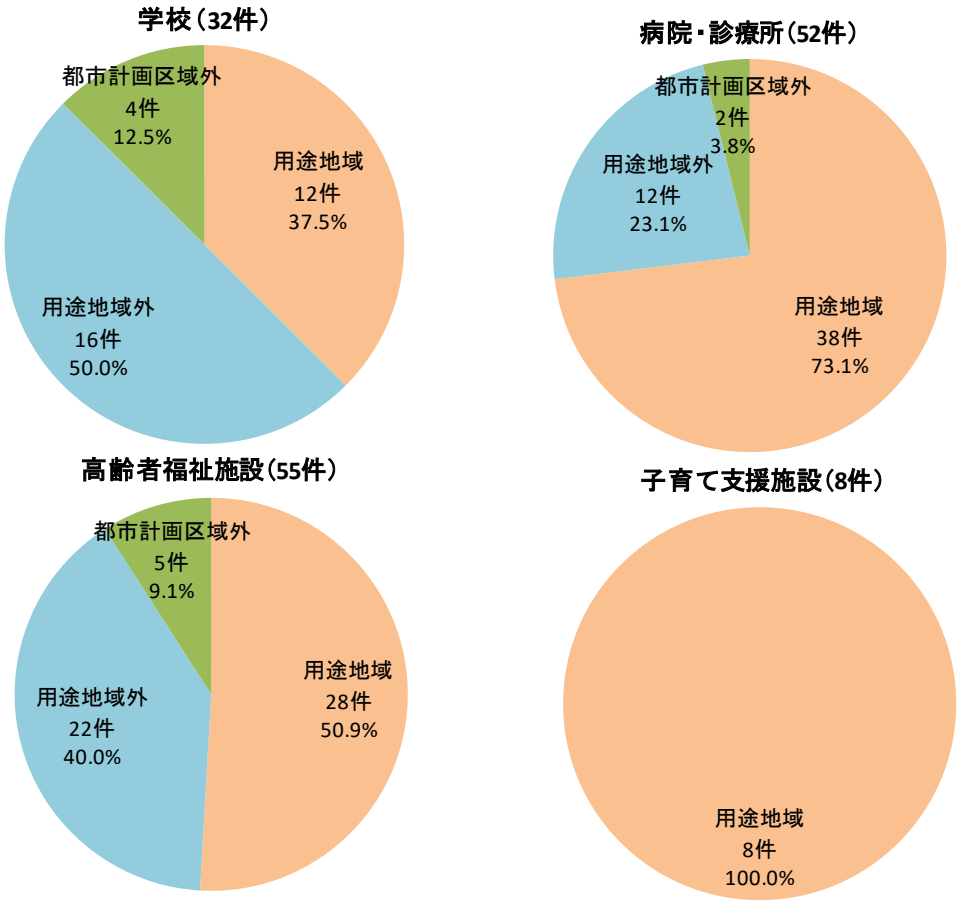


図　市街地区分別各施設立地状況

資料：国土数値情報、大館市資料

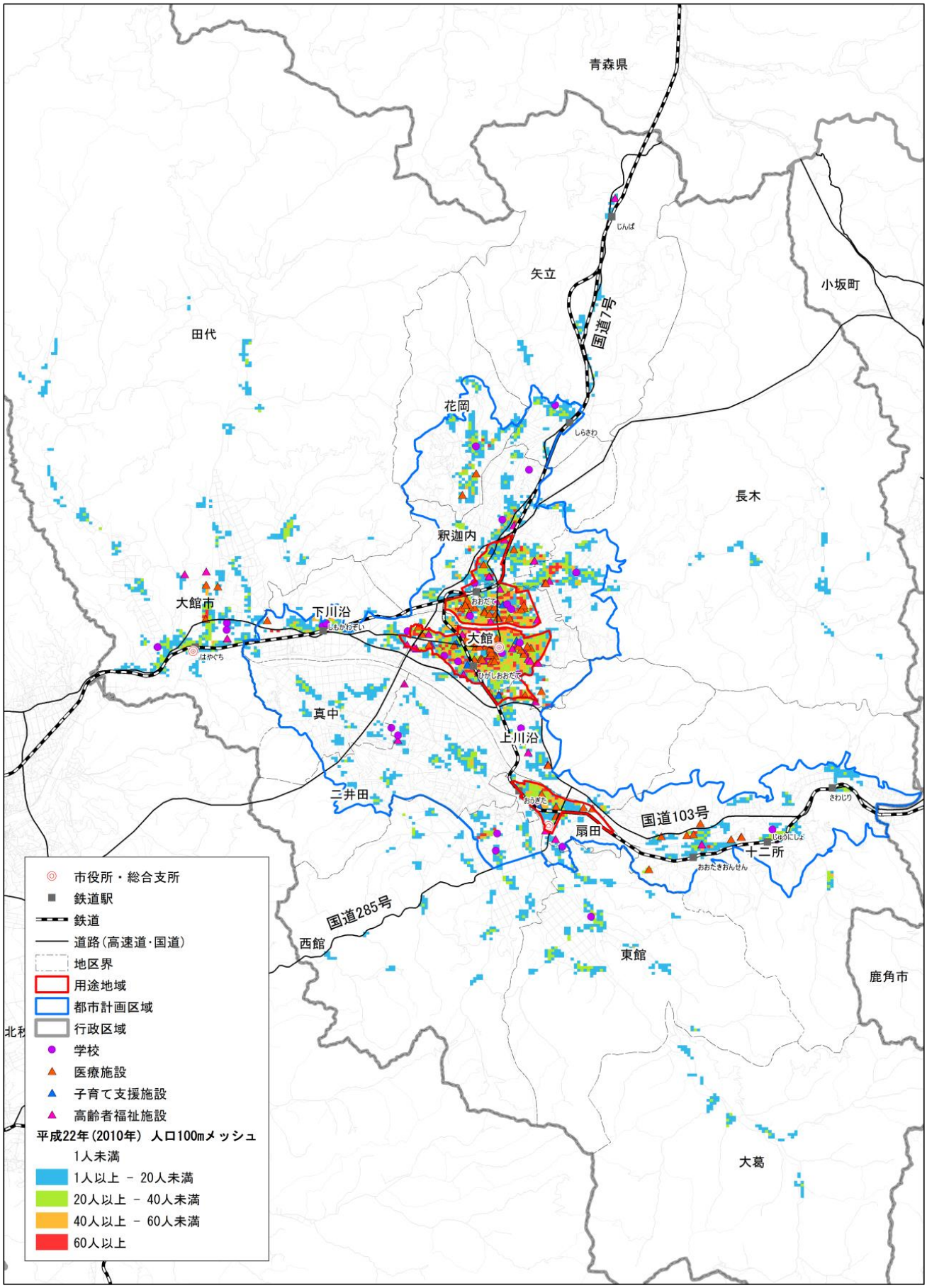


図　平成 22（2010）年各施設立地状況及び総人口分布状況

資料：国土数値情報

4　公共交通を取り巻く現状と課題

(1) 公共交通の現状

① 公共交通の動向・公共交通網・サービス水準

令和６（2024）年時点で、路線バスは 15 路線、コミュニティバスは５路線が運行されています。

平成 22（2010）年時点の公共交通利用圏カバー率（総人口ベース）は、用途地域内で 82.9%、都市計画区域内で 79.8%を占めています。

また、令和 17（2035）年の公共交通利用圏内人口は、平成 22（2010）年の７割程度に減少すると推計されます。

表　路線バスの運行本数

	路線名	運行頻度（本/日）	
		平日	休日
1	大館・田代線	往復：9	往復：5
2	大館・鷹巣線	往：15、復：14	往：8、復：7
3	矢立（1）線（矢立ハイツコース）	往：3、復：3	
4	矢立（2）線（陣場コース）	往：4、復：5	
5	大森（1）線		復：1
6	繋沢（2）線	往：2、復：1	往復：1
7	二井山線	往：2、復：4	往：1
8	花矢（2）線	往：4、復：5	往復：2
9	大館・小坂線	往復：9	往復：7
10	獅子ヶ森環状線	往復：6	往復：4
11	大谷（2）線	往復：6	往：2、復：3
12	中野線	往：6、復：7	往：5、復：3
13	羽立（3）線	往：3、復：4	往復：2
14	市内循環（2）線（ハチ公号）	往：4、復：5	往：4、復：3
15	花輪・大館線	往復：11	往復：6

表　コミュニティバスの運行本数

	路線名	運行頻度（本/日）	
		平日	休日
1	たしろたけのこ号（中谷地・本郷線）	往復：3	
2	たしろたけのこ号（大石渡・谷地の平線）	往復：3	
3	たしろたけのこ号（山田・赤川線）	往復：4	
4	さわやかみなみ号（真中線）	往：5、復：7	
5	さわやかみなみ号（二井田線）	往：6、復：7	

表　公共交通利用圏（駅:800m、バス停:300m）人口・カバー率

		平成22（2010）年		令和17（2035）年		
		総人口	カバー率	総人口	カバー率	平成22（2010）年利用圏内人口比
行政区域		78,006		55,587		
	うち、利用圏内	60,907	78.1%	43,271	77.8%	71.0%
都市計画区域		64,733		46,550		
	うち、利用圏内	51,627	79.8%	36,985	79.5%	71.6%
用途地域		35,054		25,883		
	うち、利用圏内	29,068	82.9%	21,407	82.7%	73.6%

資料：秋北バス㈱時刻表、国土数値情報

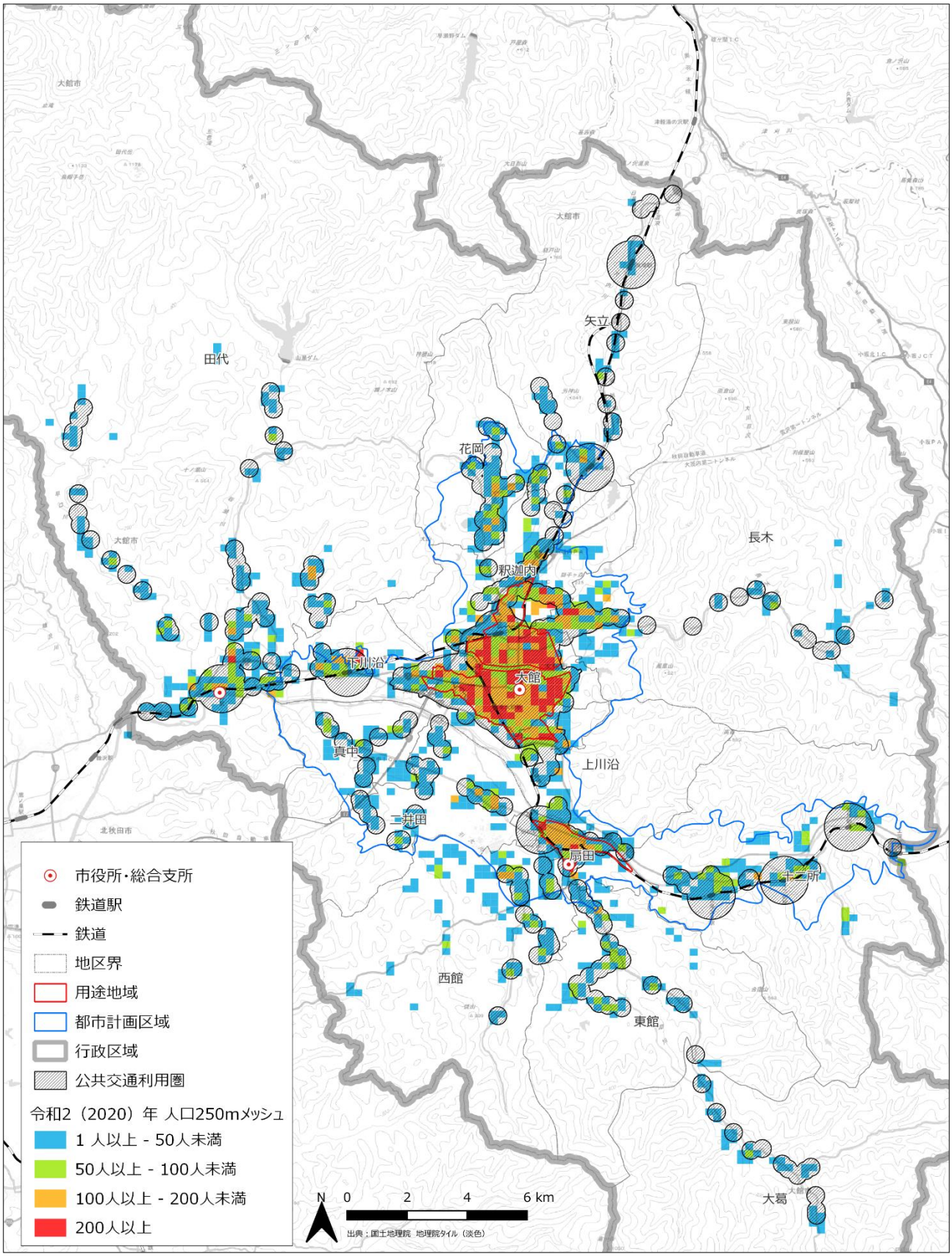


図　公共交通および令和２（2020）年総人口の分布状況
資料：大館市資料、国土数値情報

表　公共交通カバー率及びカバー人口（字別）※駅:800m、バス停:300m

平成17年合併前	明治22年合併前	人口：2020年(令和2年)国勢調査結果(小地域)					
		字名	総人口	カバー人口	カバー率%	空白人口	空白%
大館市	旧大館町	御坂町	238	238	100.0%	0	0.0%
		御成町	1,143	1,143	100.0%	0	0.0%
		幸町	344	344	100.0%	0	0.0%
		字一心院南	355	355	100.0%	0	0.0%
		字一本杉	28	26	91.2%	2	8.8%
		字観音堂	2,214	1,714	77.4%	500	22.6%
		字館下	365	365	100.0%	0	0.0%
		字金坂後	95	95	100.0%	0	0.0%
		字桂城	151	151	100.0%	0	0.0%
		字桜町	111	111	100.0%	0	0.0%
		字桜町南	212	212	100.0%	0	0.0%
		字三の丸	198	198	100.0%	0	0.0%
		字七曲岱	106	106	100.0%	0	0.0%
		字象ケ鼻	127	127	100.0%	0	0.0%
		字新町	114	114	100.0%	0	0.0%
		字水門前	414	414	100.0%	0	0.0%
		字赤館	81	81	100.0%	0	0.0%
		字相染沢中岱	750	750	100.0%	0	0.0%
		字代野	480	480	100.0%	0	0.0%
		字大館	63	63	100.0%	0	0.0%
		字大町	142	142	100.0%	0	0.0%
		字大田面	1,040	1,040	100.0%	0	0.0%
		字谷地町	191	191	100.0%	0	0.0%
		字谷地町後	144	144	100.0%	0	0.0%
		字池内道下	69	69	100.0%	0	0.0%
		字池内道上	122	122	100.0%	0	0.0%
		字中城	107	107	100.0%	0	0.0%
		字中町	159	159	100.0%	0	0.0%
		字長根山下	0	0	92.3%	0	7.7%
		字長倉	58	58	100.0%	0	0.0%
		字長木川南	791	791	100.0%	0	0.0%
		字鉄砲場	627	627	100.0%	0	0.0%
		字東台	72	70	97.1%	2	2.9%
		字八幡	53	53	100.0%	0	0.0%
		字八幡沢岱	292	292	100.0%	0	0.0%
		字板子石境	153	153	100.0%	0	0.0%
		字部垂町	169	169	100.0%	0	0.0%
		住吉町	224	224	100.0%	0	0.0%
		小館町	286	286	100.0%	0	0.0%
		城西町	391	391	100.0%	0	0.0%
		常盤木町	389	389	100.0%	0	0.0%
		水門町	388	388	100.0%	0	0.0%
		清水	2,126	2,126	100.0%	0	0.0%
		青葉町	7	7	100.0%	0	0.0%
		赤館町	322	322	100.0%	0	0.0%
		泉町	698	698	100.0%	0	0.0%
		中神明町	348	348	100.0%	0	0.0%
		中道	672	672	100.0%	0	0.0%
		東台	3,461	3,461	100.0%	0	0.0%
		南神明町	438	438	100.0%	0	0.0%
		美園町	655	655	100.0%	0	0.0%
		豊町	443	443	100.0%	0	0.0%
		北神明町	453	453	100.0%	0	0.0%
		有浦	2,268	2,268	100.0%	0	0.0%
		小計	**25,347**	**24,842**	**98.0%**	**505**	**2.0%**

表　公共交通カバー率及びカバー人口（字別）※駅:800m、バス停:300m

平成17年合併前	明治22年合併前	人口：2020年(令和2年)国勢調査結果(小地域)					
		字名	総人口	カバー人口	カバー率%	空白人口	空白%
大館市	旧矢立村	橋桁	74	74	100.0%	0	0.0%
		長走	174	163	93.8%	11	6.2%
		白沢	722	646	89.5%	76	10.5%
		粕田	450	446	99.1%	4	0.9%
		小計	**1,420**	1,329	93.6%	91	6.4%
	旧花岡村	花岡町	2,161	2,010	93.0%	151	7.0%
		小計	**2,161**	**2,010**	**93.0%**	**151**	**7.0%**
	旧釈迦内村	釈迦内	5,020	4,152	82.7%	868	17.3%
		商人留	215	21	9.9%	194	90.1%
		松峰	224	172	76.9%	52	23.1%
		松木	379	206	54.4%	173	45.6%
		沼館	479	422	88.0%	57	12.0%
		小計	**6,317**	**4,973**	**78.7%**	**1,344**	**21.3%**
	旧長木村	芦田子	685	40	5.9%	645	94.1%
		下代野	1,871	1,809	96.7%	62	3.3%
		上代野	515	422	82.0%	93	18.0%
		雪沢	431	259	60.0%	172	40.0%
		大茂内	559	533	95.4%	26	4.6%
		東	132	7	5.2%	125	94.8%
		柄沢	1,474	1,162	78.8%	312	21.2%
		茂内	93	3	2.7%	90	97.3%
		小計	**5,760**	**4,235**	**73.5%**	**1,525**	**26.5%**
	旧十二所町	猿間	156	0	0.0%	156	100.0%
		葛原	244	221	90.6%	23	9.4%
		曲田	162	151	93.5%	11	6.5%
		軽井沢	601	346	57.6%	255	42.4%
		十二所	1,570	1,352	86.1%	218	13.9%
		道目木	227	124	54.8%	103	45.2%
		小計	**2,960**	**2,195**	**74.2%**	**765**	**25.8%**
	旧下川沿村	川口	1,912	1,614	84.4%	298	15.6%
		片山	623	579	93.0%	44	7.0%
		片山町	1,253	1,253	100.0%	0	0.0%
		餅田	507	464	91.5%	43	8.5%
		餅田	124	40	32.3%	84	67.7%
		立花	275	196	71.1%	79	28.9%
		小計	**4,694**	**4,146**	**88.3%**	**548**	**11.7%**
	旧上川沿村	餌釣	322	239	74.2%	83	25.8%
		根下戸	184	180	97.6%	4	2.4%
		根下戸新町	219	219	100.0%	0	0.0%
		根下戸町	471	471	100.0%	0	0.0%
		山館	429	302	70.3%	127	29.7%
		小館花	392	392	100.0%	0	0.0%
		池内	887	774	87.3%	113	12.7%
		中山	142	141	99.2%	1	0.8%
		小計	**3,046**	**2,717**	**89.2%**	**329**	**10.8%**

表　公共交通カバー率及びカバー人口（字別）※駅:800m、バス停:300m

平成17年合併前	明治22年合併前	人口：2020年(令和2年)国勢調査結果(小地域)					
		字名	総人口	カバー人口	カバー率%	空白人口	空白%
大館市	旧真中村	小袴	82	0	0.0%	82	100.0%
		出川	139	63	45.3%	76	54.7%
		赤石	211	181	86.0%	30	14.0%
		大披	77	77	99.7%	0	0.3%
		板沢	257	253	98.6%	4	1.4%
		櫃崎	361	247	68.5%	114	31.5%
		小計	**1,127**	**822**	**72.9%**	**305**	**27.1%**
	旧二井田村	下川原	161	156	96.6%	5	3.4%
		大子内	93	66	71.0%	27	29.0%
		二井田	1,408	1,064	75.6%	344	24.4%
		比内前田	82	82	100.0%	0	0.0%
		本宮	177	169	95.2%	8	4.8%
		杉沢	50	50	100.0%	0	0.0%
		小計	**1,971**	**1,587**	**80.5%**	**384**	**19.5%**
田代町	旧早口村	外川原	120	100	83.2%	20	16.8%
		早口	2,119	1,824	86.1%	295	13.9%
		長坂	502	478	95.2%	24	4.8%
		小計	**2,741**	**2,402**	**87.6%**	**339**	**12.4%**
	旧山瀬村	岩瀬	2,077	1,402	67.5%	675	32.5%
		山田	681	294	43.2%	387	56.8%
		小計	**2,758**	**1,696**	**61.5%**	**1,062**	**38.5%**
比内町	旧西館村	小坪沢	44	0	0.0%	44	100.0%
		白沢水沢	24	0	0.0%	24	100.0%
		八木橋	397	0	0.0%	397	100.0%
		笹館	674	586	86.9%	88	13.1%
		達子	401	374	93.3%	27	6.7%
		谷地中	239	191	80.0%	48	20.0%
		片貝	666	410	61.5%	256	38.5%
		小計	**2,445**	**1,561**	**63.8%**	**884**	**36.2%**
	旧扇田町	字扇田道下	9	9	100.0%	0	0.0%
		扇田	4,011	3,903	97.3%	108	2.7%
		小計	**4,020**	**3,912**	**97.3%**	**108**	**2.7%**
	旧東館村	新館	308	239	77.5%	69	22.5%
		中野	668	530	79.4%	138	20.6%
		独鈷	759	715	94.2%	44	5.8%
		味噌内	280	137	48.9%	143	51.1%
		小計	**2,015**	**1,621**	**80.4%**	**394**	**19.6%**
	旧大葛村	大葛	455	390	85.7%	65	14.3%
		小計	**455**	**390**	**85.7%**	**65**	**14.3%**
市全体			**69,237**	**60,437**	**87.3%**	**8,800**	**12.7%**

※カバー圏は、駅：800m、バス停：300m
※薄黄着色セルは、空白（カバーされていない）人口 300 人以上または空白率 30%以上の字、
　薄赤着色セルは 300 人以上かつ 30%以上の字を示す。

資料：大館市資料、国土数値情報

② 利用者数の推移・現状

主要駅の日平均乗車人員は、いずれの駅も減少傾向にあります。

路線バス利用者総数は、平成 30（2018）年以降の推移をみると、減少傾向にあります。さらに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、令和 2（2020）年は約 74 万人と大幅に減少し、令和 5（2023）年は約 70 万人となっています。

また、路線別では、地域間幹線系統のうち、大館・小坂線は約 8 万人、花輪・大館線は約 6 万人と 10 万人以下となっています。地域内フィーダー系統では大森(1)線が最も利用者が少なく、約 1 千人となっています。

なお、田代地域については令和 5（2023）年 10 月より大野線、大石渡（2）線、大石渡（3）線を再編し、大館・田代線、大石渡・谷地の平線、山田・赤川線、中谷地・本郷線として運行しています。

表　主要駅の日平均乗車人員

	平成12年（2000年）	平成17年（2005年）	平成22年（2010年）	平成27年（2015年）	令和2年（2020年）
大館（人/日）	1,066	1,062	1,110	1,029	682
早口（人/日）	161	131	144	115	78
東大館（人/日）	405	224	211	191	-

資料：ＪＲ東日本ホームページ

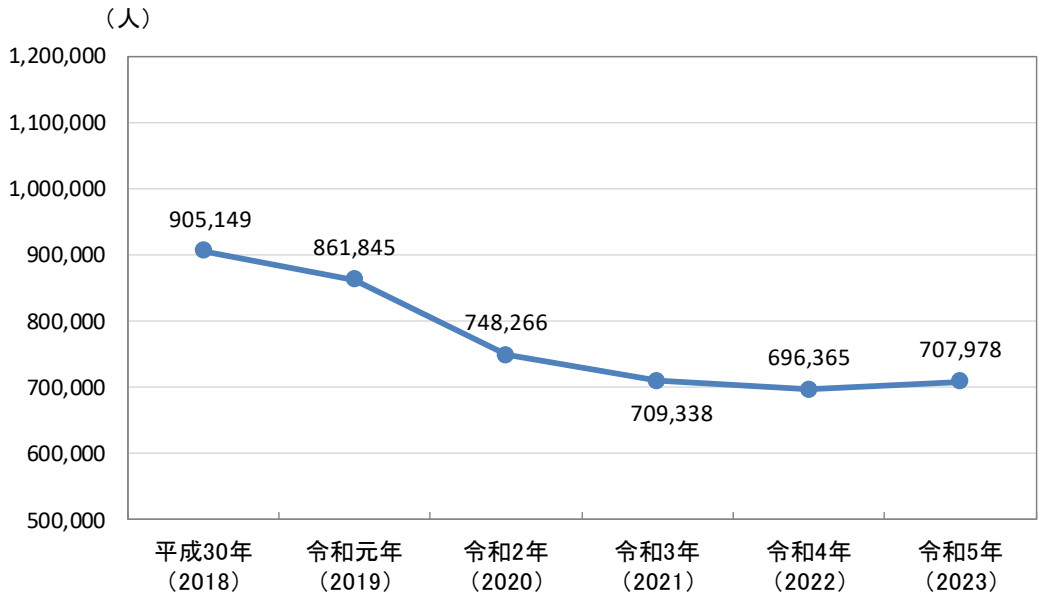


図　路線バス利用者総数

資料：大館市資料

表　路線バス利用者数（路線別）

（単位：人）

		平成30年（2018）	令和元年（2019）	令和2年（2020）	令和3年（2021）	令和4年（2022）	令和5年（2023）
利用者数（総数）	大野線	67,772	67,003	58,448	50,106	44,109	44,852
	大石渡（2）線	26,232	24,910	16,748	16,284	13,061	13,737
	大石渡（3）線	21,325	21,252	9,312	9,068	9,787	10,325
	大館・鷹巣線	119,516	107,515	102,823	95,758	102,576	110,436
	矢立（1）線	26,166	21,795	19,210	18,126	19,529	21,872
	矢立（2）線	34,275	33,916	25,772	23,871	23,243	23,997
	大森（1）線	951	1,094	2,586	1,016	1,369	1,150
	繋沢（2）線	16,273	16,609	13,773	16,689	13,005	13,835
	二井山線	13,165	14,672	13,967	13,393	11,410	10,847
	花矢（2）線	38,231	37,237	38,210	33,909	29,864	36,714
	大館・小坂線	95,554	92,524	84,253	67,710	71,821	68,828
	獅子ヶ森環状線	86,949	79,561	67,258	68,441	73,429	70,271
	大谷（2）線	74,793	71,209	66,274	60,855	47,666	48,854
	中野線	59,603	60,113	47,500	47,162	45,433	45,699
	羽立（3）線	44,896	37,039	28,631	31,769	31,568	32,239
	市内循環（2）線	49,268	49,840	48,051	45,155	44,134	41,782
	花輪・大館線	88,325	85,980	75,234	82,407	89,480	89,907
	さわやかみなみ二井田（1）線	5,866	5,542	5,280	4,872	4,244	3,795
	さわやかみなみ二井田（2）線	12,275	11,818	8,580	7,819	6,799	5,612
	さわやかみなみ二井田（3）線	2,276	2,183	1,309	1,171	1,035	612
	さわやかみなみ真中（1）線	20,126	18,803	14,334	13,116	12,195	12,185
	さわやかみなみ真中（2）線	1,312	1,230	713	641	608	429
計		905,149	861,845	748,266	709,338	696,365	707,978

