大館市地域公共交通利便増進実施計画

令和７(2025)年

（令和８年１０月一部改正）

大館市

－ 目　次 －

１　計画の概要 1
　⑴　計画策定の背景・目的 1
　⑵　計画の位置づけ 3
　⑶　計画の区域 3
　⑷　計画の期間 4
　⑸　利便増進計画の位置付け 4
２　利便増進事業の内容 6
　⑴　【実施事業 1】大館地域・比内地域を運行するバス路線の再編 6
　⑵　【実施事業 2】比内地域コミュニティバス（ほほえみひない号）の本格運行 13
３　地方公共団体による支援の内容 20
４　本事業実施に必要な資金の調達方法 21
５　事業の効果 22
６　利便増進事業に関連して実施される事業 24
７　地域公共交通計画に関連する施策 25

1　計画の概要

(1) 計画策定の背景・目的

大館市（以下、「本市」という。）では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、本市の公共交通マスタープランである「大館市地域公共交通計画（平成３０年度～令和９年度）」（以下、「地域公共交通計画）を平成３０年３月に大館市地域公共交通網形成計画として策定し、その後、上位計画である「おおだて未来づくりプラン」や関連計画である「大館市都市計画マスタープラン」、「大館市立地適正化計画」と整合性を図りつつ、社会情勢の変更等に応じるため、令和７年３月に改訂し、公共交通体系の再編と運営の持続可能性に取り組んでいます。その核心には、都市機能を集約し、公共交通によってこれらを結びつける「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方があります。

大館市の公共交通網は、JR 奥羽本線と JR 花輪線を基幹とし、秋北バスによる路線バスや高速バス、そしてタクシーが、市内外や地域内の多様な移動ニーズを支えています。

これらに加えて、市が運行するコミュニティバス、スクールバス、病院送迎バス、さらには NPO 法人等による有償旅客運送サービスが、きめ細やかな移動手段を提供し、地域住民の生活を支えています。

移動手段の確保:

高齢者、障害者、学生など、あらゆる市民が移動できるよう、コミュニティバスや乗合タクシー、NPO による送迎サービスなど、多様な交通手段を提供し、バリアフリー化を推進することで、移動の不自由を解消します。

地域社会全体の価値向上:

公共交通をまちづくりの中核と位置づけ、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野と連携させ、コンパクトシティの実現を促進します。これにより、地域の活性化と持続可能な発展を目指します。

安全・安心で質の高い運送サービスの提供:

事故防止を最優先し、持続可能な事業運営と人材確保に努めます。利用者支援のためのバリアフリー化や情報提供を強化し、複数の交通機関間の乗り継ぎ利便性を高めることで、円滑で質の高い移動体験を提供します。

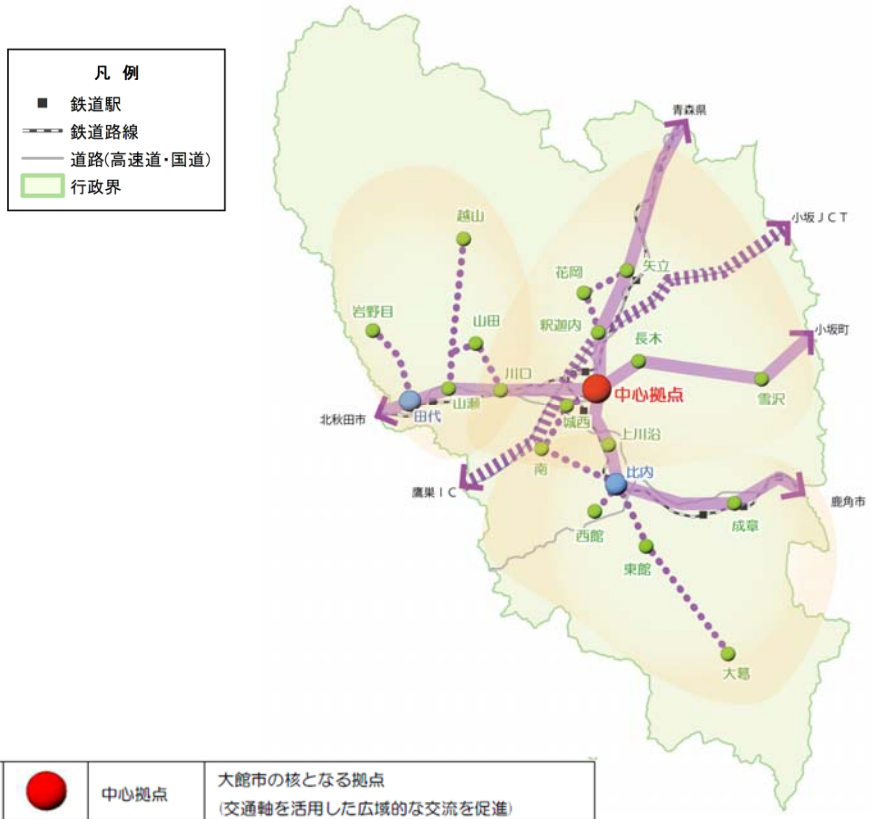
新たな技術とサービスの活用:

AI を活用したオンデマンド交通などの最新技術を積極的に導入し、利用者の利便性を向上させます。また、データの共有と利活用を進め、地域ニーズに応じた付加価値の高いサービスの提供も模索します。

これらの包括的な取り組みを通じて、大館市は、住民、訪れた方々が安心して快適に移

動できる環境を整備し、地域社会全体の持続的な発展と活性化を実現することを目指しています。

「大館市地域公共交通利便増進実施計画」（以下「本計画」という。）は、地域公共交通計画において定めた施策を実現するにあたり、持続可能な公共サービスの提供を図るための具体的な取組みの内容を示した実施計画として策定します。



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（大館市地域公共交通計画より）

(2) 計画の位置づけ

本計画は、上位計画や関連計画との整合性を図り、公共交通のマスタープランである「大館市地域公共交通計画」に定められた利便増進事業の実施計画として位置付けます。