資料：大館市資料

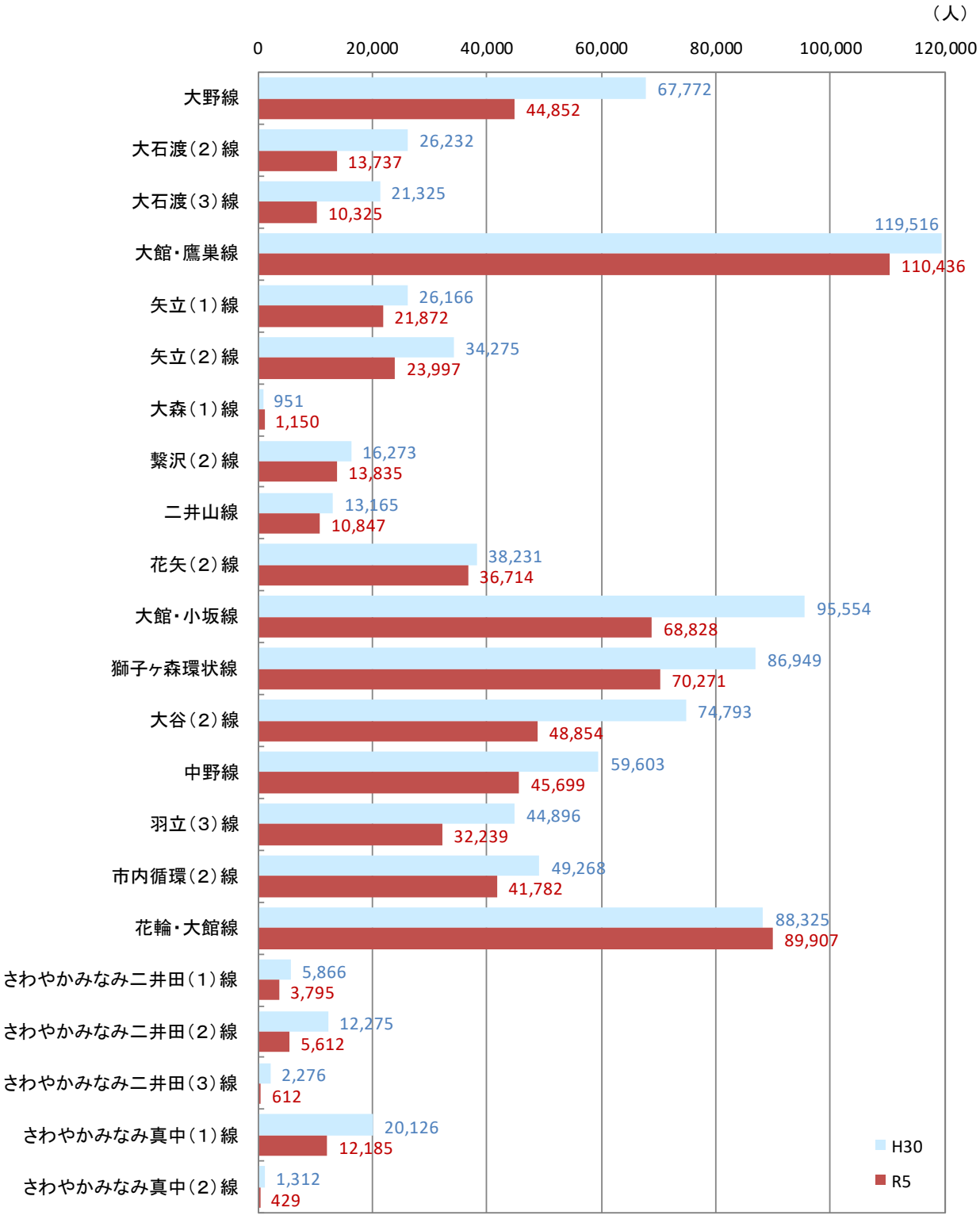


図　路線バス利用者数（路線別）

資料：大館市資料

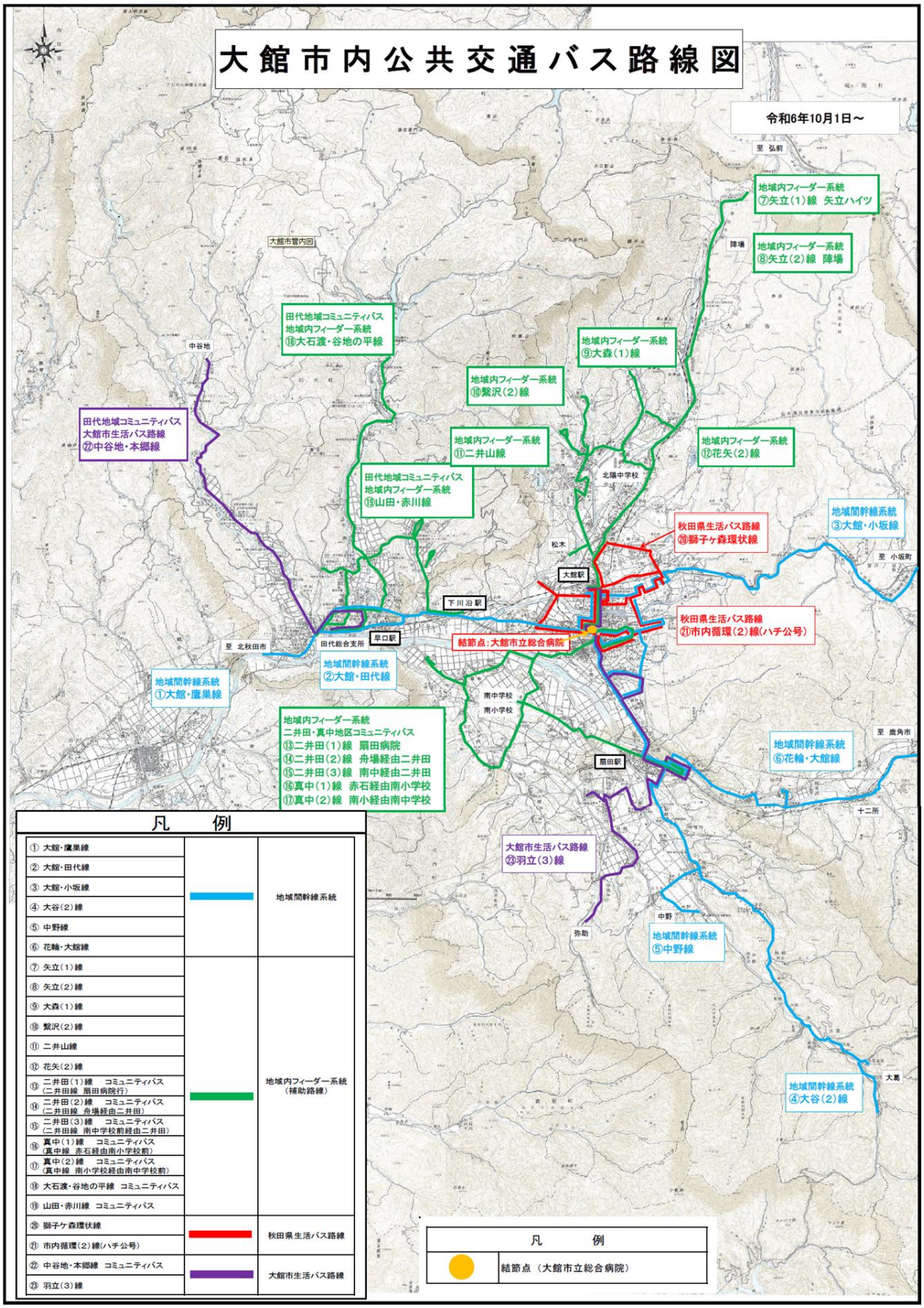


図　各バス路線（令和6（2024）年）

資料：大館市資料

③　生活路線バス補助金の推移・必要性

本市では、赤字拡大路線の見直しや利用者の増加を図る継続的施策(安全運行遂行、サービス向上、ニーズへの対応）を推進してきましたが、市の補助金が大きく改善されるところまでは至っていない現状です。

平成 28（2016）年度より、地域内フィーダー系統に対する県の補助制度が新設されたため、補助申請を移行しましたが、国庫補助金の上限額が漸減しており、将来にわたって地域の移動手段を維持・確保することがますます難しくなっています。

しかしながら、本市の路線バスは買い物・通院・通学等の移動手段として利用され、市民の生活を支える重要な役割を担っており、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しいため、引き続き地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）の活用により運行を確保・維持する必要があります。

表　本市が負担する生活路線補助金の推移

（単位：路線数、千円）

年度	地域間幹線系統（市補助）		地域内ﾌｨｰﾀﾞｰ系統（県・市補助）		県単独補助路線（県・市補助）		市単独補助路線（市補助）		合計	
平成27年度（2015年度）	8	82,575	3	17,314	5	20,697	4	9,819	20	130,405
平成28年度（2016年度）	7	92,949	10	49,060	2	9,529	0	0	19	151,538
平成29年度（2017年度）	7	109,618	8	52,128	2	9,249	0	0	17	170,995
平成30年度（2018年度）	7	114,392	8	56,105	2	10,066	0	0	17	180,563
令和元年度（2019年度）	6	110,715	8	54,940	3	17,173	0	0	17	182,828
令和2年度（2020年度）	6	143,664	8	57,469	3	26,148	0	0	17	227,281
令和3年度（2021年度）	6	145,264	8	55,677	2	13,941	1	8,547	17	223,429
令和4年度（2022年度）	6	152,522	8	60,317	2	13,890	1	8,457	17	235,186
令和5年度（2023年度）	6	173,624	8	62,384	2	14,998	1	9,313	17	260,319

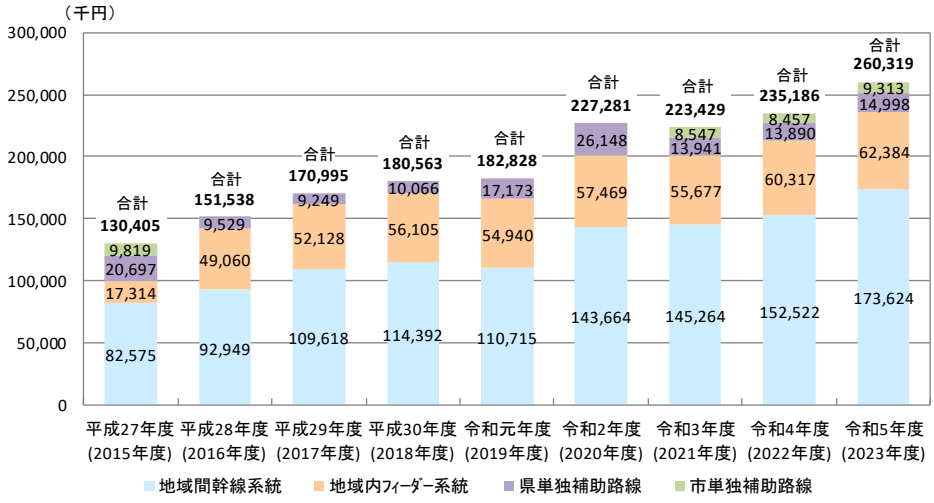


図　本市が負担する生活路線補助金の推移

資料：大館市資料

④　その他バスなど

前項までで整理した路線バス以外のバスなどについて以下に整理します。

スクールバスは、小学校６校、中学校４校の計 10 校で運行しています。

病院送迎バスは、扇田病院で運行しています。

その他に、福祉タクシー・介護タクシー・福祉有償運送サービスとして、10 事業者がタクシーを運行しています。

また、中心市街地における公共交通カバー率の向上や高齢化社会における免許返納対策、冬期の険しい気候などを踏まえ、令和４（2022）年 10 月より相乗り型の AI オンデマンド交通「大館版 mobi プロジェクト」の実証運行を開始しました。本取り組みは、移動総量の増加による地域活性化や健康増進、共生社会の実現を目指しており、２台の車両で１日あたり平均約 75 名の方にご利用いただいています。

表　スクールバス運行概要

区分	学校名	備考
小学校	長木小	
	南小	秋北バス㈱委託
	矢立小	
	東館小	
	西館小	
	山瀬小	田代中も乗車対象
中学校	東中	
	北陽中	秋北バス㈱委託
	比内中	秋北バス㈱委託
	田代中	秋北バス㈱委託、早口小、山瀬小も乗車対象

資料：大館市資料

表　福祉タクシー等一覧（本市移送サービス利用券の利用対象）

名称	住所
秋北タクシー	有浦三丁目４-１８
冨士タクシー	字大町１２
大館・花矢タクシー	新町９１
さくら観光	釈迦内字山神台１５-１
比内タクシー	比内町扇田字下扇田１９
福祉タクシー菜の花	芦田子字賽神南１２-２
旭介護福祉タクシー	池内字上野１５３-３４
シースマイル	幸町１４-１５
大館市社会福祉事業団	十二所字大水口４-５
おおだて福祉ねっと	岩瀬字谷地の平３－１５

資料：大館市資料

表　扇田病院送迎バス時刻表

小泉・八木橋（月曜日）		
水沢	消防倉庫	7:45
白沢	会館	7:48
小坪沢	小森川の橋付近	7:54
板戸	松江商店	7:59
畑沢	スクールバス停	8:02
一通	一通集落	8:06
八木橋	一通入口	8:09
五輪台	五輪台集落	8:10
寺崎	旧バス停	8:13
二ツ森	旧バス停	8:16
下沼田	入口	8:18
沼田	吉原鉄工	8:20
病院		8:28
◎帰り　病院発12:00		

弥助・羽立・前田野（水曜日）		
弥助	バス停	7:50
大巻	吉田商店	7:52
谷地中	バス停	7:54
大原木	バス停	7:55
羽立	バス停	7:57
小新田	菅原商店	7:59
笹館上	バス停	8:00
笹館下	消防倉庫	8:01
水無	バス停	8:02
養護学校	バス停	8:03
前田野	バス停	8:05
片貝	旧バス停	8:07
釣田下	釣田入口Y字路	8:10
釣田	バス停	8:11
達子	仲谷商店	8:12
病院		8:18
◎帰り　病院発12:00		

大葛・炭谷（金曜日）		
金山	金山１号橋手前	7:55
温泉	バス停	7:57
大谷	消防小屋前	8:00
大葛上	バス停	8:03
大葛中下	バス停	8:04
森越	バス停	8:07
長部	バス停	8:08
大渡	バス停	8:09
夏焼	夏焼入口	8:10
森合	バス停	8:11
炭谷	ゴミステーション前	8:15
日詰	バス停	8:19
向日詰	バス停	8:20
沢	バス停	8:22
独鈷上	小松ストアー	8:24
独鈷中	バス停	8:25
独鈷下	バス停	8:26
駒橋	消防倉庫	8:29
野開	バス停	8:31
病院		8:37
◎帰り　病院発12:00		

扇田巡回（月～金）			
病院		8:30	11:30
朝日町	宿内交差点	8:33	11:33
笹渕	福祉保健センター	8:34	11:34
八幡町	比内総合支所前バス停	8:35	11:35
八幡町	八幡宮前	8:36	11:36
新丁	日通プロパン	8:37	11:37
比内丁	メモリスあきた北	8:38	11:38
比内丁	扇田駅前通り	8:38	11:38
馬喰町		8:39	11:39
大町	乳安商事	8:39	11:39
中町	佐々木畳店	8:40	11:40
新町	大和商店	8:40	11:40
市川	市川治療院	8:41	11:41
市川	かけい商店	8:41	11:41
病院		8:44	11:44

十二所（火曜日）		
浦山	小清水～大清水	7:45
猿間	土地改良記念碑前	7:48
葛原	葛原会館前	7:52
沢尻	王形工務店前	7:55
別所	温泉前	8:00
上新町	モードレット前	8:05
田町	佐藤時江商店前	8:07
中町	農協スーパー前	8:08
十二所	長興寺前	8:09
平内	平内バス停前	8:10
大滝	大滝神社前	8:12
軽井沢	労災病院前	8:14
病院		8:23
◎帰り　病院発12:00		

中野・味噌内（木曜日）		
中野上	バス停	7:50
中野中	バス停	7:51
中野下	バス停	7:52
上五日市	バス停	7:53
長内沢	児童館	7:56
五日市上	畠山商店	7:58
五日市下	高橋商店	7:59
田尻	バス停	8:01
大向田	バス停	8:02
向田	バス停	8:03
二又	スクールバス停	8:12
竹原	スクールバス停	8:14
中味噌内	柴田商店	8:17
下味噌内	宿内入口	8:18
新館	バス停	8:20
真館	バス停	8:21
病院		8:26
◎帰り　病院発12:00		

※　毎日13.00病院発(外来診療が延びた場合）扇田地区および曜日別各地区

資料：大館市資料（令和７年１月１日改正）

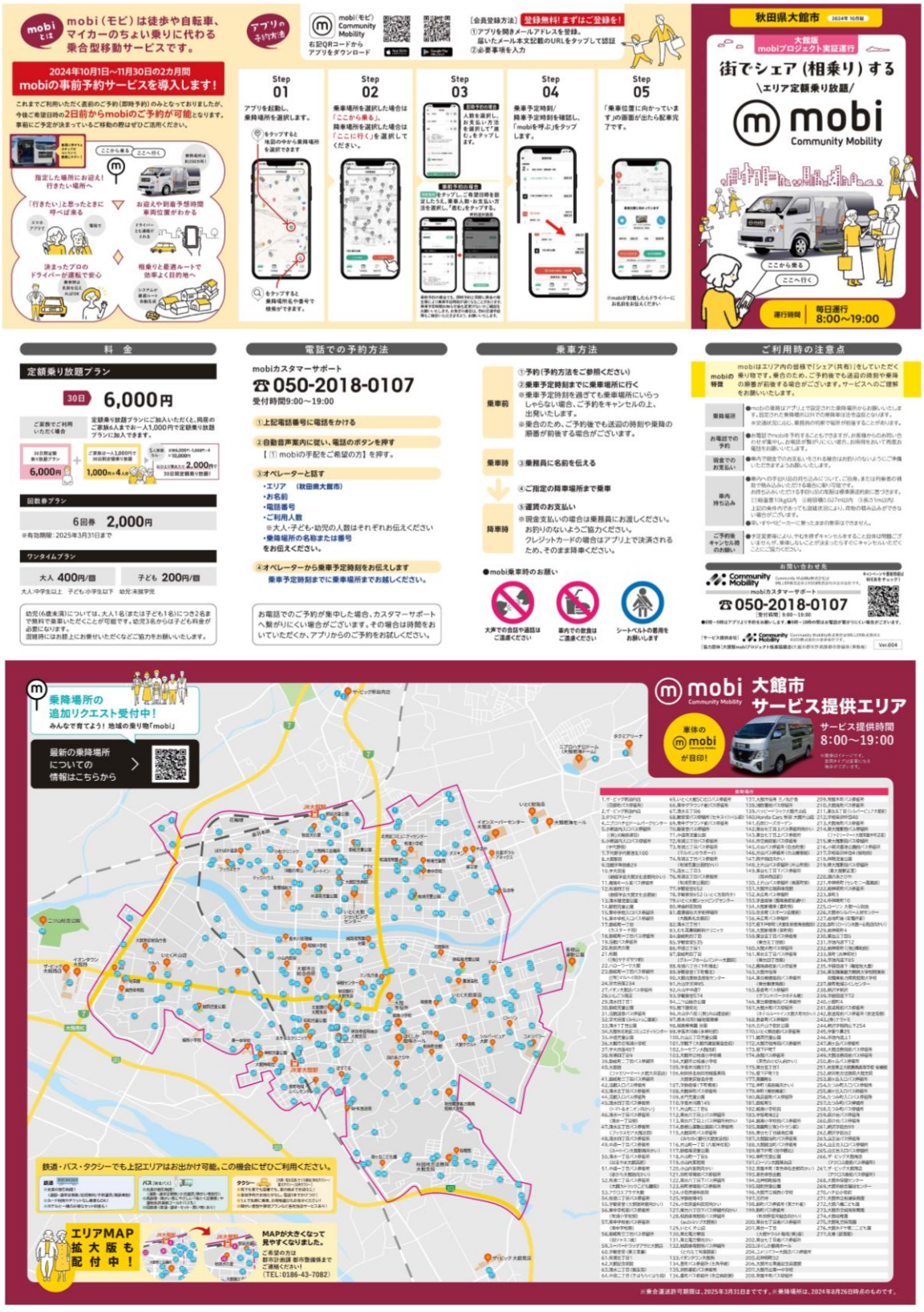


図　mobi ガイドブック（令和６年 10 月時点）

資料：Community Mobility 株式会社、大館市

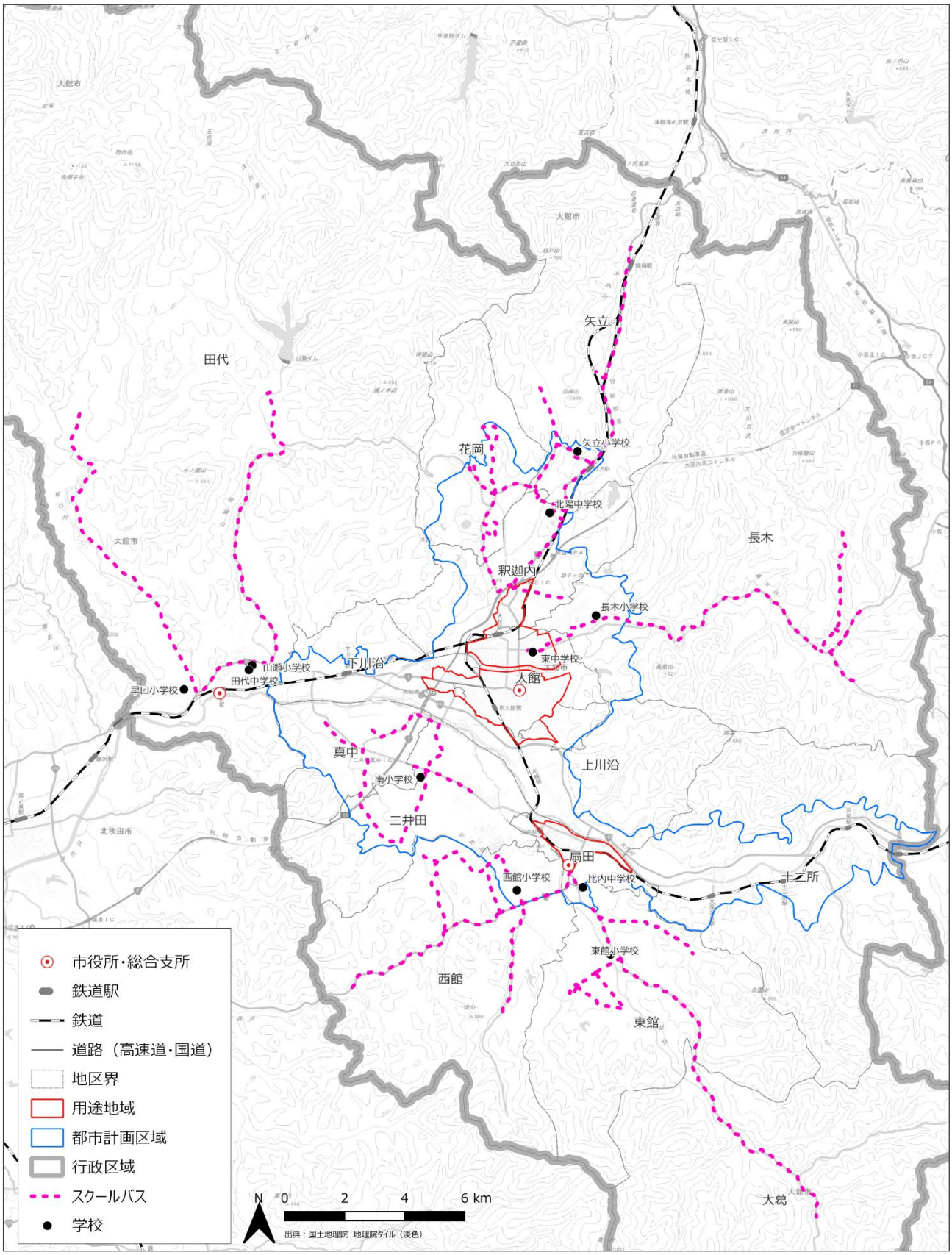


図　スクールバス路線図

資料：大館市資料

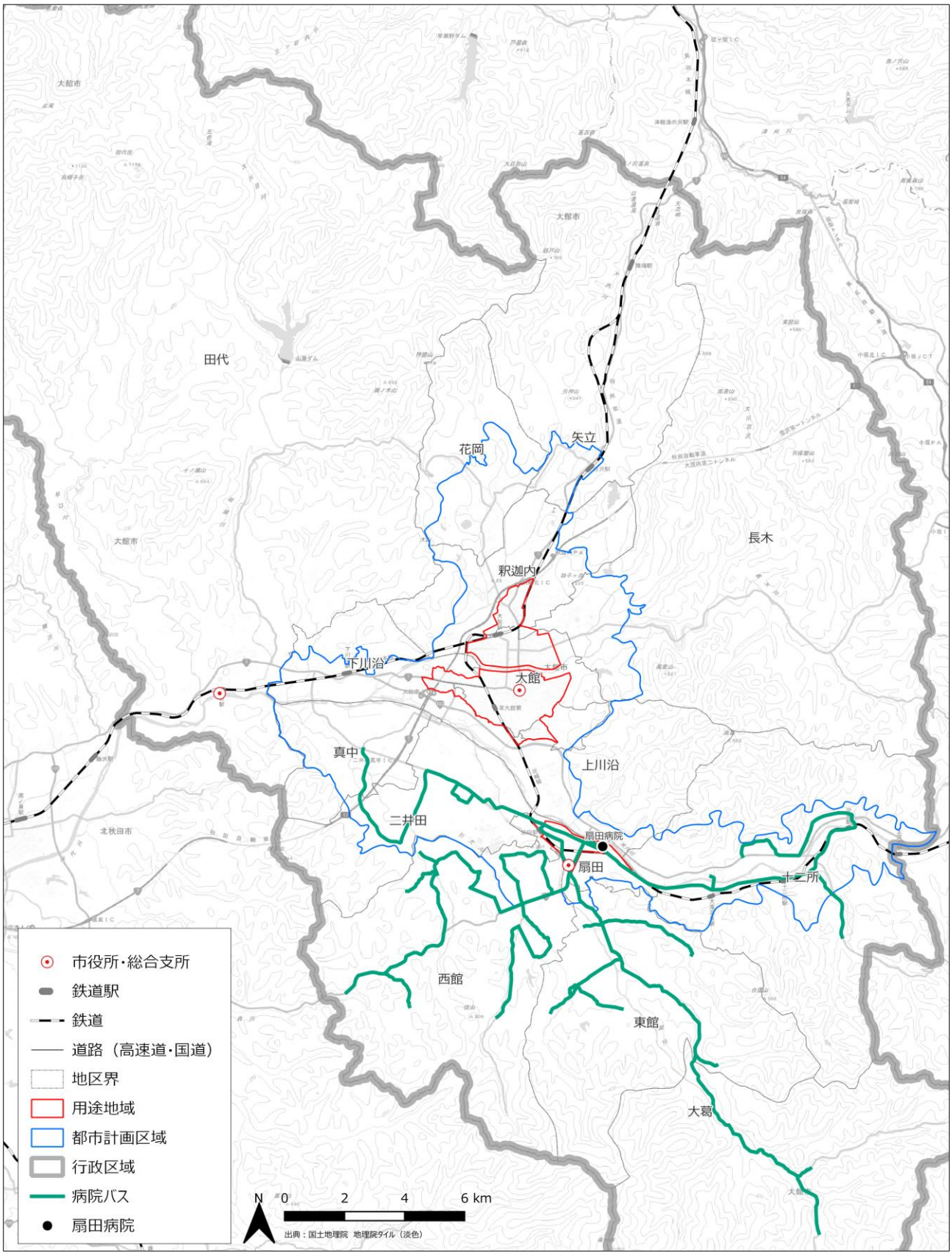


図　扇田病院送迎バス路線図

資料：大館市資料

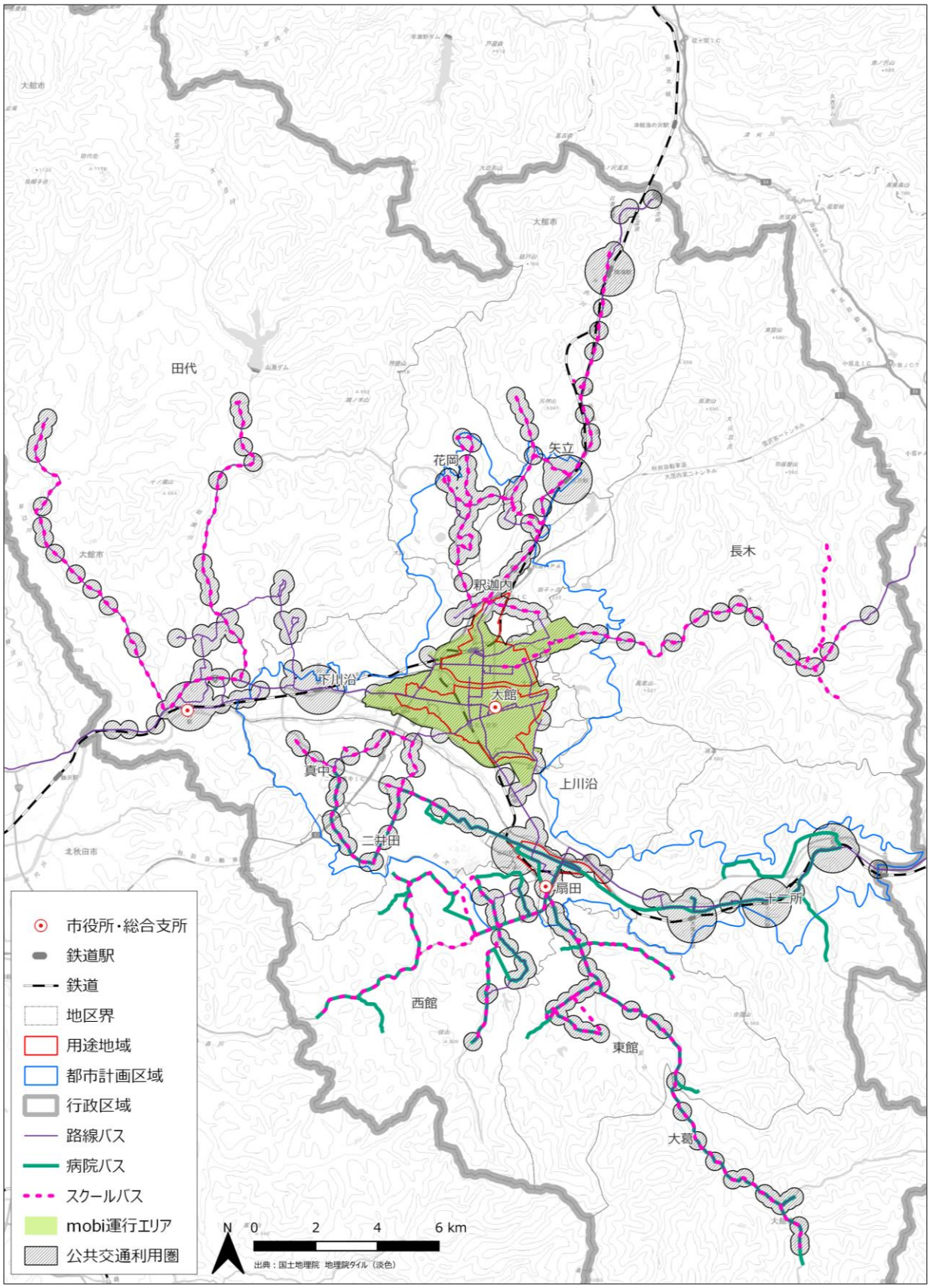


図　各バスの利用圏域

資料：大館市資料

⑤　その他サービスなど

ア　移送サービス利用券

通院したり福祉制度の利用や申請をしたりする際に、一般の交通機関を利用することが困難な高齢者や障害者（満６５歳以上）を対象として、福祉タクシー（リフト付車両及びストレッチャー装着ワゴン）を利用する場合、月あたり２枚の移送サービス利用券を交付しています。

対象は、市民税非課税世帯に属する要介護４または要介護５の認定を受けている方、市民税非課税世帯に属する車イスを常時利用している方です。

片道の移送所要時間により、次のとおり給付となります。

・３０分以内　　1,５００円
・１時間以内　　2,０００円
・１時間を超える　2,５００円

イ　高齢者バス券

遠隔地の医療機関へ通院のため定期的にバスを利用し、その運賃が高額となっている６５歳以上の市民を対象に、１年度あたり5,０００円分のバス回数券を交付しています。（以下は対象外）

（１）医療機関までのバス運賃が片道４００円未満
　　（身体障害者手帳の交付を受けている場合は、バス運賃割引制度を適用後の額が片道４００円未満）
（２）寝たきりや認知症のため、一人でバスを利用できない
（３）移送サービス利用券の交付を受けている
（４）重度心身障害者（児）移送費給付を受けている
（５）市民税課税世帯に属する

資料：大館市ホームページ

(2) 利用者実態と住民意向

① 平成 28（2016）年度「公共交通に関するアンケート」

【調査期間】平成 28（2016）年 9 月 22 日及び 10 月 1 日～31 日

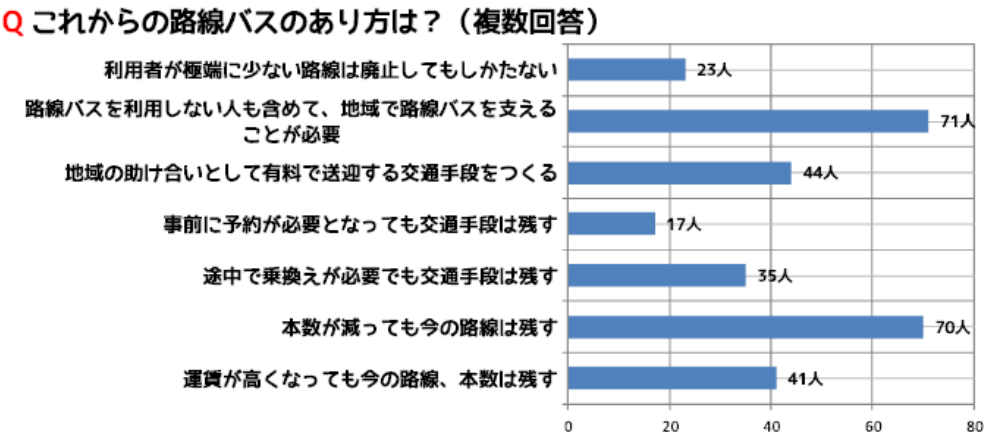
【調査対象】平成 28（2016）年 9 月 22 日実施「バス＆ウォーク」参加者及び中央公民館及び地区公民館利用者（高齢者学級、サークル）のアンケート協力者

【調査方法】バス＆ウォーク参加者には当日休憩時間に、公民館利用者には来館時配布・回収した。

【回答状況】合計 212 枚（バス＆ウォーク 21 枚、公民館利用者 191 枚）

【アンケート結果（概要）】

- 今回は例年の設問に加えて、得とく定期券の認知度、利用度についても調査した。得とく定期券は開始から 4 年が経過しているが、認知度は 52%（知らなかった 24%、無回答 24%）だった。また、このうち利用者は 17 人だった。
- バスを利用しているかどうかの問いに対しては、（ほとんど）利用していない割合が 65%と最も多く、その理由としては自家用車の利用が多かった。これについては、今後自家用車を利用できなくなった際は、自由回答として 6 人が記載していることからしても、バス等公共交通への需要が増えると見込まれる。
- バス利用者は主に、通院と買い物で利用しているとの結果が出た（全 106 件の複数回答のうち通院 43 件、買い物 40 件）。
- 運転免許保有者（145 人）のうち、約半数の 70 人が 75 歳以上になっても運転を続けたいと答えた。
- これからの路線バスのあり方についての問い（複数選択式）に対し、「路線バスを利用しない人も含めて地域で路線バスを支える事が必要」「本数が減っても今の路線は残す」が 71 人、70 人と多く、次いで「地域の助け合いとして有料で送迎する交通手段を作る」が 44 人、「運賃が高くなっても今の路線、本数は残す」が 40 人だった。やはり路線バスの必要性については十分認識しているものの、実際の利用には結びつかないのが現状のようである。



② 平成 28（2016）年度座談会での意見

【塞の神地区】（平成 28（2016）年 12 月９日）

・運転免許の返上が進まないのは、返上後の代替手段がないからだ。
・町内のひとはバスは使わない。必要なときは樹海モールやイオンまで車に乗せていってもらったり、歩いたりしている。
・今まで（前回の座談会で出されたバス運行の）報告に来ないし、もう諦めていた。
・子どもたちは冬は皆、親の送迎で通学している。
・地元の福祉タクシーは車いす用で乗車可能人数は３人程度ではないか。
・今後は福祉の立場で公共交通を走らせてほしい。そのために教育委員会、福祉部との連携が必要。

※町内会が主体となったデマンド型タクシー試験運行の事例紹介（小坂町）に対して

・町内に福祉タクシーの事業者がいるので、そのタクシーを利用できればいいのではないか。週１回からのスタートでもよい。
・デマンド型タクシーが運行した場合の利用意向は、現時点では低い。

【八木橋地区】（平成 29（2017）年３月 28 日）

・地元にはバスが走っておらず、高齢者が買い物に行くときには扇田病院の送迎サービスを利用しているが、車内が混んで狭くなるので、肩身が狭く利用しづらい。
・近くには弥助行のバスが走っているが、こちらにも午前中 1 本でいいからバスを走らせてもらいたい。
・教育委員会のスクールバスは、いつも２人か３人しか乗ってないのにあんな大きいバスは、無駄でしかない。
・自分は運転できないので、乗せてってあげると言われるけど、毎回は気が引けるので、遠慮してしまう。なので、今は食材の宅配を利用している。でも急に何か欲しいものがでた時に困っている。
・移動の足がないから水無のバス停まで（2,3 キロ）歩いている人もいる。
・大谷行のバスなど、いつも誰も乗っていない。なぜ走らせているのか。
・県南では、スーパーが運行するバスの事例がある。このような活動を大館でも働きかけてもらいたい。
・免許を返納したいけど、足が無くなると困るから返せない。また、近所の人を乗せたいけど、どんどん自分も年を取って危険な目にあわせるかもしれないから、簡単に乗せるとは言いづらい。
・以前、扇田病院バスの病院利用者以外（買い物での）利用を認めてくれていた経緯がある。その後だいぶ時間が経ったこともあって、状況が変化してしまった。今では通院以外の利用を制限しているが、これを認めてもらえるのが一番いい。

③　公共交通不便地域住民アンケート

a）調査概要

■調査対象　※平成 28（2016）年度座談会を開催した２地区を対象

長木地区：塞の神

西館地区：寺崎、八木橋、五輪台、一通、畑沢、板戸、水沢、白沢、小坪沢

■調査方法

【配布方法】市より各行政区長へ配布、区長から各世帯へ手渡しにて配布

【回収方法】記入後、各行政区長へ渡して頂く。

■調査期間

平成 29（2017）年9月　7日（木）～9月２４日（日）

■配布数・回収数・回収率

地区名称		配布数	回収数	回収率
長木地区	①塞の神	195	98	50.3%
西館地区	②寺崎	87	48	55.2%
	③八木橋	156	69	44.2%
	④畑沢	45	31	68.9%
	⑤板戸	120	50	41.7%
	⑥水沢	33	9	27.3%
	⑦白沢	30	13	43.3%
	⑧小坪沢	45	23	51.1%
地区不明			5	-
合計		711	346	48.7%

※「五輪台」と「一通」は、「八木橋」より配布しているため、
回収数も「八木橋」に含む

■調査項目

大項目	設問内容
回答者属性	居住地域、性別、年齢、職業
免許や車の保有について	運転免許・自動車の保有有無、免許返納予定
日常生活の交通手段について	送迎、付き添いや介助、困っているか
日ごろの外出について	目的、頻度、目的地、時間帯
公共交通利用意向について	外出機会が増えるか、乗合タクシー利用意向
日ごろの移動手段	手段と、移動に困っている経路、その理由

b）調査結果

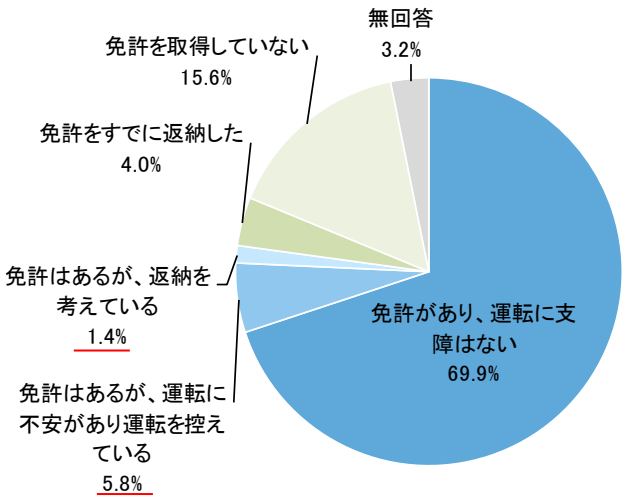
調査結果から、主要な設問を抜粋して以下に示します。

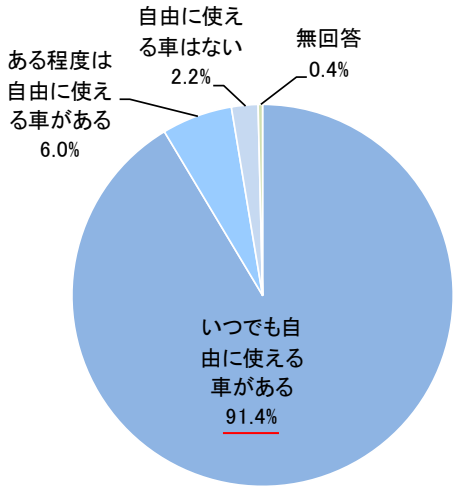
■自動車免許の有無について

・約７%の方は運転に不安を抱えていたり、返納を考えている。

■自動車の保有状況について

・免許を持っている方のうち、約９７%の方は自由に使える車がある。



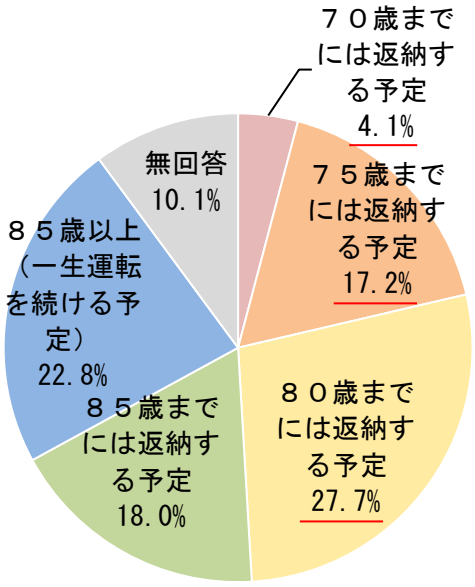


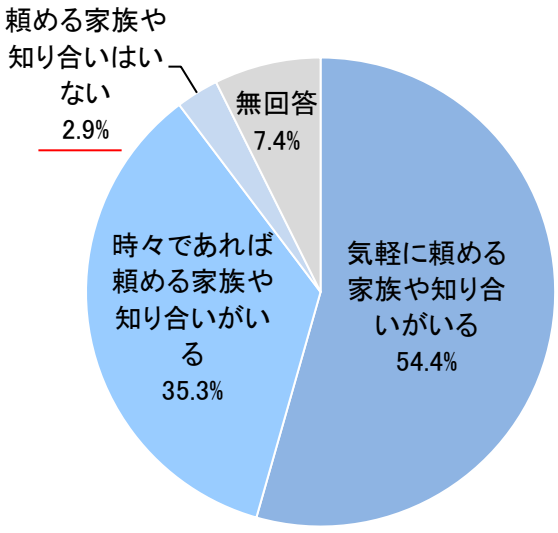
■自動車免許の返納予定

・約４９%の方が８０歳までに返納する予定である。

■免許を保有していない方の移動手段

・約３%の方は送迎を頼める方がいない状況である。



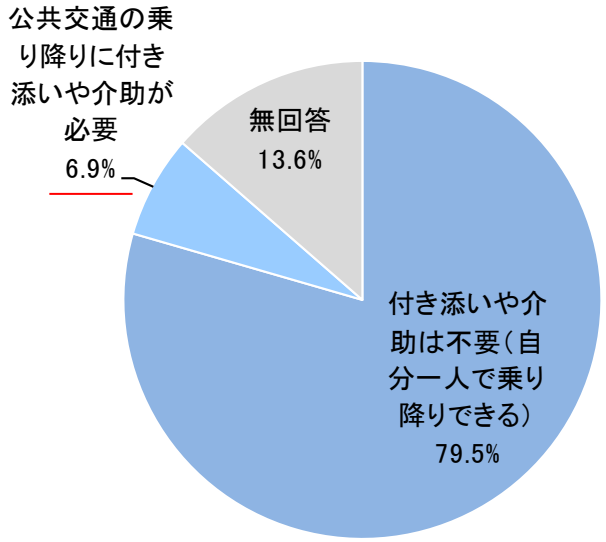


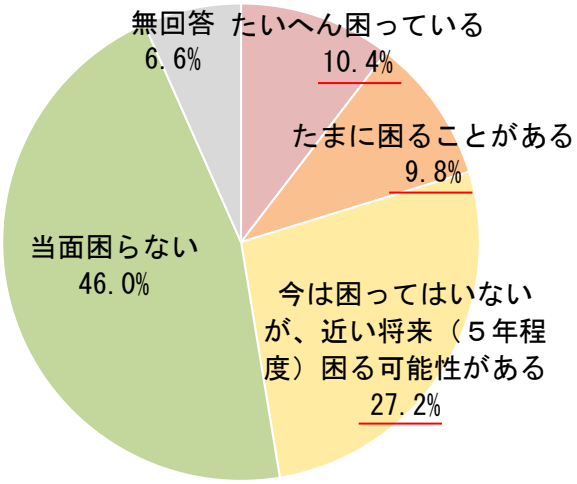
■付き添いや介助の必要性

・７％の方は、公共交通の乗降に付き添いや介助を必要としている状況である。

■交通手段がなくて困ること

・約２０％の方が交通手段がなく困っている。近い将来、困る方は約４７％となる。



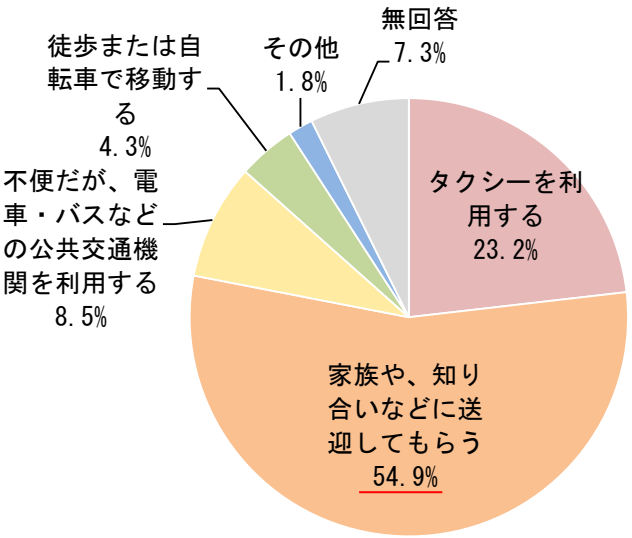


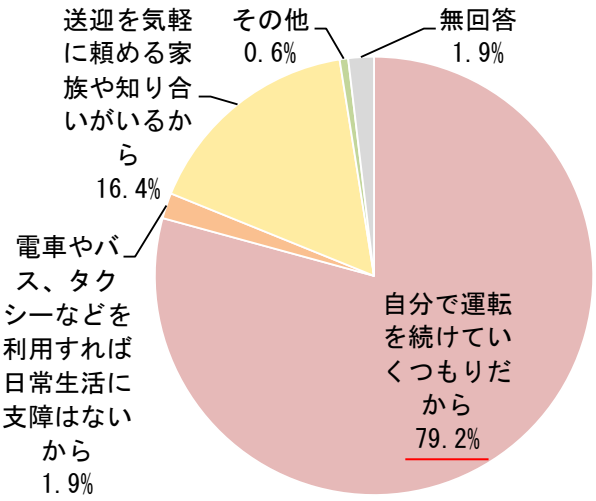
■交通手段がなくて困った時の対処法

・約５５％の方は、誰かに依頼して送迎してもらっている状況である。

■交通手段がなくても当面困らない理由

・約７９％の方が自分で運転を続けて生活を維持していく予定である。



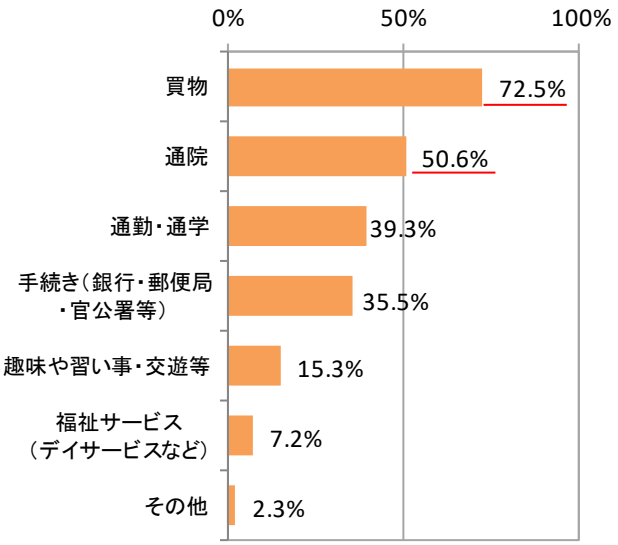


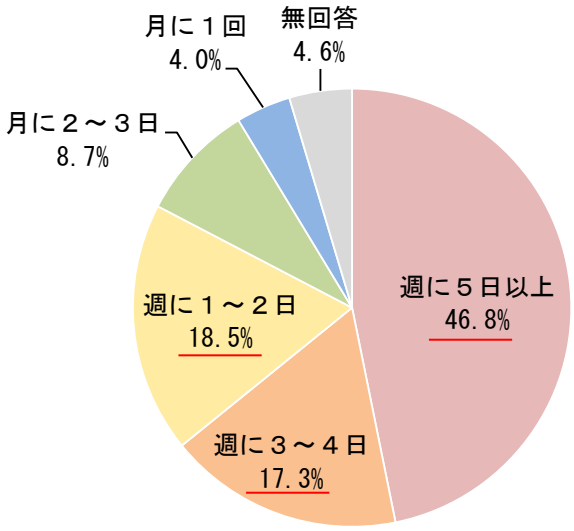
■日ごろの外出の目的

・買い物が約７３%、通院が約５１%と半数を超えている。

■日ごろの外出の頻度

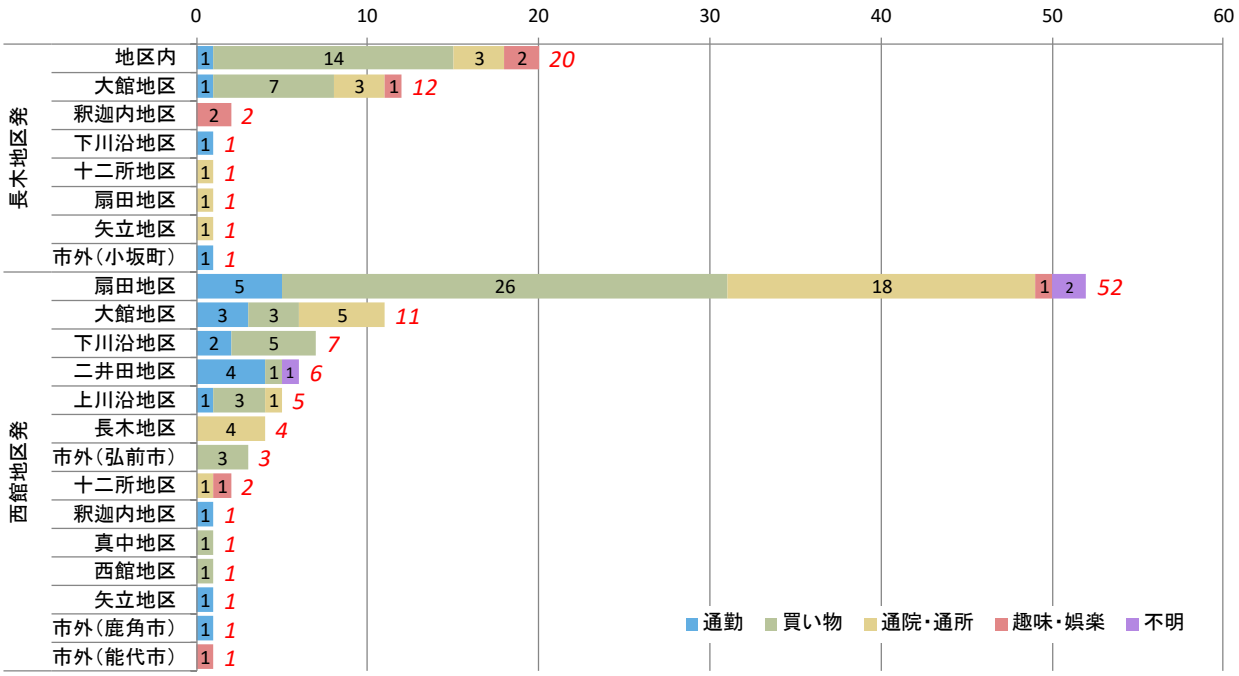
・約８３%の方は、週に１回以上外出されている。





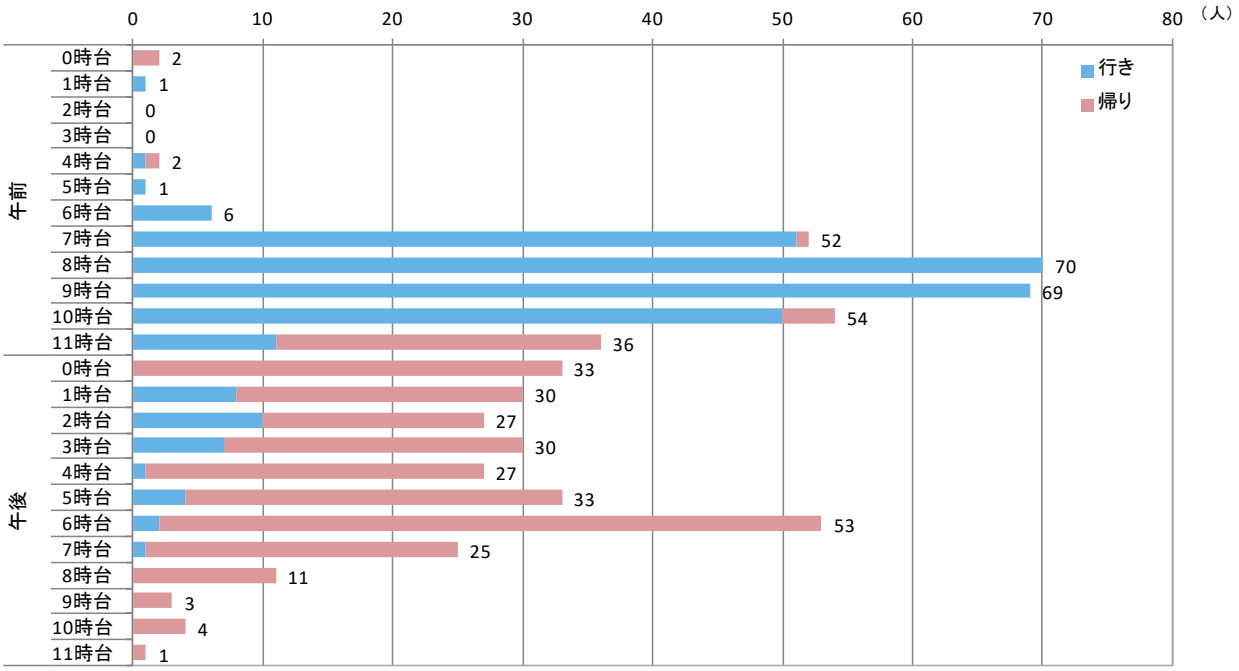
■日ごろよく外出する地区

・日ごろの外出先について、地区別・目的別に見ると、長木地区は、「地区内での買い物」、西館地区は、「扇田地区での買い物」が最も多くなっている。



■日ごろよく外出する時間

・外出する時間帯は、「行き」では「午前７時台から午前１０時台」、「帰り」は「午前１１時台から午後５時台」までほぼ一定数であり、「午後６時台」が帰宅のピークである。

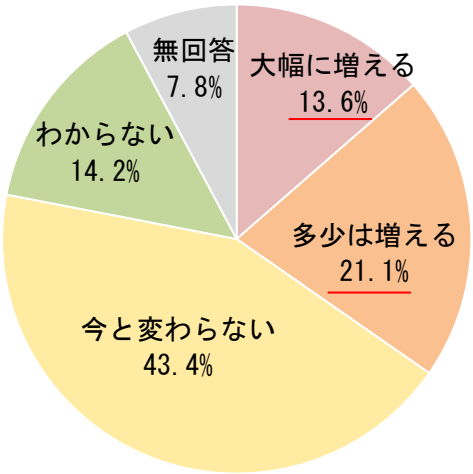


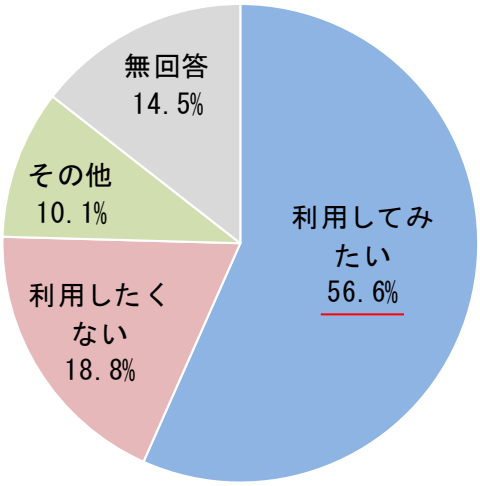
■公共交通の改善による外出機会

・約３５％の方が、公共交通が改善された場合、「外出の機会が増える」と回答。

■乗合いタクシーの利用意向

・約５７％の方は、乗合いタクシーが導入された際の利用に積極的である。





④　一般市民・高校生アンケート

a）調査概要

■調査対象

一般市民：市内在住 18 歳以上　2,000 人
高 校 生：大館桂桜高校・大館国際情報学院高校・大館鳳鳴高校　1,926 人

■調査方法

一般市民：郵送配布・郵送回収
高 校 生：高校に配布・回収

■調査期間

平成 29（2017）年9月～10 月

■配布数・回収数・回収率

	A：配布数	B：回収数	C：回収率 （B/A）
一般市民	2,000 票	883 票	44.1%
高校生	1,926 票	1,871 票	97.1%

■調査項目

調査対象	主な設問
一般市民	■あなたの生活・行動について ■大館市での暮らしについて ■移動のしやすさ・公共交通について ■今後のまちづくりについて
高校生	■大館市の暮らしやすさ・過ごしやすさについて ■将来について ■今後のまちづくりについて

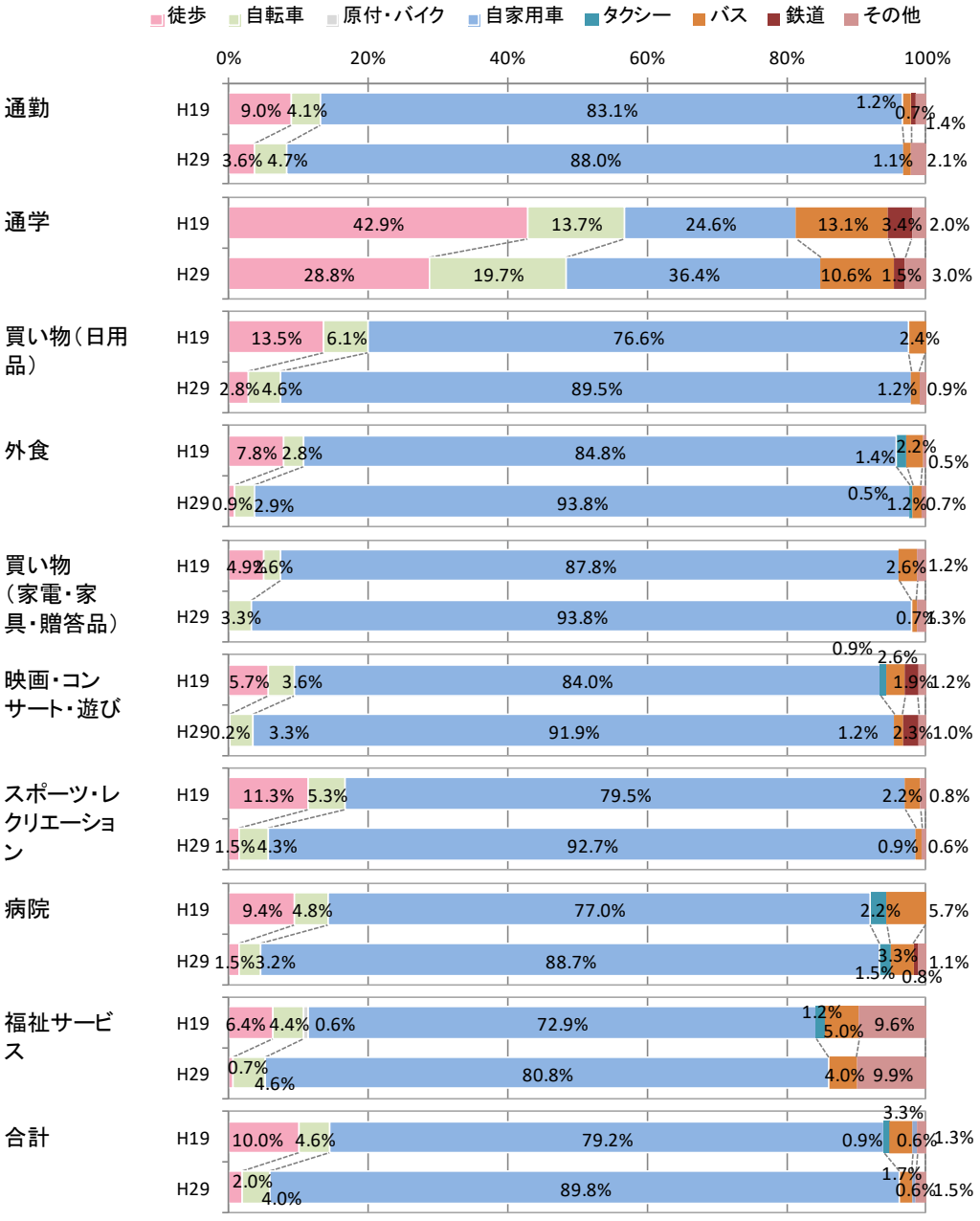
b）調査結果

調査項目のうち、公共交通に関連のある項目を抜粋して、以下に結果を示します。

■主な交通手段

最もよく使われる交通手段は、「通学」を除き、すべての項目でほぼ８割以上が「自家用車」を使用するとの回答になっています。

１０年前と比較すると、全ての目的で「バス」の利用が減少し、全ての目的合計では、「自家用車」を使用するとの回答が 10.6%増加しています。一方、「徒歩」「自転車」「バス」は約半数以下に低下しています。

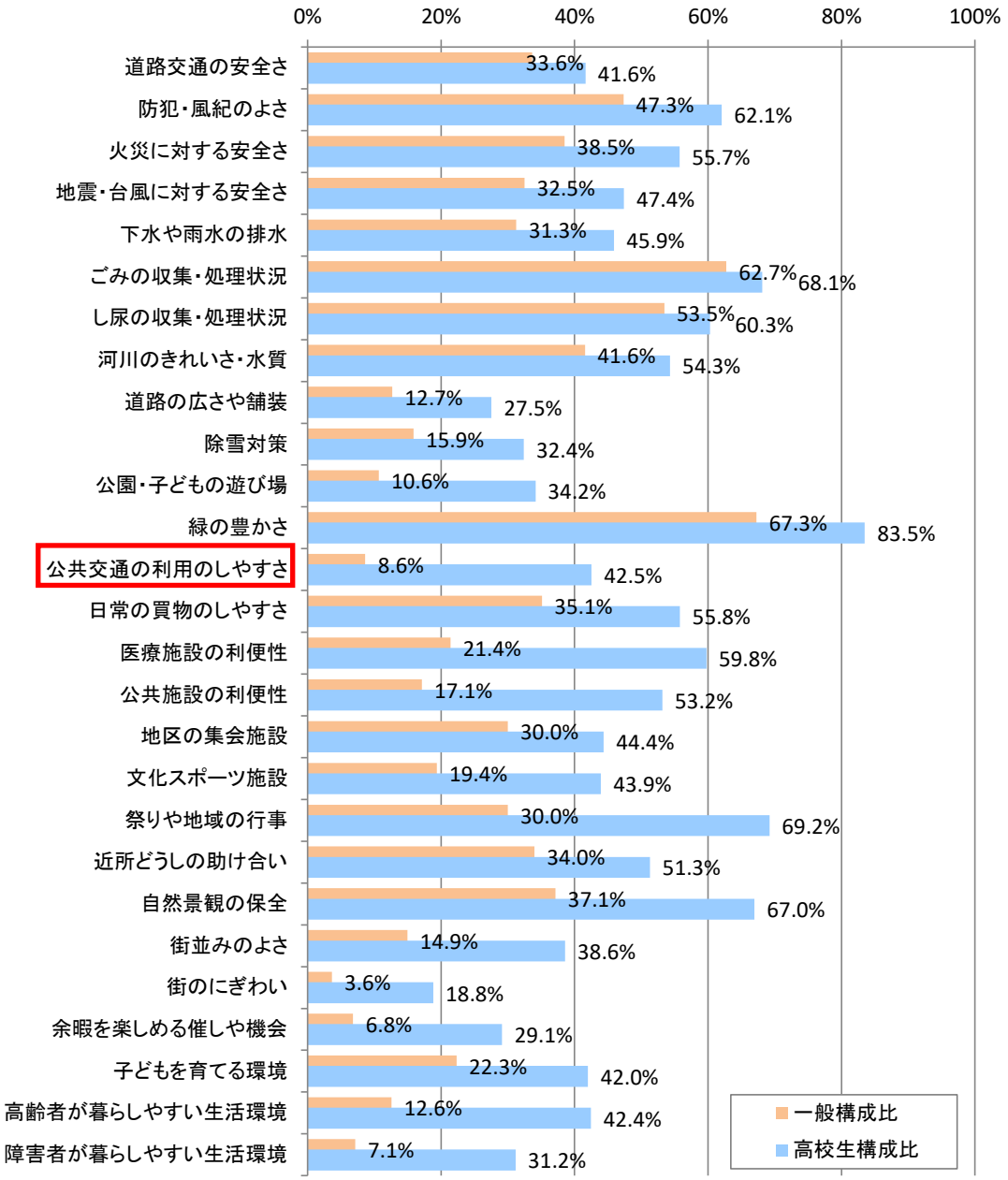


※無回答を除いた割合※単一回答

■大館市の暮らしやすさについての満足度

「公共交通の利用のしやすさ」について、一般では「満足」が 8.6%と少なく、「不満」が 42.5%と多く、全項目の中でも低い満足度となっており、過年度（平成 19（2007）年）実施アンケート結果と比較しても満足度が大きく下がっています。

高校生は、「満足」が 42.5%と高くなっていますが、全項目の中では 17 番目であり、全体では低くなっています。

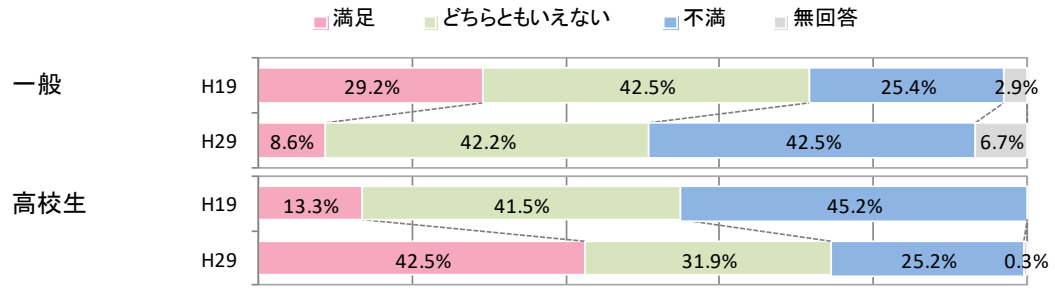


※複数回答　一般　n=883・高校生　n=1,871

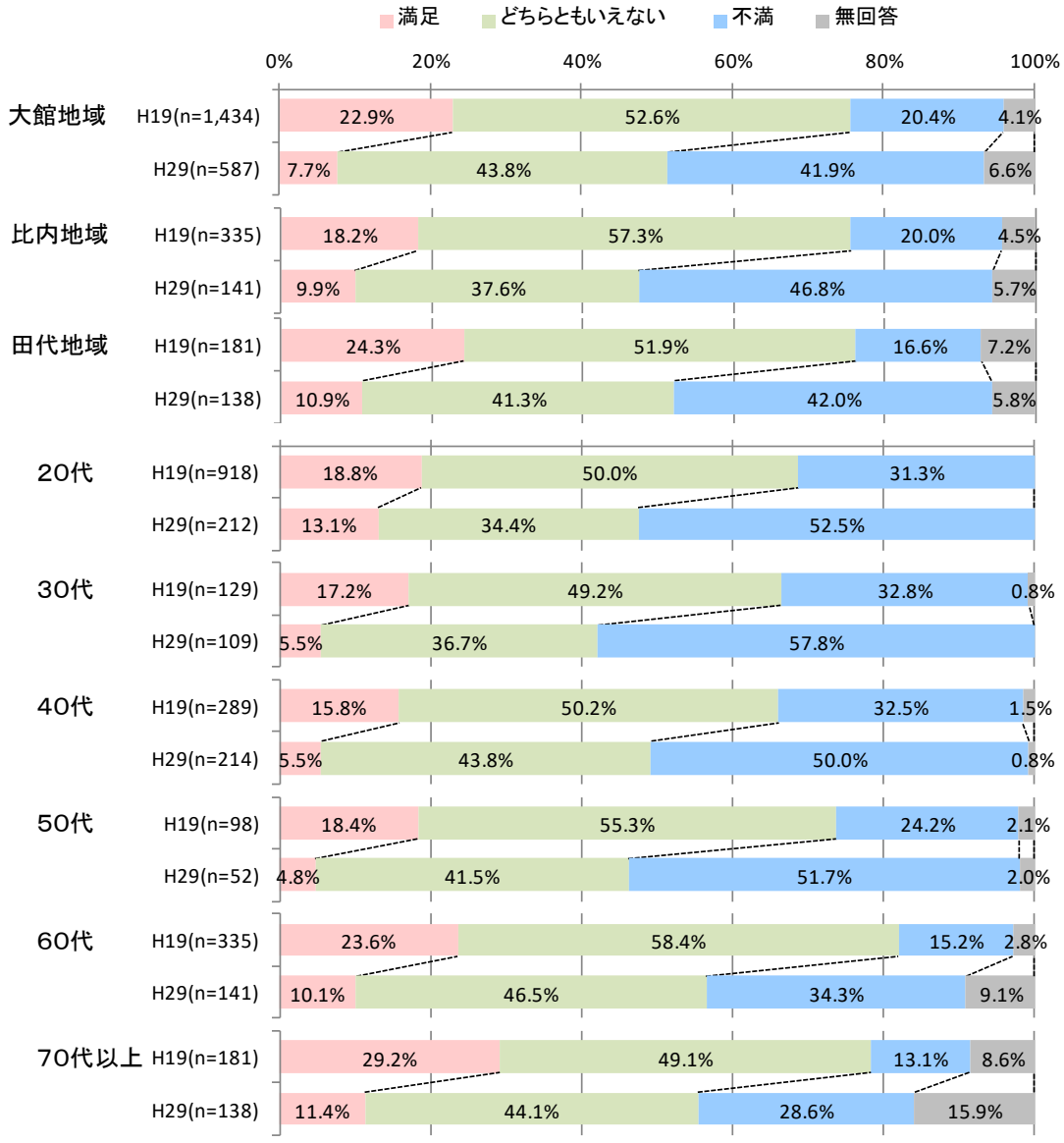
■「公共交通の利用のしやすさ」満足度の過年度との比較、地域別・年齢別の比較

過年度と比較すると、満足度が一般では低下、高校生では上昇しています。

一方、地域別では大館地域で、年齢別では 30 代～50 代で満足度が低くなっており、子育て世代で不満を感じている方が多いと推測されます。

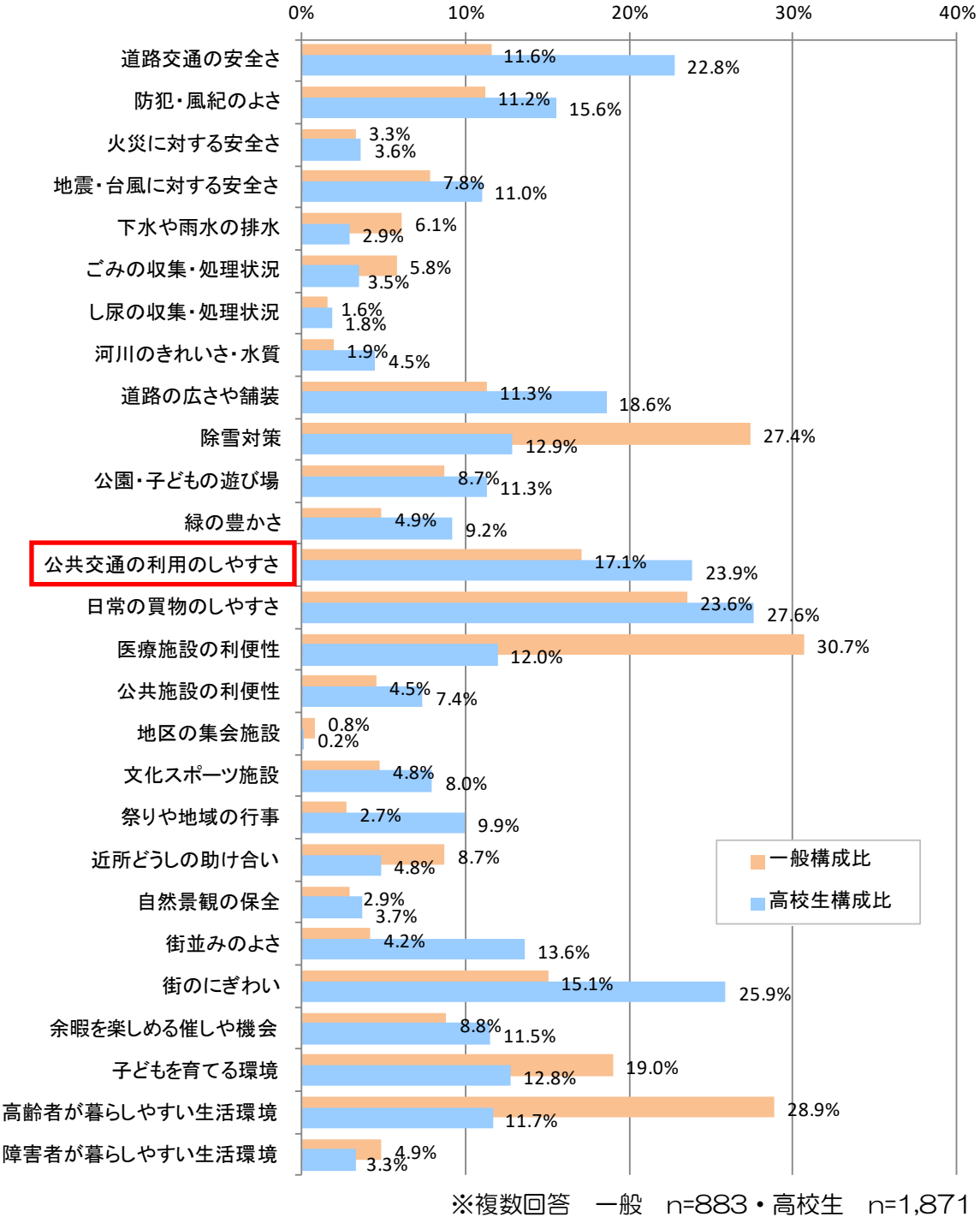


（一般の地域別・年齢別）



■重要視する暮らしやすさの項目

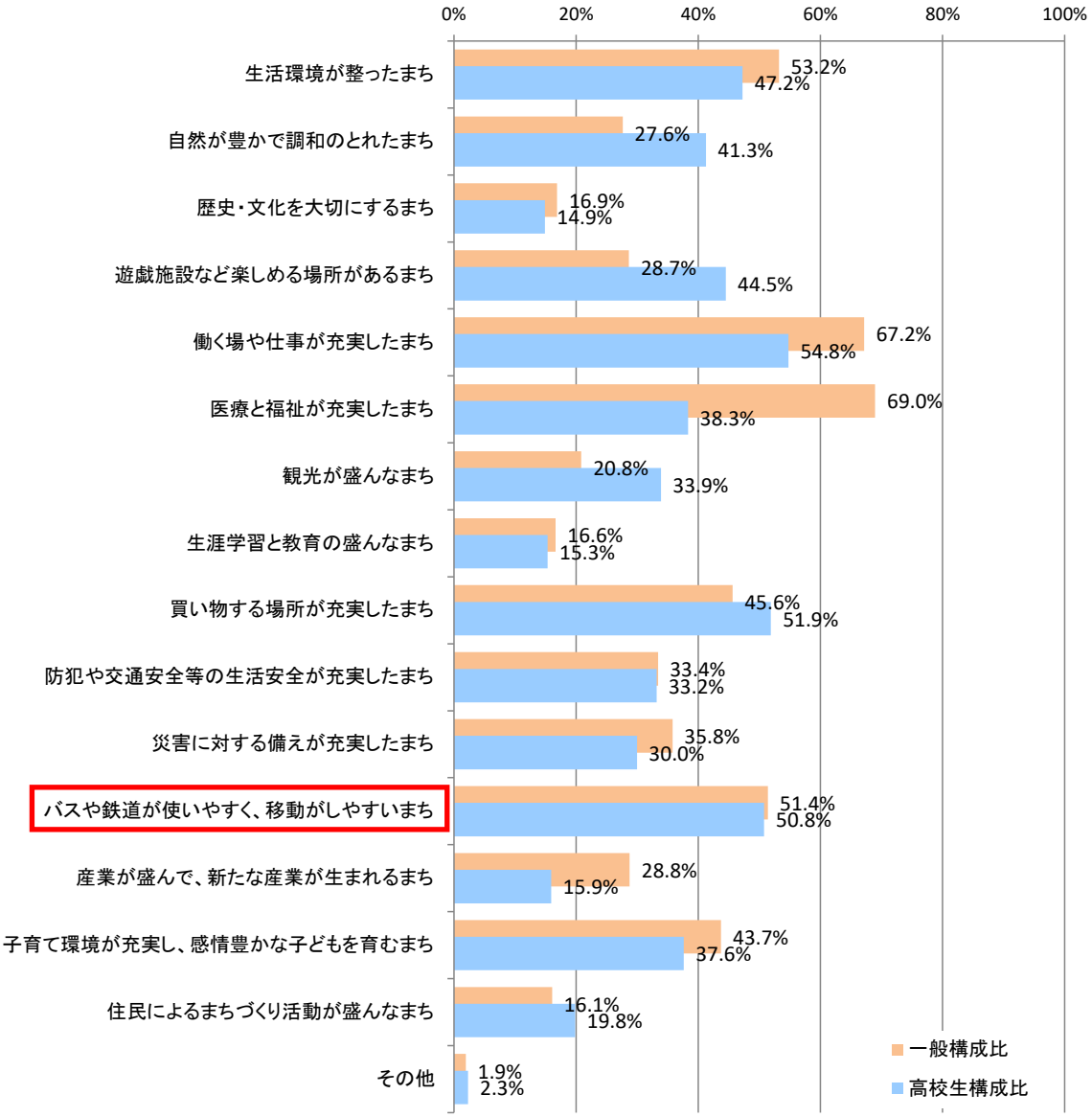
一方、重要視する暮らしやすさの項目では、「公共交通の利用のしやすさ」が一般では17.1%と全項目の中で６番目、高校生では23.9%と全項目の中で３番目であり、満足度が低い一方で重要と考えられていることがわかります。



※複数回答　一般　n=883・高校生　n=1,871

■大館市に期待する重点的な取り組みや、まちづくりに期待すること

「バスや鉄道が使いやすく、移動がしやすいまち」が一般は 51.4%、高校生は 50.8%と、それぞれ約半数の方が公共交通に関する取り組みをあげています。



※複数回答　一般　n=883・高校生　n=1,871

⑤　市民ワークショップ

a）開催概要

■日時

平成 29（2017）年 11 月３日(金・祝)　13：00～16：00

■場所

大館市中央公民館

■テーマ

「まちづくりについて知ろう！」

目的）・まちづくりの背景を知り、市が目指す姿を共有し意識を高める。
・交通の現状と課題を整理し、移動の問題点を洗い出す。

到達点）・地域公共交通網形成計画に反映できるよう、交通に関する課題、市内の移動に関する問題点を共有する。

■次第

【第１部　講演】

13：00～13：10　　事務局あいさつ
大館市役所建設部都市計画課　課長

13：10～14：15　　講演「まち育てに必要な覚悟とは」
講師　北原啓司　教授（弘前大学大学院地域社会研究科　研究科長）

14：15～14：30　　会場レイアウト変更

【第２部　ワークショップ】

14：30～14：45　　事務局紹介、概要説明

14：45～16：00　　ワークショップ

・参加者総数　36 名
・事務局　大館市役所：８名
協和コンサルタンツ：４名

b）開催結果

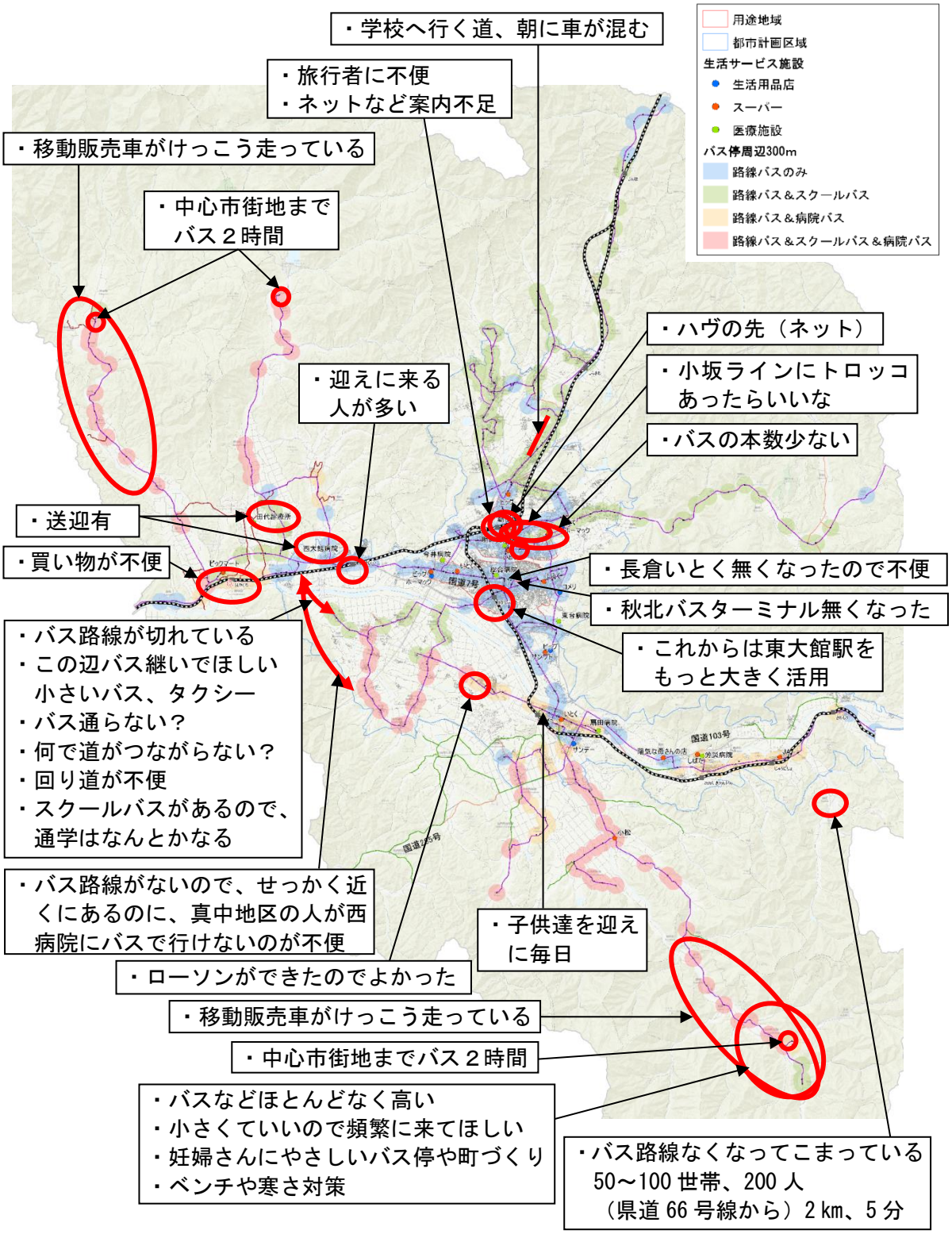
ワークショップで出された意見のうち、公共交通に関連のある項目を抜粋して、以下に結果を示します。

分野	現況・課題	今後の対策・アイディア
バス料金	バスって高い バス料金、距離によるが高い	前払いバス（ハチ公バス） バス料金が乗る前に分かれば。 バス無料 バス料金が、乗る前にわかると便利
バス停・駅など	バス停寒くないかな 駅の駐車場が不便 小坂駅、大館駅のこれからがわからない。→どう変わる。 ハヴに時間つぶす所がない バス停に囲いがない。雨・風つらい。→地域で建てているところもある。 バスターミナルが無くなった。	バス待ちに、駅に図書館があったらいいかも バス待合中心ターミナルで、冬場にも暖をとれる場所 駐車スペースほしい。→バス停に商店がついていたらよい。
バス車両	バスの乗り降りの段差が、老人につらい	ちっちゃいマイクロバスがあったらいい 20 年後にバス会社が存続しているか。 バス、大型→小型へ（10～15 人） 大型バスよりも中・小型で、よりニーズにあった形を！
運行時間	終バスが早い。夜のバスもあれば。（短距離夜行バス？） タリーズで時間つぶし勉強→もったいない人材 終バスが早い（土日はなおさら早い） バスと電車のタイミングが合わない（子供は自転車を活用） 生活リズムに、公共交通がかみあってないのでは？ 田代、タクシーなし。バスダイヤ不便。 桂桜高校の生徒が不便。（バスが少ない） バスの本数が極端に減っているわけではない。	週末深夜バスほしい リズムを合わせる（よく使われる時間帯）←仕事、生活のリズムとバスが合わない バスは、必要な時間にあわせて運行しては。飲み会の帰り、代行が混んでいてなかなか帰れない。 朝晩にバスのダイヤを集中させたらいいのか？（目的に合わせたデマンドバスの利用） 飲み屋帰りの人のために、12 時過ぎ頃の各方面行きのバスや電車があればいい。 生活のリズム。飲んだときの帰り
情報提供・ＰＲ	バス路線が分かりにくい バスの発着時間がわからなくて不便（ＨＰに記載がない） 秋北バスのＨＰ見づらい 中心ターミナルの廃止→情報収集しづらい バスが使い難い、分かる人にしか分からない	走る情報をもっとこまめに発信する。 今、バスの情報はない。←オール大館でやらないと。 地域の家はいっぱいある（観光） 盛岡へ帰ってもよかったが、大館に…人、仕事、ＰＲしたい 観光ＰＲの受け皿がない ブログ、ＰＲ発信「どだすか大館」→ストーリーの発信、説明の上を行く。人が財産。

分野	現況・課題	今後の対策・アイディア
情報提供 ・ＰＲ	大館駅おりたら､バスルートの地図がない｡前は便利だったが､全体的に不便｡大館駅前バスターミナルわからない。 バス路線がわかりにくい 時間が分からない。（分かりづらい）	
バス その他	バスにあまり人が乗ってない 盛岡はイオン自前のバスがある バスで市内を観光するのは難しい バス停が遠い 病院･いとく等にバスが入ってくれているので、便利にはなったと思う 時代が変わってニーズが変わったのに､昔と同じやり方でバスが走っている。	自転車といっしょに市内に運べる電車。 自転車を一緒に持って（バス、電車にもちこんで）移動 市内に循環バスがあれば良いよね。 100 円バスみたいなのがあればいい 乗合バスの株主になって、無料又は100 円でのれるようにする（NPO？） 高齢者の歩行者への気配りが必要。
通院・ 買い物等	長倉いとく閉店で買い物難民増加。 移動販売車でまわっている 移動販売車（以前より）品ぞろえが良くなった 中心部の人は､近くに店がないことに慣れていない 店がどんどんなくなっていく コンビニでお年寄りが買い物している。利用しないとお店なくなる。 （田代）お年寄り・一人ぐらし、買物難民 買い物に行くにも車がなければ毎日食べていけない 有浦地区では買い物を不便と感じた事はない 病院通いは病院で迎えに来る。	バスを利用するのは高齢者がほとんど。行きたいのは病院やスーパー。 日にちを決め乗合バス（予約制？）を出す→病院、買い物 買い物等に不便にならないシステムを考えなければならない（田舎） 移動販売車等に市で補助金を出してもらう 買い物バスツアー等を作る 病院と買い物する場所一緒→予約制メンバー制バス 買物代行
移動手段 全般	子供の送迎等（振休）の時、親が送迎しなきゃならず、親が犠牲になる（親が休みもらう） 電車に乗らずに生活してきた(親の送り迎え、自転車） 子供が少なくなったので､送迎できるようになった 自転車、行きはよいよい（下り）帰り（上り） 歩いていると目立つ。不自然に見える。 子供の送迎（自家用車） 電車（高校生多め） 電車は本数がすくない｡バスは遠まわりになる。	10 年、20 年後人口減少→ウーバー（UBER：配車サービス） 多少なりお金を掛ける。 気持ちを割り切る 自分で出来る事は自分でする 不便になると人が減る､悪循環 ←地域で送迎をしようとするといろいろむずかしい。 （夜に）乗り合いタクシー 町内カー 便利なとこ引っ越す。 必要な施設をまとめて、そこへ行くインフラを整備する

野	現況・課題	今後の対策・アイディア
移動手段全般	中心地に住んでいた時は、公共交通機関が多くて便利だった。郊外住宅地だと、店やバス停まで遠くて不便。働かなくなったら、歩きでもOK。 西地区、下川沿は自家用車とバス・JRで本数は少ないがなんとかなっている。	
車・道路など	年々、運転の判断能力が落ちてくる 18年前、問題は一層深刻に 車優先で、まちなかでも歩行者が利用しにくい 除雪も車優先、融雪設備もごく一部 国道以外にぬける道路がない 車を所有するより、バス・タクシーを利用している方は年間経費が少ない 街中ではバス歩きでもOKだった。嫁いでからは車。 車の維持費がけっこう高い 車がないと仕事できない。子育てできない。買い物できない。 今の時代、交通事故が多いので自転車も心配	20年後の交通手段、バス・電車・タクシー（地域の会社はなくなった）。店も少なくなった。→車がないと、生活・子育て出来ない。
意識・利用促進など	市民→モラルが低いのでは？ゴミのポイ捨て	電車になじみがない。バスに乗ってみよう。 市民と行政のコミュニケーション。 利用者も安心して免許を返納できる市のサポート。 市役所職員は率先して公共交通機関を使うべき。 免許返納の後、どうなるか考えないと →事故をおこさない安全な町をつくる →歩きやすい町をつくる。楽しく生活する。 出資した人が証明書をもらえる 地域資源＝人。PTA、自治会への参加 →つながる→ここに住む意味 イベントを作る→見に来る人のためにまちをキレイにしなきゃ 各地区で爆発（起爆剤）していく 色んな集まりに積極的に参加 コミュニケーション 見るだけでなく知ること 市民参加型、魅力ある町作り 町内から始まるムーヴメント→人が集まる→楽しい・かっこいい 先立つリーダー。マイナー意見をふき飛ばす強い力。 ボランティア精神を育てる。素直に表せるように！子供達の教育。

■市内全域マップ（ワークショップで出された意見）



■ワークショップ全体のとりまとめ

＜大館市で暮らすなかで、移動について感じること＞

○車がないと、仕事・子育て・買い物が難しく、生活できない。
○車による子供の送迎が、親の負担になっている。
○地域によって買い物難民が発生している。店舗もどんどん減っており、車を運転しない高齢者等が歩いて買い物に行けるお店が少ない。
○まちを歩く人が少なく、歩いていると目立ってしまう。
○移動販売車や、病院・いとく等をまわるバスに助けられている。

●車社会の現状をうけ、公共交通の利用についてみてみると…

＜公共交通について感じること＞

○そもそも電車・バスを利用している人が少ない。
○バスの運行時間が生活に合わない。飲み会帰りに利用できる便があると助かる。
○バスの料金や発着時刻、路線、ホームページがわかりにくい。バスターミナルがなくなり、情報収集がしづらい。
○乗る前にバスの料金がわかる・前払いシステム等があれば便利。
○バス停が寒い、遠い。地域でバス停に囲いをつくる案もある。
○バスが細やかに各エリア、お店に寄ってくれると助かる。ただし時間はかかる。

●公共交通の課題をうけ、自分にできる【覚悟】を考えると…

＜今後の方向性、みなさんの覚悟＞

○いつまでも自分で運転し続けることは難しい。「75 歳になったら」等、免許を返納することを具体的に考える。
○免許返納後も安全に暮らしていくために、市とともに、歩きやすく楽しく生活できるまちづくりを進めていく。
○まず、意識してバスに乗ってみることから始める。
○現代のニーズを把握し、小・中型バス等、求められている形で運行することが重要。
○バスの運行情報をこまめに発信し、バックアップの体制も整えることが必要。
○買い物バスツアーの運行・乗り合いバスの株主になる・NPO 化等、「誰がやるのか？」の課題はあるが、様々なアイデアを検討する。

＜これからの暮らしで意識すること＞

地域を支える公共交通・大館市の次の世代を守る覚悟を決め、
人任せにせず、自分でできることは自分で実践していく。
交通に限らず、地域から始まるイベント・情報発信を推進することで
人を呼び込み、まちを元気にする仕組みをつくる。

⑥　公共交通不便地域実証実験

鉄道駅やバス停から離れた公共交通不便地域の住民を対象に、路線バス以外の交通手段の導入や新たな移動手段の可能性について検討するため、『タクシー利用補助券』による実証実験を実施し、効果の検証を行いました。

実施概要と実施結果を以下に示します。

a）実施概要

■実施期間

平成 29（2017）年 12 月 20 日(水)～平成 30（2018）年 1 月 19 日(金)
（午前7時～午後5時）

■対象地区　※公共交通不便地域アンケートを実施した2地区を対象

長木地区：塞の神（さいのかみ）
西館地区：寺崎（てらざき）、八木橋（やぎはし）、五輪台（ごりんだい）、一通（いっとおり）、畑沢（はたけさわ）、板戸（いたど）、水沢（みずさわ）、白沢（しらさわ）、小坪沢（おつぼざわ）

■対象世帯数

地区名称		世帯数
長木地区	塞の神	60
西館地区	寺崎	28
	八木橋(五輪台含む)	43
	一通	8
	畑沢	15
	板戸	40
	水沢	8
	白沢	8
	小坪沢	14
合計		224

■実施方法

- １世帯につき『得とくタクシー券（１枚３００円相当）４枚つづり』を交付
- 利用希望者は、前日の午後５時までに各タクシー会社へ電話で予約
- 利用者は、利用時に券に必要事項（年齢、乗車人数、乗車場所、居住地区、移動目的）を記入し、タクシー運転手へ手渡し
- 利用期間終了後、同封のアンケートへ記入、郵送により回収

b）実証実験実施結果

■配布枚数（1世帯あたり4枚配布）・利用枚数

配布枚数は合計 896 枚で、実施期間中の 1 ヶ月間で計 65 人の方が利用され、利用率は長木地区の方が高くなっていました。

	配布枚数	利用枚数	利用率
長木地区	240	41	17.1%
西館地区	656	24	3.7%
合計	896	65	7.3%

■利用者の特性

年代としては、両地区とも全利用者が 60 代以上と高齢の方に利用していただいた結果となりました。

乗車人数は地区によって大きく異なり、長木地区では「4人利用」がもっとも多く約4割、乗合率が約7割であったのに対し、西館地区では「1 人利用」がもっとも多く約 8 割、乗合率は約 1 割でした。

利用目的は、両地区とも「買物」がもっとも多く、長木地区ではこれに次いで「趣味や習い事・交遊」が、西館地区では「通院」が多くなっていました。

利用料金は、両地区とも「2,000 円以上」がもっとも多く、長木地区ではこれに次いで「1,000 円以上～1,500 円未満」が、西館地区では「1,500 円以上～2,000 円未満」が多くなっていました。

項目	長木地区	西館地区
年代	「70 代」・「80 歳以上」がもっとも多い。すべて 60 代以上。	「70 代」がもっとも多い。 すべて 60 代以上。
乗車人数	「4 人利用」がもっとも多く約 4 割。乗合率（乗車人数 2 人以上の割合）は約 7 割と高い。	「1 人利用」がもっとも多く約 8 割。乗合率（同左）は約 1 割と低い。
利用目的	「買物」がもっとも多く約 6 割。 次いで「趣味や習い事・交遊等」が約 2 割。	「買物」がもっとも多く約 5 割。 次いで「通院」が約 3 割。
利用料金	「2,000 円以上」がもっとも多く約 4 割。 次いで「1,000 円以上～1,500 円未満」が約 3 割。	「2,000 円以上」がもっとも多く約 5 割。 次いで「1,500 円以上～2,000 円未満」が約 2 割。

c）実証実験に関するアンケート結果

■回収状況（1世帯あたり2枚配布。普段から移動に困られている方優先で回答）

アンケート配布枚数は計 448 枚、回収率は両地区とも約 2 割で、長木地区の方が若干高くなっていました。

	配布枚数	回収枚数	回収率
長木地区	120	27	22.5%
西館地区	328	65	19.8%
合計	448	92	20.5%

■回答者の属性

年齢は、利用者の傾向と同様に、60 代以上の方の回答が多くなっていました。

免許の所有状況は地区によって大きく異なり、長木地区では「未取得」がもっとも多く約4割であったのに対し、西館地区では「免許あり」がもっとも多く約 7 割でした。

普段の移動手段も地区によって異なっており、長木地区では「家族や知り合いの車に同乗」がもっとも多く約 4 割であったのに対し、西館地区では「自家用車」がもっとも多く約 7 割でした。

項目	長木地区	西館地区
年齢	「70 代」、次いで「80 歳以上」が多く、それぞれ約 3 割。	「60 代」がもっとも多く、約 5 割。 次いで「80 歳以上」が約 2 割。
免許の所有状況	「未取得」がもっとも多く約 4 割。 次いで「免許あり」が約 3 割。	「免許あり」がもっとも多く約 7 割。 次いで「未取得」が約 2 割。
普段の移動手段	「家族や知り合いの車に同乗」がもっとも多く約 4 割。 次いで「自家用車」が約 3 割。	「自家用車」がもっとも多く約 7 割。 次いで「家族や知り合いの車に同乗」が約 2 割。

■タクシー券の利用状況や評価

今回の実証実験におけるタクシー券利用状況や評価は、地区によって大きく異なっていました。それぞれの設問の回答概要を以下に示します。

利用状況としては、長木地区では約半数の方が利用されていたのに対し、西館地区では約 1 割でした。

「利用しなかった」・「利用できなかった」理由としては、両地区ともに、「自家用車があるから」・「家族や知り合いが送迎してくれるから」が多くなっています。西館地区では、「自家用車があるから」が特に多いほか、「自己負担額が大きいから」も多い傾向にあります。

乗合いの状況は、長木地区では約半数の方が「近所の方や友人と同乗」されていましたが、西館地区では「1 人で乗車した」方が半数でした。

自己負担額は、長木地区では「500 円未満」の方が約半数なのに対し、西館地区では「1,500 円以上」の方が約 3 割と、自己負担額が大きくなっています。

タクシー券を利用して満足した点としては、長木地区では、「家族・友人に頼まずに移動ができた」、西館地区では「都合の良い時間に移動ができた」・「普段の移動手段より早く目的地に到着できた」といった点が挙げられています。

また、不満に感じた点としては、長木地区では「降りるまで料金がわからない」、西館地区では「自己負担額が大きい」といった点が挙げられています。

項目	長木地区	西館地区
ﾀｸｼｰ券利用状況	「利用した」方が約半数。	「利用した」方は約 1 割。
未利用理由	「自家用車があるから」・「家族や知り合いが送迎してくれるから」がもっとも多い。	「自家用車があるから」がもっとも多い。長木地区と比較して「自己負担額が大きいから」も多くなっている。
乗合いの状況	「近所の方や友人と同乗した」方が約半数。	「1 人で乗車した」方が半数。 「近所の方や友人との同乗」はみれらない。
自己負担額	「500 円未満」の方が多く約半数。	「1,500 円以上」の方が多く約 3 割。
満足した点	「家族・友人に頼まずに移動ができた」がもっとも多く約 3 割。	「都合の良い時間に移動ができた」・「普段の移動手段より早く目的地に到着できた」がもっとも多く約 3 割。
不満な点	「降りるまで料金がわからない」がもっとも多く約 3 割。	「自己負担額が大きい」がもっとも多く約 3 割。

■今後、市に期待する取り組み

『得とくタクシー券』のような補助制度が導入された場合の利用意向としては、両地区とも、約４割の方が「利用したい」と回答しており、「利用しない」は１割未満と、利用意向は高くなっていました。

あれば便利だと思う制度や仕組みとしては、長木地区では、「今回のようなタクシー利用補助制度」もっとも多く、次いで、「近所の方と気軽に同乗し、タクシーを利用できる仕組み」なっており、タクシーの活用を求める意見が多くなっています。

一方、西館地区では、「病院送迎バスの活用」もっとも多くなっているほか、「スクールバスの活用」という意見も多く、既存バスの活用が期待されています。

新たな制度や仕組みが導入された場合の運行頻度の希望としては、両地区ともに、「週1～2回程度」がもっとも多く、高齢者の方が、買物、趣味、通院などに通う頻度に対応した運行が求められていることがわかります。

項目	長木地区	西館地区
利用意向	「利用したい」がもっとも多く約４割、「どちらともいえない」が約３割。	「利用したい」・「どちらともいえない」がそれぞれ約４割だが、「利用したい」が若干多い。
あれば便利だと思う制度や仕組み	「今回のようなタクシー利用補助制度」がもっとも多く、次いで「近所の方と気軽に同乗し、タクシーを利用できる仕組み」。	「病院送迎バスの活用」がもっとも多く、次いで、「決まった時間に運行する乗合タクシー」。
運行頻度の希望	「週1～2回程度」がもっとも多い。	「週1～2回程度」がもっとも多く約６割、次いで「週3～4回程度」が約３割。

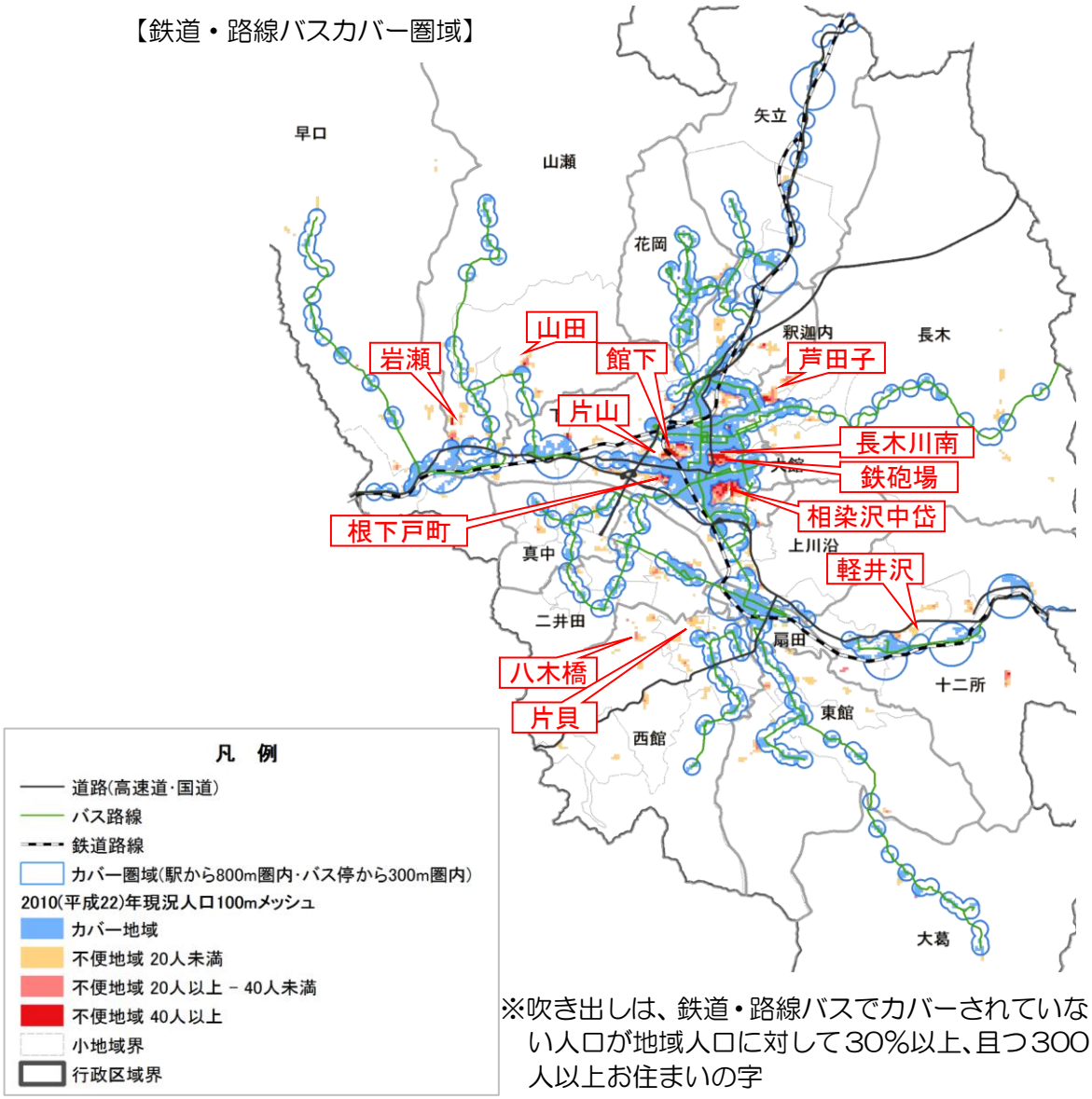
(3) 大館市の地域公共交通を取り巻く課題

本市の目指す方向性や地域及び公共交通の現状を踏まえると、持続可能な公共交通網を実現する上で、以下の３つの公共交通を取り巻く課題が挙げられます。

① 公共交通不便地域の増大やサービス低下への対応

- 歩いて鉄道駅またはバス停までアクセスできない集落などの公共交通不便地域が存在しており、今後、高齢化により徒歩圏域が狭まることで、公共交通不便地域がさらに増大することが懸念されます。
- 利用者の減少を受け、便数の減少、路線の経路変更・統廃合などによるサービス低下も懸念されるため、公共交通の利用実態を踏まえた対応が課題です。

【鉄道・路線バスカバー圏域】



※吹き出しは、鉄道・路線バスでカバーされていない人口が地域人口に対して30%以上、且つ300人以上お住まいの字

表　平成 22（2010）年 公共交通不便地域（鉄道・路線バスカバー率の低い字を抽出）

平成17年合併前	明治22年合併前	平成22(2012)年国勢調査結果(100mメッシュ)					
		字名	総人口	カバー人口	カバー率%	空白人口	空白率%
大館市	旧大館町	字観音堂	1,652	1,280	77.4%	373	22.6%
		字館下	389	18	4.5%	371	95.5%
		字桜町	130	74	56.8%	56	43.2%
		字桜町南	298	124	41.6%	174	58.4%
		字象ケ鼻	196	38	19.6%	158	80.4%
		字水門前	439	303	68.9%	136	31.1%
		字相染沢中岱	820	56	6.8%	764	93.2%
		字池内道下	134	2	1.6%	132	98.4%
		字長木川南	891	268	30.1%	623	69.9%
		字鉄砲場	716	83	11.6%	633	88.4%
		字八幡沢岱	330	190	57.7%	139	42.3%
		城西町	435	268	61.5%	168	38.5%
		水門町	463	287	61.9%	177	38.1%
		清水	2,176	1,706	78.4%	470	21.6%
		東台	3,418	2,496	73.0%	922	27.0%
	旧釈迦内村	釈迦内	5,727	4,738	82.7%	990	17.3%
		商人留	277	27	9.9%	250	90.1%
		松木	389	211	54.4%	177	45.6%
	旧長木村	芦田子	777	34	4.4%	743	95.6%
		雪沢	518	311	60.0%	207	40.0%
		東	101	5	5.2%	95	94.8%
		柄沢	1,852	1,459	78.8%	393	21.2%
		茂内	102	3	2.7%	99	97.3%
	旧十二所町	猿間	172	0	0.0%	172	100.0%
		軽井沢	750	432	57.6%	318	42.4%
		道目木	284	156	54.8%	128	45.2%
	旧下川沿村	川口	2,094	1,767	84.4%	327	15.6%
		片山	730	13	1.7%	717	98.3%
		餅田	128	22	17.0%	106	83.0%
	旧上川沿村	根下戸新町	240	140	58.3%	100	41.7%
		根下戸町	446	111	24.8%	335	75.2%
	旧真中村	小袴	97	0	0.0%	97	100.0%
		出川	177	80	45.3%	97	54.7%
		櫃崎	435	298	68.5%	137	31.5%
	旧二井田村	二井田	1,590	1,201	75.6%	388	24.4%
田代町	旧早口村	早口	2,626	2,261	86.1%	364	13.9%
	旧山瀬村	岩瀬	2,523	1,702	67.5%	821	32.5%
		山田	866	374	43.2%	492	56.8%
比内町	旧西館村	小坪沢	56	0	0.0%	56	100.0%
		白沢水沢	46	0	0.0%	46	100.0%
		八木橋	473	0	0.0%	473	100.0%
		片貝	780	480	61.5%	300	38.5%
	旧扇田町	字扇田道下	11	0	0.0%	11	100.0%
	旧東館村	味噌内	363	178	48.9%	185	51.1%

※空白（カバーされていない）人口 300 人以上または空白率 30%以上の字を抽出。
うち、網かけは 300 人以上かつ 30%以上を示す。

② ニーズに応じた公共交通の効率化・維持

- 市内の路線バスは、集落と中心市街地を結ぶ路線などで特に乗車密度が低下し、バス事業者が継続して路線を維持することが困難となっています。
- 今後、利用者数の減少により、市の経済的負担の増加、財政圧迫が懸念されるため、利用者ニーズに応じた公共交通の効率化・維持が課題です。

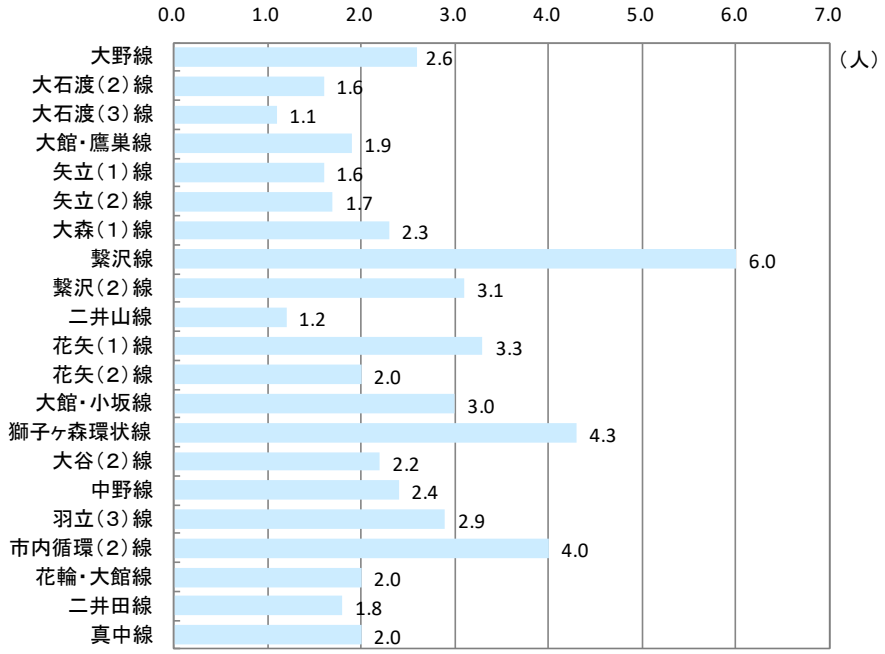


図　平成 28（2016）年度 路線バス系統別平均乗車密度

※平均乗車密度：バスの利用状況を表す理論値で、バス路線の起点から終点までの 1 運行の 1 台当たりの平均乗客数を示す算定値。

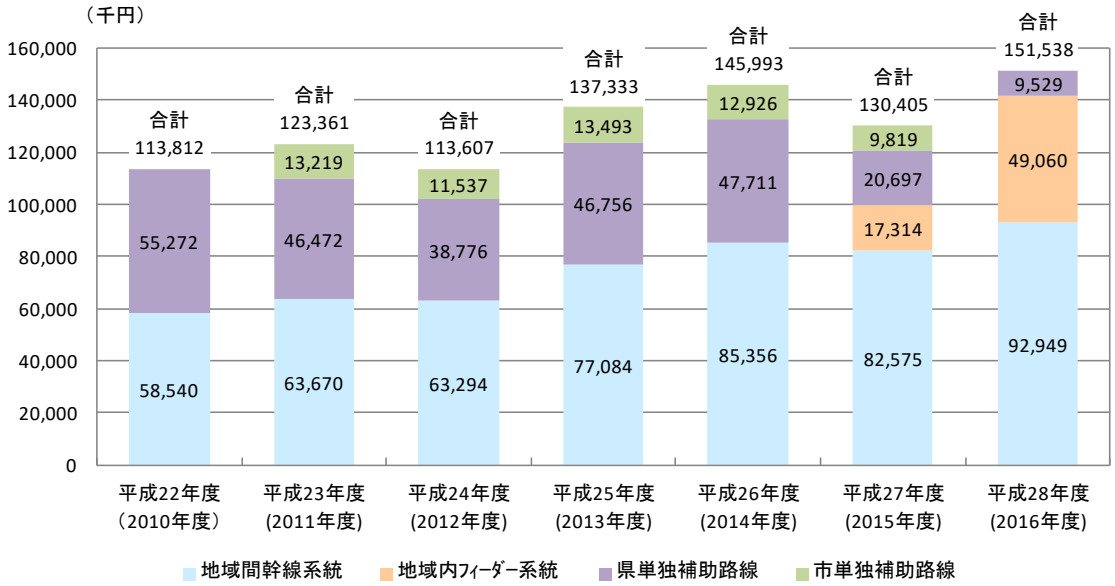
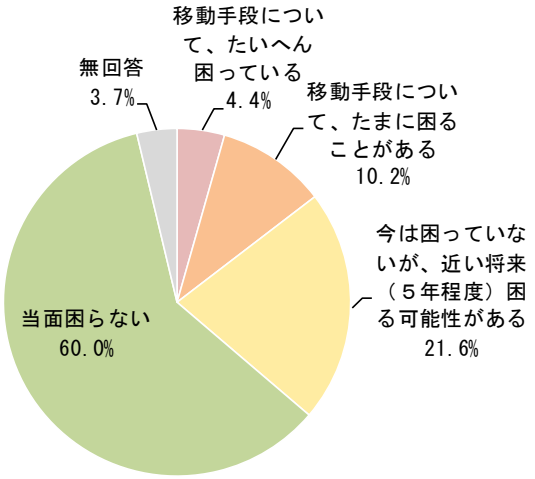


図　本市が負担する生活路線補助金の推移

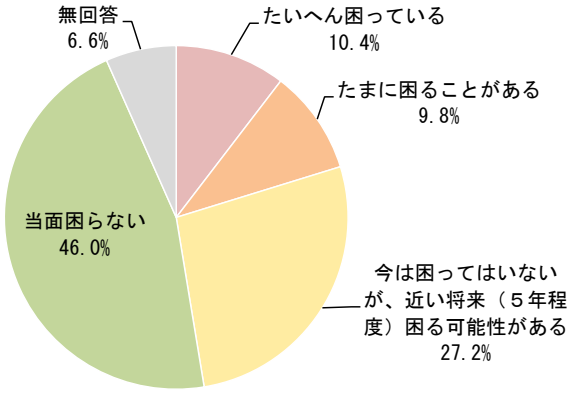
③ 交通弱者増加への対応、交通手段の確保

- アンケート結果では、一般市民では約４割、公共交通不便地域住民では約５割が、「移動手段に困っている・近い将来困る可能性がある」と回答しており、交通手段の確保への不安を抱いています。
- 今後、高齢化の進行とあわせて免許返納者も増加すると予測され、返納後の移動手段の確保・交通サービスの提供が課題となります。

＜外出時の移動手段で困ることがあるか＞

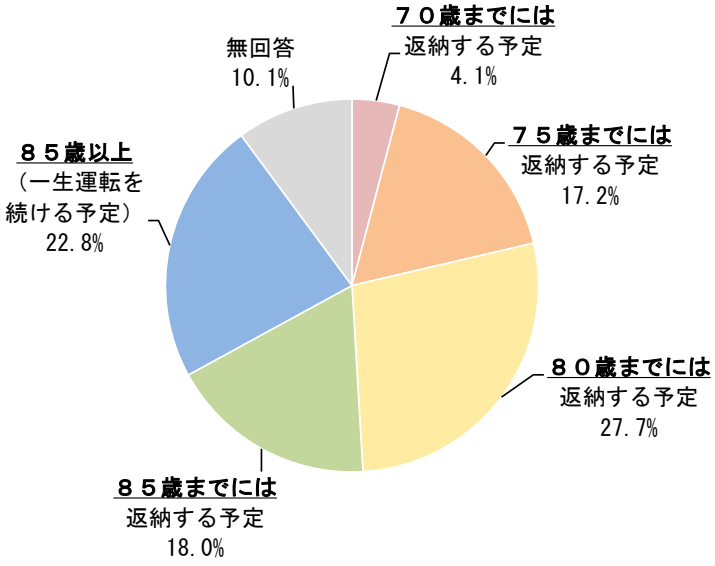


（一般市民アンケート）



（公共交通不便地域住民アンケート）

＜今後の免許の返納予定について＞



（公共交通不便地域住民アンケート）

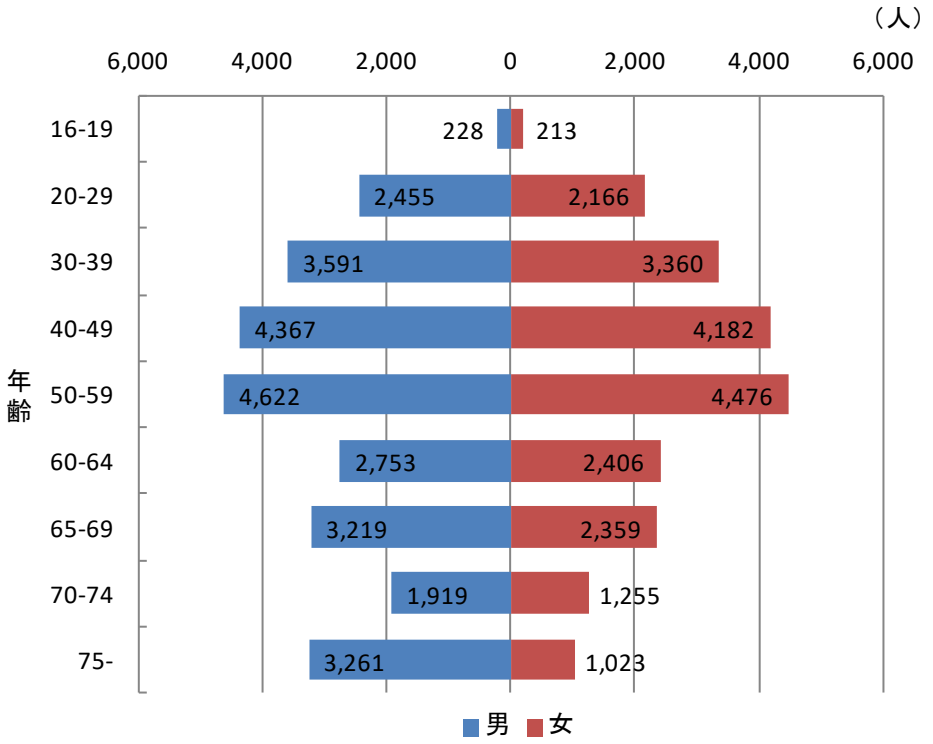


図　大館署管内免許人口（男女別・年齢別）平成 29（2017）年３月 31 日時点

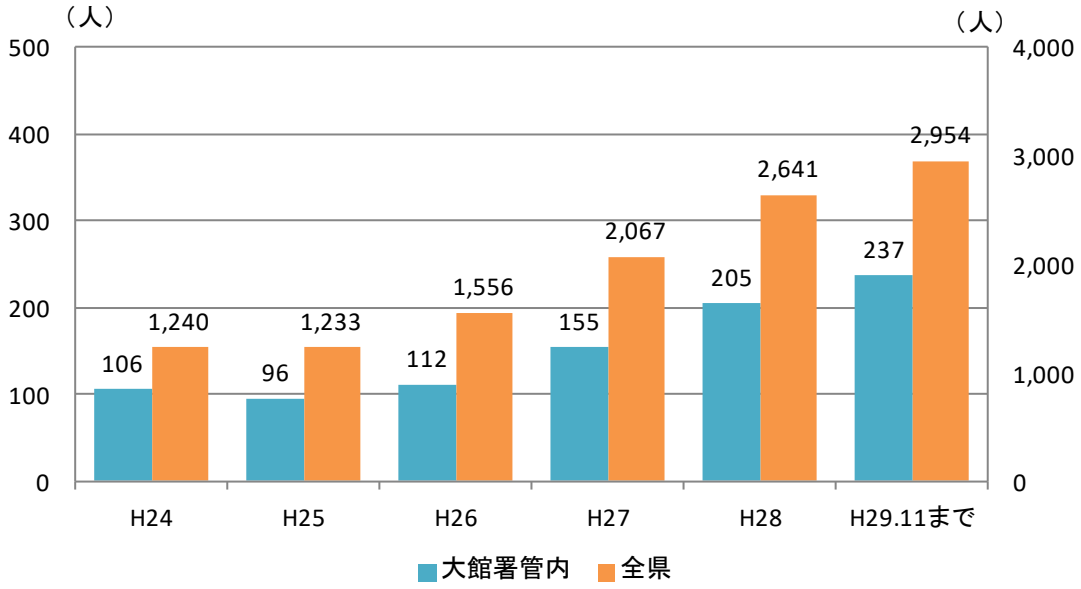


図　大館署管内・県内免許返納者数の推移

５　計画の基本方針及び目標

(1) 基本的な方針

本市のまちづくりのコンセプト（将来像）として「おおだて未来づくりプラン」に掲げる『匠と歴史を伝承し、多様性を力に変えていく「未来創造都市」』を実現するためには、市民がいきいきと暮らすための社会基盤が不可欠になります。

こうした社会基盤の一つである公共交通には、市民の日常生活に関する身近な移動や、観光交流など他県・他市町村との広域的な移動、産官学の連携による地域活性化など、様々な「つながり」を支える重要な役割が求められています。

また、「都市計画マスタープラン」及び「立地適正化計画」等のまちづくりの計画と連携しながら、市民・交通事業者・行政など、様々な主体と取り組む持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指します。

■おおだて未来づくりプランにおけるまちづくりのコンセプト（将来像）

匠と歴史を伝承し、多様性を力に変えていく「未来創造都市」

■大館市地域公共交計画で目指す将来像

「もっと活用し、もっとつながる暮らし」を支える
公共交通ネットワークの形成

■大館市地域公共交通計画における基本的な方針

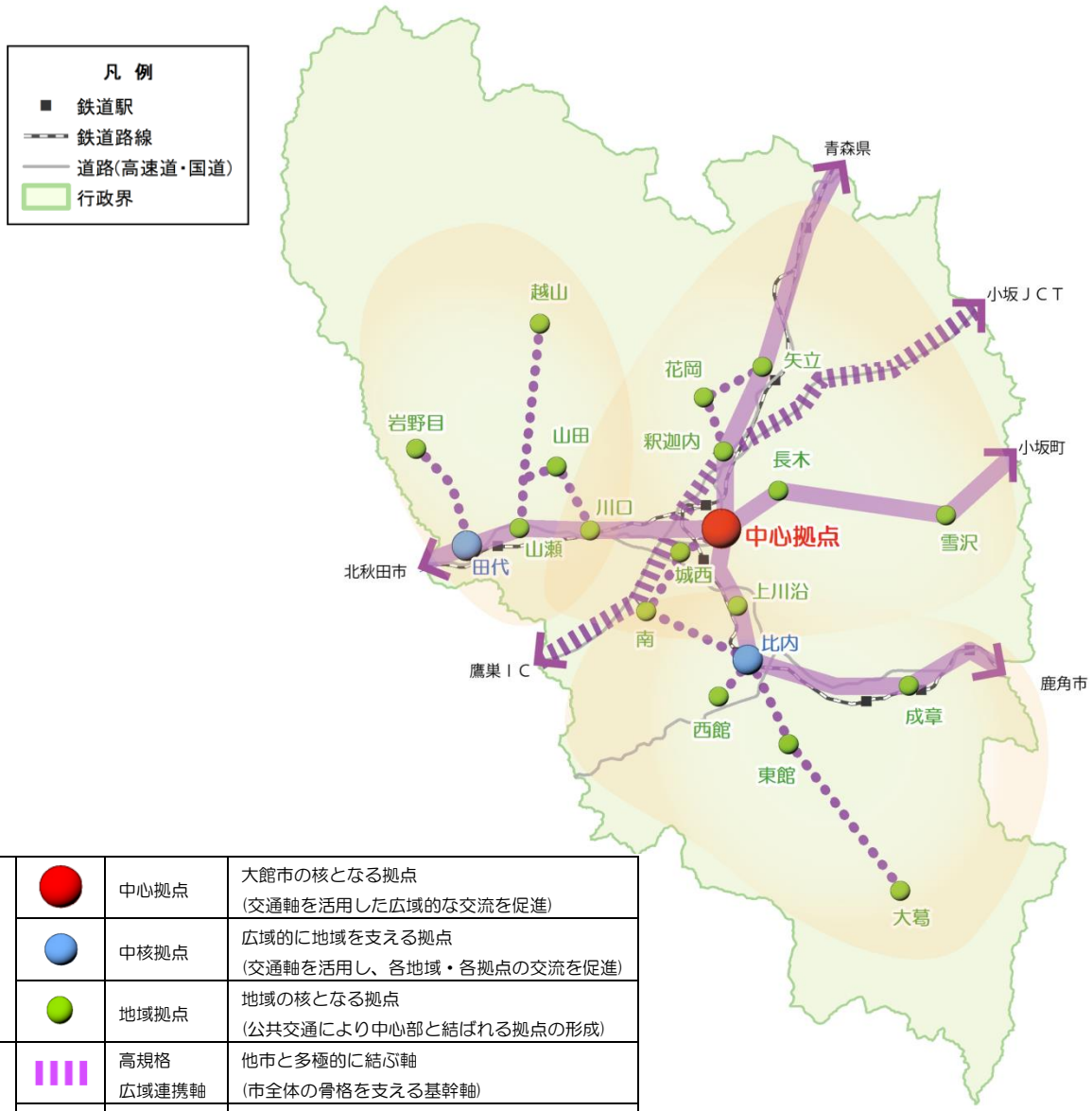
（１）利用実態・ニーズを踏まえた市民の日常生活を支える移動手段の確保

（２）まちづくりと連携し、交流を促進する公共交通ネットワークの形成

（３）地域ぐるみで守り育てる持続可能な公共交通の構築

■本市が目指す将来都市構造

○「中心拠点・中核拠点」内の鉄道駅については、乗換・乗継結節点として、利用者の移動ニーズに対応した結節機能の形成を図ります。
○特に、にぎわいの要となる大館駅については、広域的・拠点的な結節点として、バス路線との乗換・乗継機能を確保するとととともに、利用者の利便性向上や情報発信力の強化を図ります。
○「地域拠点」については、「中心拠点・中核拠点」とのネットワーク化を図ります。



拠点	●	中心拠点	大館市の核となる拠点 (交通軸を活用した広域的な交流を促進)
	●	中核拠点	広域的に地域を支える拠点 (交通軸を活用し、各地域・各拠点の交流を促進)
	●	地域拠点	地域の核となる拠点 (公共交通により中心部と結ばれる拠点の形成)
軸	▮▮▮▮	高規格 広域連携軸	他市と多極的に結ぶ軸 (市全体の骨格を支える基幹軸)
	▬	広域連携軸	中核や地域と多極的に結ぶ軸 (鉄道や幹線バスにより骨格を支える基幹軸)
	●●●	地域連携軸	地域同士を結ぶ軸 (地域交通等(支線バス・地域主体の交通)による移動手段の確保に向けた取組み)
圏域	▭	生活圏域	地域特性を踏まえ、生活を維持していく圏域 (各地域における経済活動や居住、地域づくり)

図　地域公共交通計画将来都市構造図

⑵ 前計画の目標達成状況

平成 26（2014）年度に策定した「大館市地域公共交通総合連携計画」で掲げていた目標値の達成状況について検証した結果を以下に示します。

目標１　路線バスの乗車率向上と既存路線堅持による公共交通確保を図ります。

【達成状況】

- 以下の取り組みについて、平成 26（2014）年から継続して実施しました。
- 大館市得とく定期券への支援、バス＆ウォーク事業による脱マイカー、公共交通利用促進のためＰＲチラシを配布しました（得とく定期券チラシ、バス＆ウォークパンフレット）。
- バス利用者へ、タイムリーでわかりやすい情報を周知できるよう地図を作成し配布しました（バスマップ）。

目標２　大館市得とく定期券を継続し、高齢者や障害者の利用支援を図ります。

【達成状況】

- 平成 23（2011）年度の実証実験から支援を開始した得とく定期券は、販売実績にあるとおり市民に周知され利用者枚数も定着しています。今後も事業を継続して実施します。

大館市得とく定期券の販売状況

年度別販売状況

平成 25（2013）年度～平成 28（2016）年度

種類	平成２５年度（２０１３年度）		平成２６年度（２０１４年度）		平成２７年度（２０１５年度）		平成２８年度（２０１６年度）	
	枚数	補助金額	枚数	補助金額	枚数	補助金額	枚数	補助金額
１か月定期	243	1,701,000	176	1,232,000	173	1,211,000	161	1,127,000
３か月定期	435	4,785,000	362	3,982,000	316	3,476,000	282	3,102,000
６か月定期	780	9,360,000	934	11,208,000	974	11,688,000	1,009	12,108,000
計	1,458	15,846,000	1,472	16,422,000	1,483	16,375,000	1,452	16,337,000

目標３　利用者ニーズを踏まえて、住宅密集地などへの新たな路線バスの運行を目指します。

【達成状況】

・新たな路線バスの運行の実施には至りませんでしたが、利用者のニーズを踏まえた下記取り組みを実施しました。

〇二井田・真中地区コミュニティバス運行経路変更（平成 26（2014）年 10 月１日～）
地域住民からの要望を受け、運行経路を大町を経由するルートに変更することで、大町・鍛冶町周辺病院への通院などの利便性向上を図りました。

〇平成 27（2015）年３月からは、高速バス路線「盛岡行き」と「仙台行き」で、バス停留所「高速大館（鍛治町）」を新設し、併せて待合所やトイレを有した施設も「ハチ公プラザ」１階に設置。長木川以南での市街地停留所を確保しました。

〇平成 27（2015）年４月、一部路線を東大館駅経由とすることで、通学時間帯において花輪線を利用する生徒の利便性向上を図りました。また、市内循環バスハチ公号の運行経路を統一し、分かりやすくしました。

目標４　バス利用者数（補助対象路線１９路線の合計年間利用者数）の増加を以下のとおり目指します。

平成 26 年度 （2014 年度）	平成 27 年度 （2015 年度）	平成 28 年度 （2016 年度）
1,263,000 人以上	1,288,000 人以上	1,314,000 人以上

※目標数値は、平成 25（2013）年度の輸送人員を基に、人口減少の影響を考慮した指数を乗じ、協働推進事業により３%の増加を目指すことを目標とします。

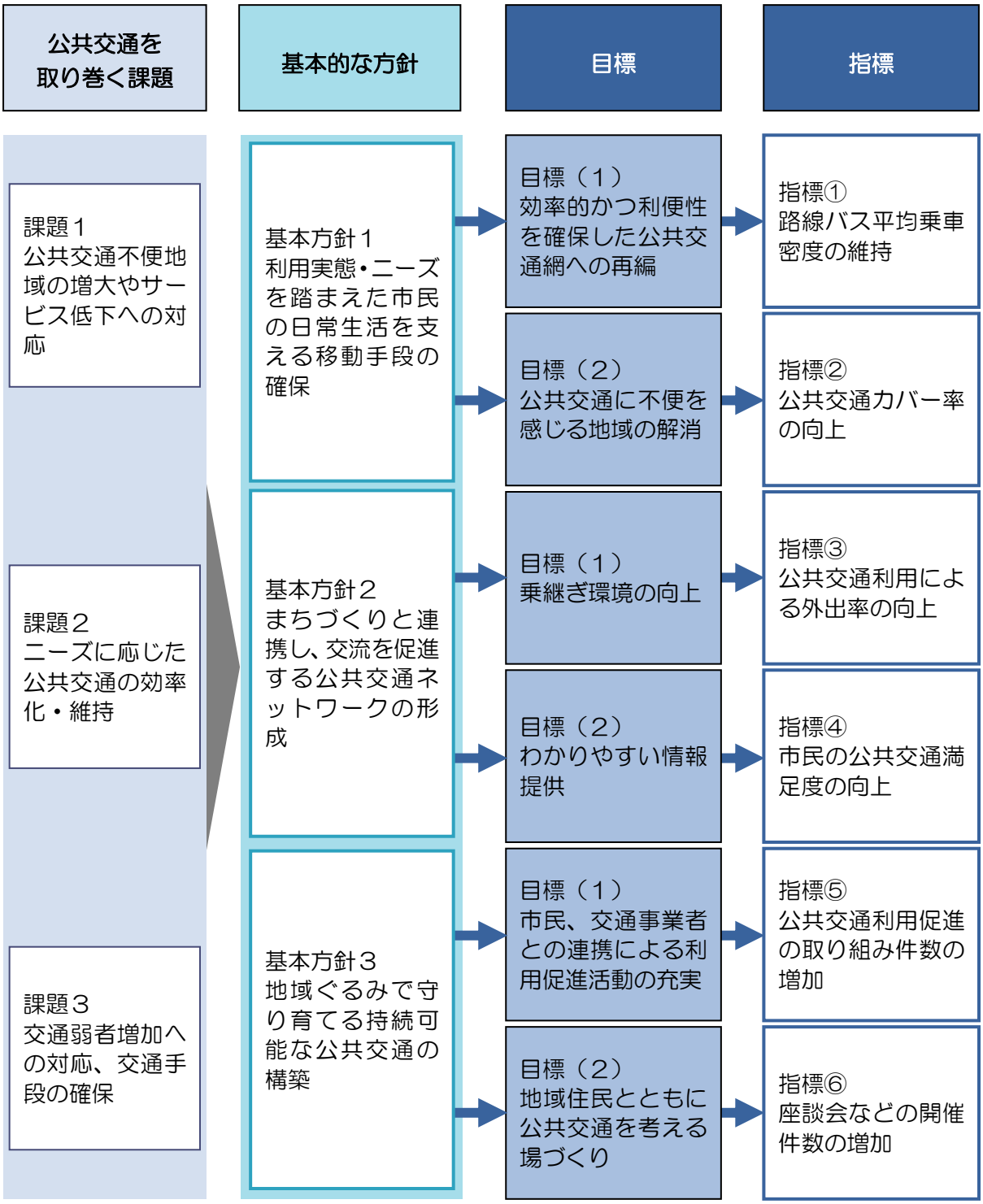
【達成状況】

平成 26 年度 （2014 年度）	平成 27 年度 （2015 年度）	平成 28 年度 （2016 年度）
1,063,267 人	1,007,885 人	972,028 人

・目標を大幅に下回る結果となりました。
・人口減少要因のほか、高校統廃合に関連し２路線が廃止されたことも挙げられ、その統合校の位置も中心市街地に近く、バスで通学する生徒数が減少したものと思われます。
・利用促進対策として、各種チラシの配布や、夏休み限定小学生５０円・中学生１００円の定額運賃事業、バスの乗り方教室やバス車両展示などのイベント活動を実施したものの、新たな利用者の獲得までには至りませんでした。

(3) 計画の目標

本市の公共交通を取り巻く課題の解決に向けて、基本的な方針に基づき、計画期間における目標と指標を以下のように設定します。



(4) 目標の達成度を評価する指標

①路線バス平均乗車密度の維持

市内を運行する路線バスの平均乗車密度（バスの利用状況を表す理論値で、バス路線の起点から終点までの１運行の１台当たりの平均乗客数を示す算定値）を令和９（2027）年度は、全系統平均で 2.4 人を維持することを目標とします。

現況値 （平成 28（2016）年度）	目標値 （令和９（2027）年度）	出典データ
2.4 人	2.4 人	路線バス運行実績

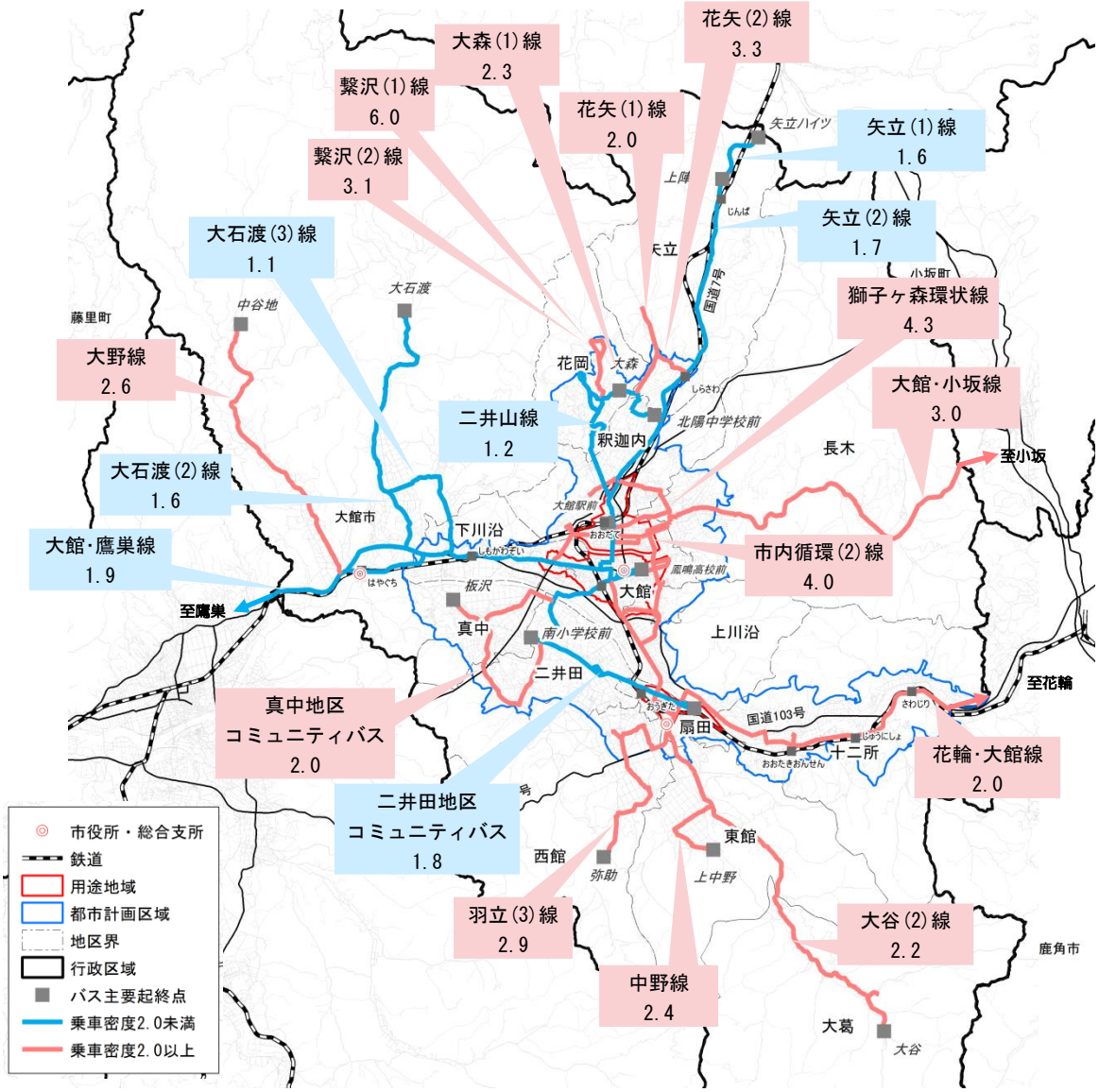


図　路線バス系統別平均乗車密度（平成 28（2016）年度）

②公共交通カバー率の向上

公共交通の利用圏カバー率（行政区域内・総人口ベース）を向上させることを目標とします。

カバー率は、現状のままの公共交通網で将来推計人口をベースにした場合、予測では令和17（2035）年で約78%と、現状からほぼ横ばいとなりますが、多様な運行形態による交通手段の確保などにより、利用圏を拡大することを目指します。

現況値 （平成22（2010）年度）	中間値 （令和5（2023）年度）	目標値 （令和9（2027）年度）	出典データ
78.1%	87.3%※	80.0%	バス路線図 国土数値情報

※実証運行中のmobiプロジェクトの運行範囲を含む

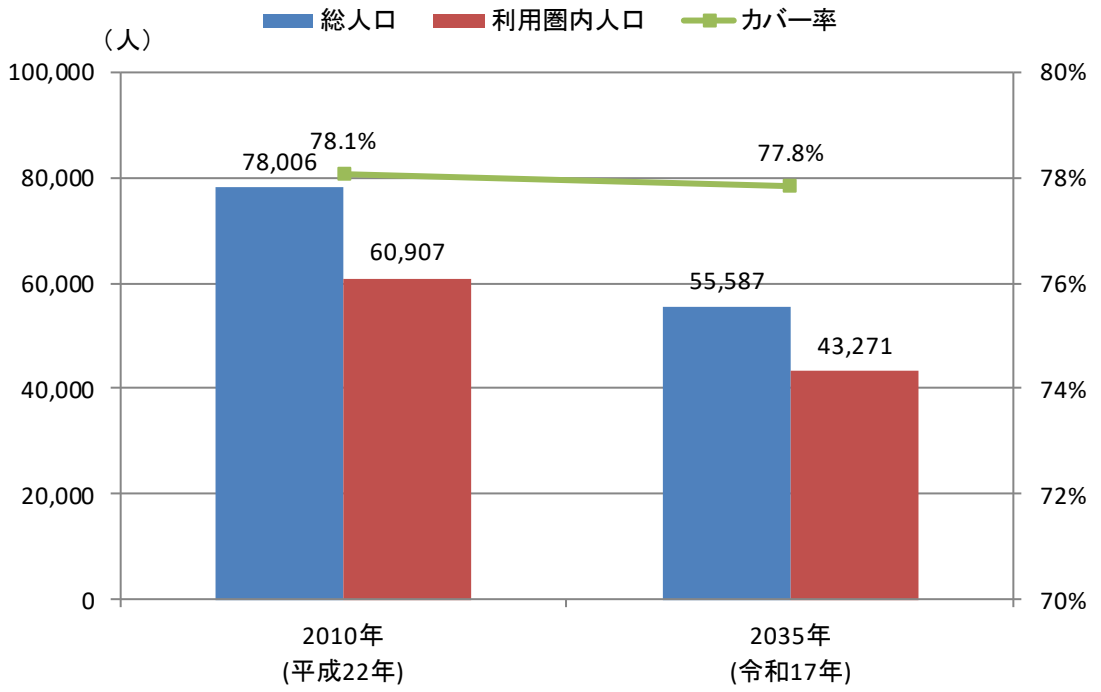


図　公共交通（駅、バス停）利用圏内人口とカバー率推計値

③公共交通利用による外出率の向上

路線バス等の公共交通の利用率が高い年代である、60 歳以上のかたの日常生活における公共交通利用率の向上を目指します。

買い物・通院などの日常生活における路線バス等の公共交通利用率（平成 29（2017）年度市民アンケートで、「鉄道」「バス」「タクシー」利用と回答した人の割合）は、「病院への通院」「福祉サービス」などで多くなっており、全目的では 5.3%と、平成 19（2007）年度の 7.6%と比較して約 2%減少しています。

今後は、運転免許を返納した後も、それまでと変わらない生活スタイルを維持できるよう、公共交通で外出しやすい環境を作ることで、日常生活の移動における公共交通利用率を令和 9（2027）年度は、約 1%増の 6.0%を目指します。

現況値 （平成 29（2017）年度）	目標値 （令和 9（2027）年度）	出典データ
5.3%	6.0%	市民アンケート調査

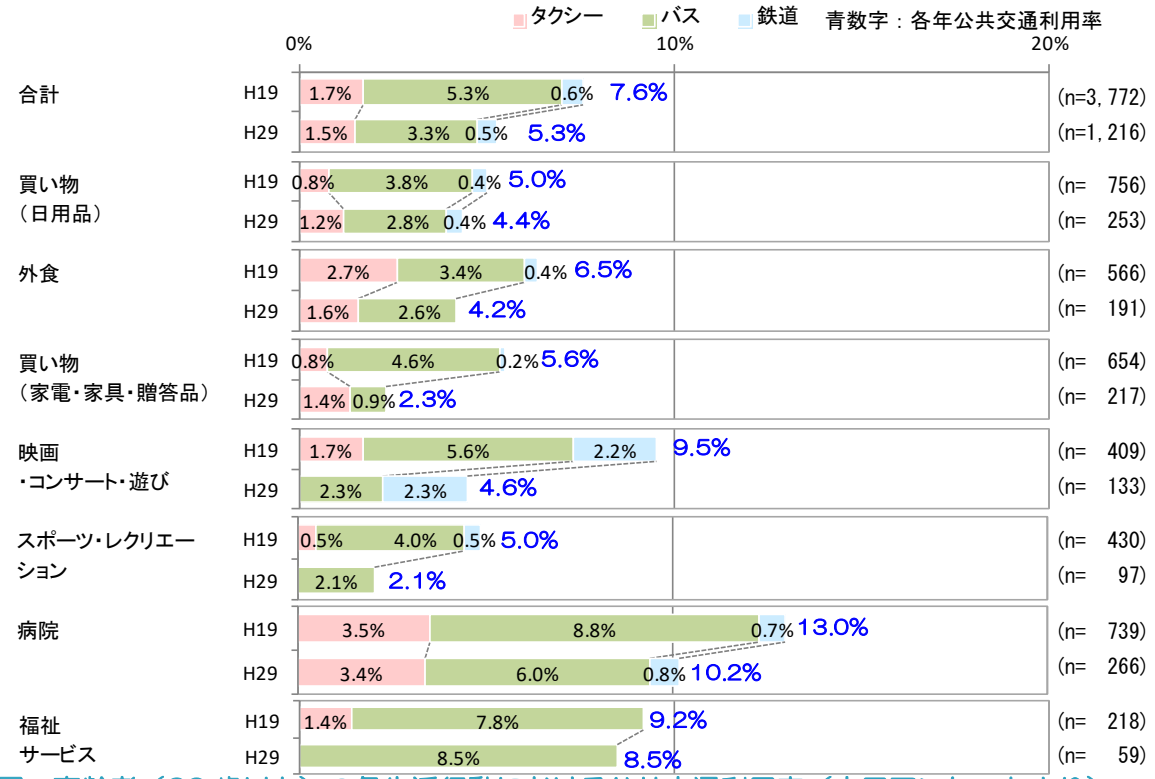


図　高齢者（60 歳以上）の各生活行動における公共交通利用率（市民アンケートより）

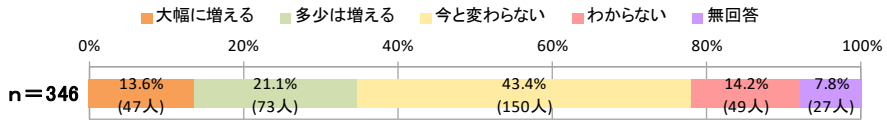


図　公共交通の利用しやすさが改善された場合の外出（公共交通不便地域アンケートより）

④市民の公共交通満足度の向上

暮らしやすさの満足度のうち、「公共交通の利用のしやすさ」に関する満足度（アンケートで「満足」と回答した人の割合）を向上させることを目標とします。

平成 29（2017）年度の市民アンケート調査では、「満足」と回答した人が 8.6%で、平成 19（2007）年度の 29.2%と比較して著しく満足度が下がっている結果となっていました。

このため、施策・事業等の実施により、満足度を向上させ、現在の倍程度の 18%とすることを目指します。

現況値 （平成 29（2017）年度）	目標値 （令和 9（2027）年度）	出典データ
9%	18%	市民アンケート調査

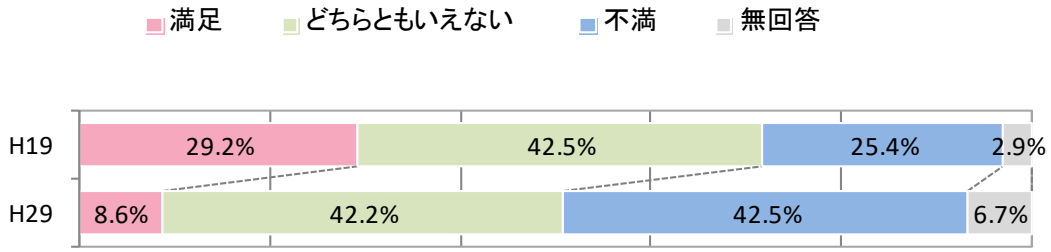


図　公共交通満足度（市民アンケートより）

⑤公共交通利用促進の取り組み件数の増加

「大館市得とく定期券」や「大館市内バスマップ」等、公共交通利用促進を目指したイベント開催などの取り組み件数の増加を目標とします。

平成 29（2017）年度は、バスに関する取り組みのほか、ＪＲを利用した日帰りパックやイベント時のシャトルバス運行など、５件の取り組みが行われています。

今後は、普段バスを利用していない市民や観光客、高齢者など、ターゲットやコンセプトを明確にし、利用促進に向けた取り組みを、目標年次までに年 10 件実施することを目指します。

現況値 （平成 29（2017）年度）	中間値 （令和５（2023）年度）	目標値 （令和９（2027）年度）	出典データ
５件／年	５件／年	10 件／年	大館市資料

表　取り組み一覧

取り組み名	概要
大館市得とく定期券	「大館市高齢者等低額フリーパス券支援事業」で、低額のフリーパス券購入費の一部を市が支援し、自由にバスをご利用いただける制度。 ＜対象者＞ ①満 65 歳以上の大館市民 ②身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者手帳を持つ大館市民
大館市内バスマップ	高齢者の要望に応え文字を大きくし、乗継情報をよりわかりやすく、イラスト化した路線バスの公共交通マップを作成・配布。
イベント時のシャトルバス運行	アメッコ市、肉の博覧会ｉｎおおだて、きりたんぽまつりなどのイベント開催時に、ＪＲ大館駅などと会場を結ぶシャトルバスを運行。
mobi×商業施設キャンペーン	市内小売店や温泉施設とタイアップし、mobi を利用した来店者に割引券等の特典をプレゼントする。
スマホ教室	高齢者向けにスマホの操作方法を説明しながら、mobi の登録・利用の促進を図る。

大館市得とく定期券の販売状況

種類	令和 3 年度（2021 年度）		令和 4 年度（2022 年度）		令和 5 年度（2023 年度）	
	枚数	補助金額	枚数	補助金額	枚数	補助金額
1 か月定期	39	273,000	34	238,000	33	231,000
3 か月定期	126	1,386,000	115	1,265,000	92	1,012,000
6 か月定期	844	10,972,000	787	10,231,000	734	9,542,000
計	1,009	12,631,000	936	11,734,000	859	10,785,000

⑥座談会などの開催件数の増加

地域住民や関係団体とともに公共交通を考える場として、各地域の自治組織等との座談会などの開催件数の増加を目標とします。

平成 27（2015）年度～平成 28（2016）年度に累計で３回開催しました。今後も継続して年２回程度は開催することを目標とし、目標年次においても２回開催を目指します。

現況値 （平成 27・28 （2015・2016）年度）	中間値 （令和４（2022）年度）	目標値 （令和９（2027）年度）	出典データ
３回	２回	年２回	大館市資料

表　開催地区一覧

開催日	名称	概要（主な意見）
令和４（2022）年 10 月 20 日・21 日 23 日・27 日 28 日 11 月 10 日 合計６日間	mobi 説明会	・mobi ついて説明会を実施した。 ・13 会場で、出席者数 143 名。 ・対象区域は、水門町・小館町・小館花・旭ケ丘・片山・桜町・相染町・鉄砲場・東台・通町・大下町・独鈷町・城西町・根下戸・柄沢
令和４（2022）年 12 月 13 日	田代地区行政協力員説明会	・田代再編説明会を実施した。 ・出席者数 26 名。欠席者には後日資料送付。 ・比立内まで行くのであれば、グリアスをバス停としてはどうか。車両も転回しやすい。グリアスは室内競技の大会も開催されるため、土日の午前中に臨時便があれば学生の需要の掘り起こしになる。 ・今までは通院や通学が一本のバスで済んだが、乗り換えが必要になるのであれば、待ち合い環境を整備していただきたい。 ・これまで行政協力員の間で、バスが運行しない地域に住む高齢者の手助けについて考えていた。運行できる地域が増えることは有意義であり、成功に期待している。

6　目標達成に向けた施策の展開

計画の目標を達成するため、以下の施策を実施します。

(1) 施策体系

基本的な方針		
目標		**施策・事業**
方針１　利用実態・ニーズを踏まえた市民の日常生活を支える移動手段の確保		
目標（１） 効率的かつ利便性を確保した公共交通網への再編	→	施策 1-1 公共交通路線再編の実施
目標（２） 公共交通に不便を感じる地域の解消	→	施策 1-2 多様な運行形態による交通手段の確保
方針２　まちづくりと連携し、交流を促進する公共交通ネットワークの形成		
目標（１） 乗継ぎ環境の向上	→	施策 2-1 交通結節点における乗り継ぎ環境の向上 施策 2-2 小さな拠点など地域拠点の形成
目標（２） わかりやすい情報提供	→	施策 2-3 情報提供ツールの作成、HP 等での情報発信
方針３　地域ぐるみで守り育てる持続可能な公共交通の構築		
目標（１） 市民、交通事業者との連携による利用促進活動の充実	→	施策 3-1 多様な連携による公共交通の利用促進
目標（２） 地域住民とともに公共交通を考える場づくり	→	施策 3-2 公共交通を市全体で支える体制の構築

(2) 施策・事業

各施策の事業内容、実施主体について以下に示します。

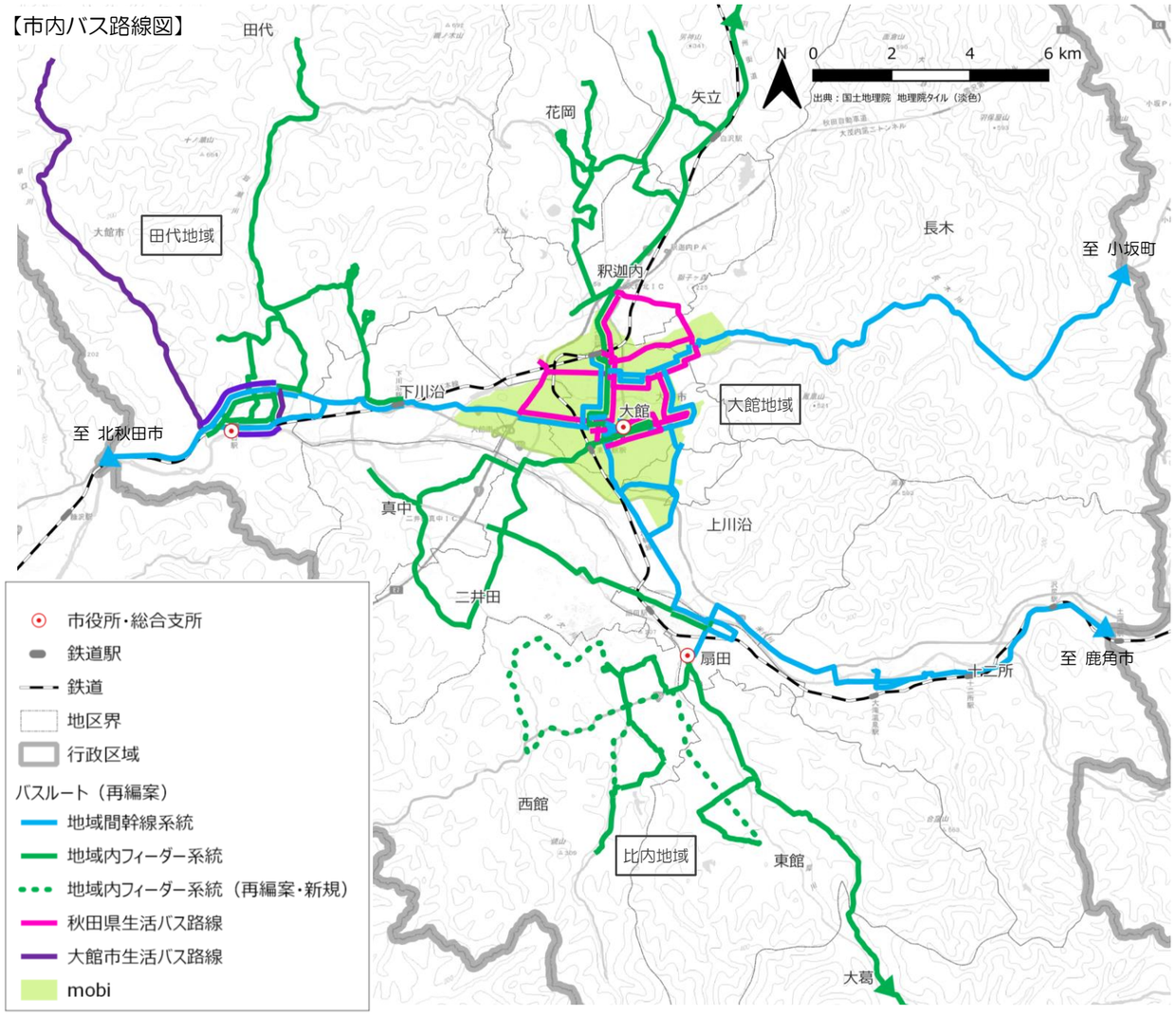
施策 1-1　公共交通路線再編の実施

事業内容

○拠点間連携や隣接都市への移動を確保するため、大館・鷹巣線、大館・小坂線、花輪・大館線などの基幹軸について、一定の運行水準を確保しつつ、運行の効率化などによる採算性の向上を目指します。

○上記以外の路線については、地域ぐるみによるさらなる利用促進を図りながら、利用者が少ない不採算路線については、利用実態に応じた路線再編を進めます。

【市内バス路線図】

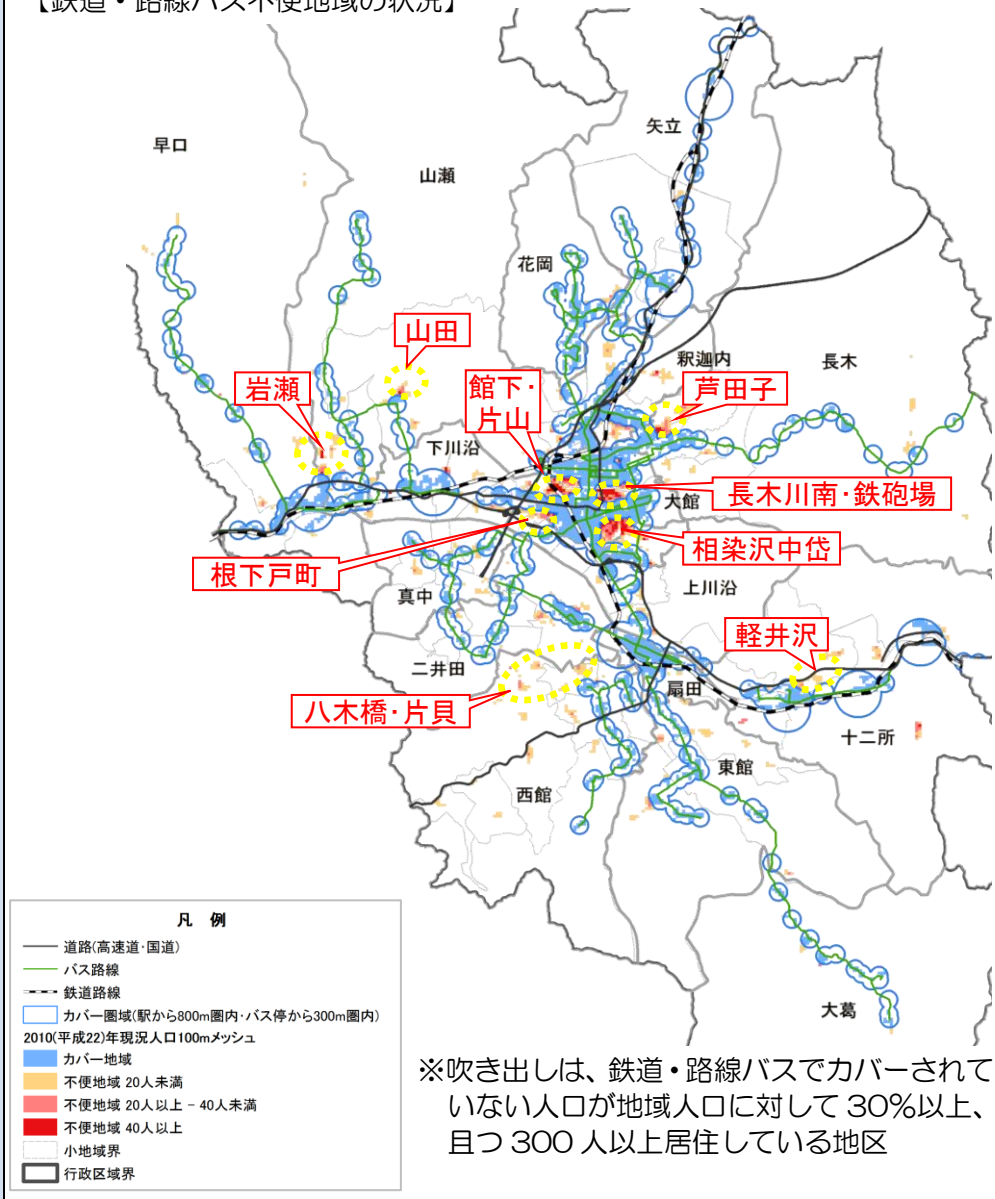


○比内地域においては、路線の再編、運賃やダイヤの見直し等を実施することで、持続可能な公共交通サービスの提供を図ります。「大館市地域公共交通利便増進実施計画」にて地域公共交通利便増進事業として位置付けます。

【位置付け・役割】

位置付け	系統		役割	確保・維持策
幹線	鉄道		市内外の広域的な移動を担う交通	一定以上の運行水準を確保する
	地域間幹線系統			地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す
支線	地域内フィーダー系統		市内の各地域の移動、拠点間の移動を担う交通	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す
	秋田県生活バス路線			県単補助を活用し持続可能な運行を目指す
	大館市生活バス路線			地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）、市単補助を活用し持続可能な運行を目指す
補完	mobi		まちなかの移動需要を担う交通	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す
	タクシー	市内外	市内外の個別の多様な移動需要を担う交通	事業者と連携した利用促進により利用者を確保する

実施主体　大館市、公共交通事業者

施策 1-2　多様な運行形態による交通手段の確保	
事業内容	○鉄道・路線バスを利用しにくい公共交通不便地域について、地域のニーズ・需要に見合った多様な運行形態による交通手段を検討することで、誰もが安心して外出できる環境を整備します。 ○この際には、今ある地域公共交通の有効活用として、タクシー券の配布やスクールバス・病院バスの活用、また、小需要に対応したデマンド型交通の導入などについて検討を行います。 【鉄道・路線バス不便地域の状況】  ※吹き出しは、鉄道・路線バスでカバーされていない人口が地域人口に対して 30%以上、且つ 300 人以上居住している地区
実施主体	大館市、バス事業者、タクシー事業者、ＮＰＯ法人

施策 2-1　交通結節点における乗り継ぎ環境の向上	
事業内容	○主要な鉄道駅や多くの系統のバスが発着するバス停など、拠点エリア内の交通結節点周辺に都市機能や居住を誘導し、公共交通利用の選択可能性を高めるとともに、乗継ぎ環境を向上させます。 ○大館駅前地区では、都市再生整備計画に基づいた整備が完成したことを踏まえ、バス事業者と鉄道事業者の連携を強化し、交通結節点としての利便性の向上を図ります。 ○市民アンケート調査やワークショップにおいて、バス停などにおける待合環境の整備を求める声が多くありました。このため、待合スペースの確保や充実、快適に使える待合環境への改善を図ります。 ○市の施設や民地の空きスペース、バス停周辺施設、店舗等の協力によるバス停待合所の整備に取り組むとともに、冬季には、地域ボランティアとの協力関係を構築し、バス待合所付近の除排雪体制を強化します。 【北海道運輸局：店舗を待合施設に活用する実証実験（旭川市）】 バス待ちOKステッカー 資料：北海道運輸局ＨＰ 【待合スペース（大館市）】 【大館駅前広場（大館市）】
実施主体	大館市、バス事業者、鉄道事業者、商業事業者

施策 2-2　小さな拠点など地域拠点の形成	
事業内容	○小学校区など複数の集落が集まる基礎的な生活圏の中で、支所等の公共施設や「道の駅」、診療所、福祉施設、小学校の廃校舎などを活用し、交流の中心となる「小さな拠点」などの地域拠点を整備することを検討します。 ○周辺集落と地域拠点を結び、地域拠点から都市部の拠点へのアクセスとなるバス路線などに接続させることで、生活の足に困る高齢者なども暮らし続けられる生活圏の形成が期待されます。 ○自宅から地域拠点までの交通手段として、コミュニティバスやデマンドバスなどの導入のほか、自動運転車両の導入など、新しい移動手段のあり方についても検討を行います。 【小さな拠点形成イメージ（国交省「小さな拠点」づくりガイドブック）】 【自動運転体験会（大館市）】 資料：大館市
実施主体	大館市、バス事業者、タクシー事業者、地域住民

施策 2-3　情報提供ツールの作成、HP 等での情報発信	
事業内容	○「大館市得とく定期券」をバス事業者と協力して引き続き発行し、路線バスを利用していない方を対象に、周知するためのチラシを作成、配布し利用促進を図ります。 ○路線バスの公共交通マップや時刻表、運賃、乗降方法などに関する情報と、地域公共交通機関の利用に関するパンフレットを引き続き作成し、利用者に配布・周知します。 また、インターネット上で提供されている乗換案内サービスの周知を図ります。 ○市民アンケート調査やワークショップにおいて、バスに関する情報提供の充実などを求める声が多くありました。このため、バス等の公共交通に係る情報を、よりわかりやすい形で提供できるよう、情報提供媒体・設備等の改善に向けて取り組みます。 ○市のＨＰやＳＮＳ、「広報おおだて」等を活用した広報・情報発信を行うとともに、バス停や待合所においては、見やすく・わかりやすい運行経路・運賃表示等の情報提供を進めます。 ○ＱＲコード等を活用し、シームレスに情報を収集できる仕組みや、バス・鉄道運行情報をリアルタイムに提供できる仕組みの導入に向けた検討及び実施可能性の評価を行います。 【公共交通の情報を総合的に提供するポータルサイトの事例（八戸市）】 資料：八戸市ＨＰ
実施主体	大館市、バス事業者、鉄道事業者

施策 3-1　多様な連携による公共交通の利用促進	
事業内容	○普段バスを利用していない市民を対象に、バスの利用促進や楽しく歩くことで環境保全と健康増進に寄与することを目的とした「バス＆ウォーク事業」を今後も継続して実施します。 ○商業施設・商店街・企業と連携したサービスの展開として、市民・観光客を対象とした公共交通利用による特典制度や各種イベントとの連携、バス乗車券と温泉入浴やランチ等をセットにした「バスパック」等を検討します。 ○運転免許の自主返納の促進、公共交通の利用促進のため、運転免許証を自主返納した高齢者を対象に、協賛店での割引やタクシー利用料金の割引などの優遇措置を継続するとともに、周知、拡大に努めます。 ○観光客を対象とした臨時観光周遊バスの導入検討や、観光施設と交通事業者が連携した企画乗車券の開発・販売など、観光振興との連携・協働による公共交通の利用促進を図ります。 ○地域連携ＤＭＯ「秋田犬ツーリズム」など、観光振興に取り組んでいる組織・団体と協力・連携し、観光客などの来訪者をターゲットとした公共交通利便性向上など、外部からの需要取り込みを推進します。 ○「シェアリングエコノミー」など、既存資源とＩＴを活用した新たな取り組みについて、スマートフォンなどのＩＴ利用への抵抗が少ない観光客・学生を対象に、行政が関与できる可能性について検討を行います。 【観光施設・商業施設などと連携したバスパックの事例（八戸市）】 資料：八戸市ＨＰ
実施主体	大館市、バス事業者、商工・観光事業者、商工会、観光協会、地域住民

施策 3-2　公共交通を市全体で支える体制の構築	
事業内容	○公共交通の利用促進や再編を図るため、路線バスなどの現状を説明することや、利用者の意見を今後の公共交通に反映させることを目的に、市内各地域で座談会を開催します。 ○商業施設や病院と連携したバス運行や、スクールバスの活用、学校と連携した利用促進策の実施など、産学官が連携した交通サービスの提供や公共交通利用促進策等に向けて取り組みます。 ○今後、行政だけで公共交通を維持・運営することは困難と想定されることから、地域主体での交通サービス導入に向けた検討会の立ち上げなど、公共交通を市全体で支える体制の確保を目指します。 ○今後増加すると考えられる免許返納者への対応なども念頭に、地域住民やNPO、社会福祉協議会が主体となった送迎ボランティアなど、地域助け合い型の移動サービスの導入に向けて取り組みます。 ○秋田県バス協会が主催するバス運転士体験会の周知等に協力し、ドライバー不足の解消に取り組みます。 【バス運転士体験会（秋田県バス協会）】 資料：秋田県バス協会ＨＰ
実施主体	大館市、地域住民、商業事業者、病院、学校

(3) 計画の進め方

①実施主体と役割

本計画を進めるにあたって、「行政」「交通事業者」だけでなく、「民間事業者」「住民」「関係機関」が連携し、一体となって、計画目標の達成に向けて対応します。

以下のように、それぞれの役割分担を明確にし、新たな交通体系の構築を目指します。

区分	役割	具体的な対応イメージ
行政	全体コーディネート及び最低限の交通サービスの保証	○バス路線の再編計画策定 ○地域交通の再構築支援 ○公共交通に関する情報提供　等
交通事業者	幹線・主要路線の運行を担い、市民の移動を確保	○バス路線再編計画の運営面からの支援 ○地域交通の運営面の検討協力 ○公共交通に関する情報提供　等
民間事業者 住民 関係機関	サービスを受けるだけではなく、公共交通の意義を考える、支える、主体的に取り組む	○バス路線の再編に対する意見・要望 ○公共交通維持確保に向けた利用促進・協力 ○企業・住民による運行支援体制の構築 ○スポンサー協力

②マネジメント機能・体制構築

本計画に基づく施策・事業実施の推進・管理体制は以下の通りです。

推進・管理体制	構成員	役割
大館市地域公共交通活性化協議会	・利用者代表 ・学識経験者 ・交通事業者 ・道路管理者 ・交通管理者　等	市民のニーズ変化に合わせた地域公共交通の見直し・改善（短期）や、持続可能な交通体系の構築に向けたプロジェクトの検討（中・長期）などを継続的に協議できる「場」として位置づける。

③ＰＤＣＡサイクルに基づく施策の推進

本計画で掲げた目標を達成するために、ＰＤＣＡサイクルの考え方に基づき、的確に検証を行います。

ＰＤＣＡサイクルは、計画全体（10 年間）を通じた中長期的なものに加えて、毎年の取り組みや社会情勢の変化などを踏まえ、事業単位の短期的なものも実施します。

また、毎年開催する大館市地域公共交通活性化協議会において、各事業の実施状況及び達成状況を報告するとともに、多方面で活躍する有識者・事業者から広く意見・提案等を収集し、よりよい地域公共交通網の形成に役立てていきます。

評価結果などは適宜ＨＰ等を通じて公表を行うとともに、自治体、交通事業者、および地域住民から広く意見を収集するための仕組みを構築します。

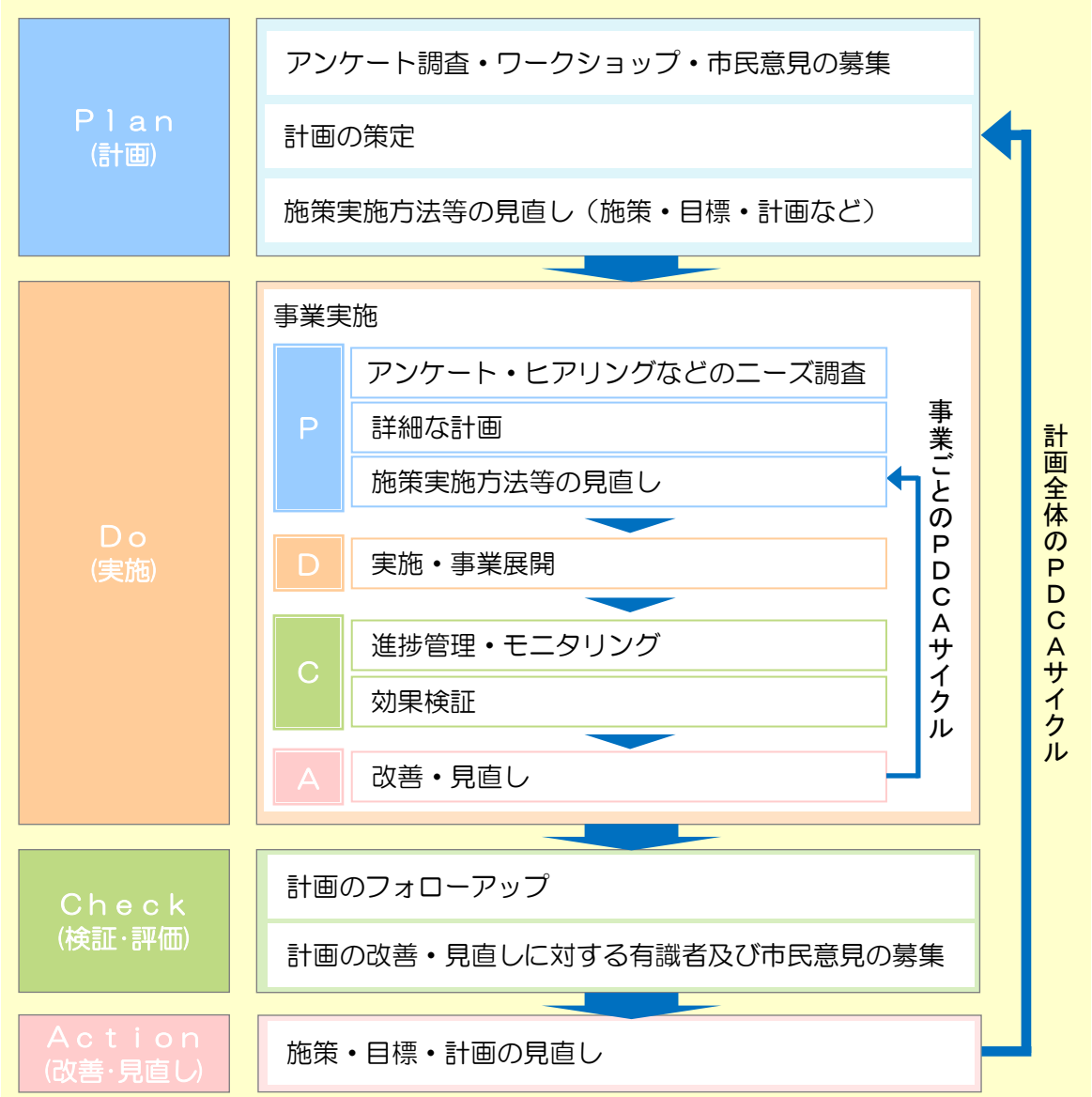
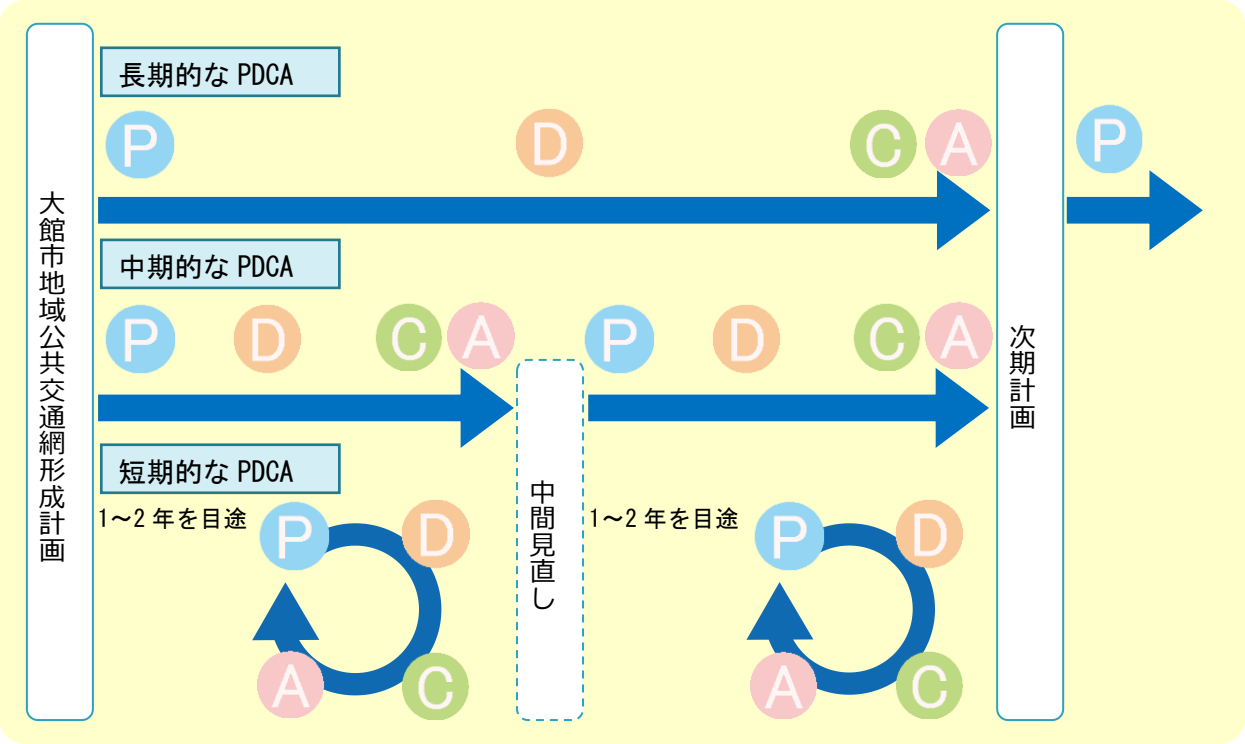


図 PDCA サイクルイメージ



			計画策定年 平成29年度 (2017年度)	1年目 平成30年度 (2018年度)	2年目 令和元年度 (2019年度)	3年目 令和2年度 (2020年度)	4年目 令和3年度 (2021年度)	5年目 令和4年度 (2022年度)	6年目 令和5年度 (2023年度)	7年目 令和6年度 (2024年度)	8年目 令和7年度 (2025年度)	9年目 令和8年度 (2026年度)	10年目 令和9年度 (2027年度)
中期・長期的（PDCA）	Plan（計画）	アンケート調査・ワークショップ・市民意見の募集	↔										
		計画の策定	↔										
		施策実施方法等の見直し（施策・目標・計画など）						↔					↔
	Do（実施）	事業実施		←	―	―	―	―	―	―	―	―	→
	Check（検証・評価）	計画のフォローアップ						↔					↔
		計画の改善・見直しに対する有識者及び市民意見の募集						↔					↔
	Action（改善・見直し）	施策・目標・計画の見直し						↔					↔
短期的（PDCA）	Plan（計画）	アンケート・ヒアリングなどのニーズ調査	↔										
		詳細な計画	↔										
		施策実施方法等の見直し			↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔
	Do（実施）	実施・事業展開		←	―	―	―	―	―	―	―	―	→
	Check（検証・評価）	進捗管理・モニタリング			↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔
		効果検証			↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔
	Action（改善・見直し）	改善・見直し			↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔

図 PDCA の実行イメージ

用語集

か行	
介護タクシー	介護支援専門員（ケアマネージャー）が作成する介護サービス計画（ケアプラン）または市町村が行う介護給付費支給決定の内容に基づき、資格を有する訪問介護員等が訪問介護サービス等と連続または一体として要介護者等の輸送を行う福祉タクシーのこと。
公共交通利用圏	鉄道やバスなどの公共交通を徒歩で利用することが可能なエリアのこと。 本計画においては「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省）より、鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m を利用圏とした。 なお、上記の利用圏カバー率が低いまたはカバー人口が少ない地域を「公共交通不便地域」と位置づけている。
交通結節点	人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所のこと。 また、交通機関の乗り継ぎ・乗り換えとしての機能を持つほか、地域の中心的エリアを形成する拠点形成などの機能も有する。
交通弱者	自動車やバイクなど、自ら保有する移動手段を持たない人。 一般的に学生や高齢者などを指す。
コミュニティバス	地域内の交通不便者の足の確保と利便性向上等のために、市町村等が主体となって、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫した運行サービスのこと。 狭義には、乗合バスによる運行を意味するが、広義には、自家用車による市町村運営有償運送まで含める場合もある。
た行	
地域間幹線バス系統	一般的には地域間（複数市町村間）にまたがるバス系統などのことを指すが、狭義では「地域公共交通確保維持改善事業」の対象となる幹線バスネットワークを示す。 「地域公共交通確保維持改善事業」の中では、計画運行回数や輸送量が一定量を上回り、かつ、経営赤字が見込まれることなどの要件が定められている。

た行（続き）	
地域内フィーダー系統	一般的には幹線（地域間幹線バス系統や鉄道など）と接続し、地域内の移動を支える支線の役割を担うバス・乗合タクシーなどを指すが、狭義では「地域公共交通確保維持改善事業」の対象となる地域内のバス・デマンド交通等を示す。 「地域公共交通確保維持改善事業」の中では、補助対象となる幹線バス交通ネットワークを補完するものであることや、幹線バスの交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであることなどの要件が定められている。
デマンド交通	「デマンド」とは要望のことで、乗合から事前に連絡（予約）を受けて、基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始したりするなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいう。
な行	
乗合タクシー	9 人以下の旅客を運ぶ営業自動車を利用した乗合自動車のこと。タクシーは一組の利用者が乗務員と貸切契約を結んで利用する形態が基本となっているが、乗合タクシーは複数の乗客が利用する。
わ行	
ワークショップ	参加者が自主的に活動し、討議や実習や実践を通して体験学習をする研修会など。
P	
PDCA サイクル	事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の一つ。 Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Act（改善）の 4 段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する仕組み。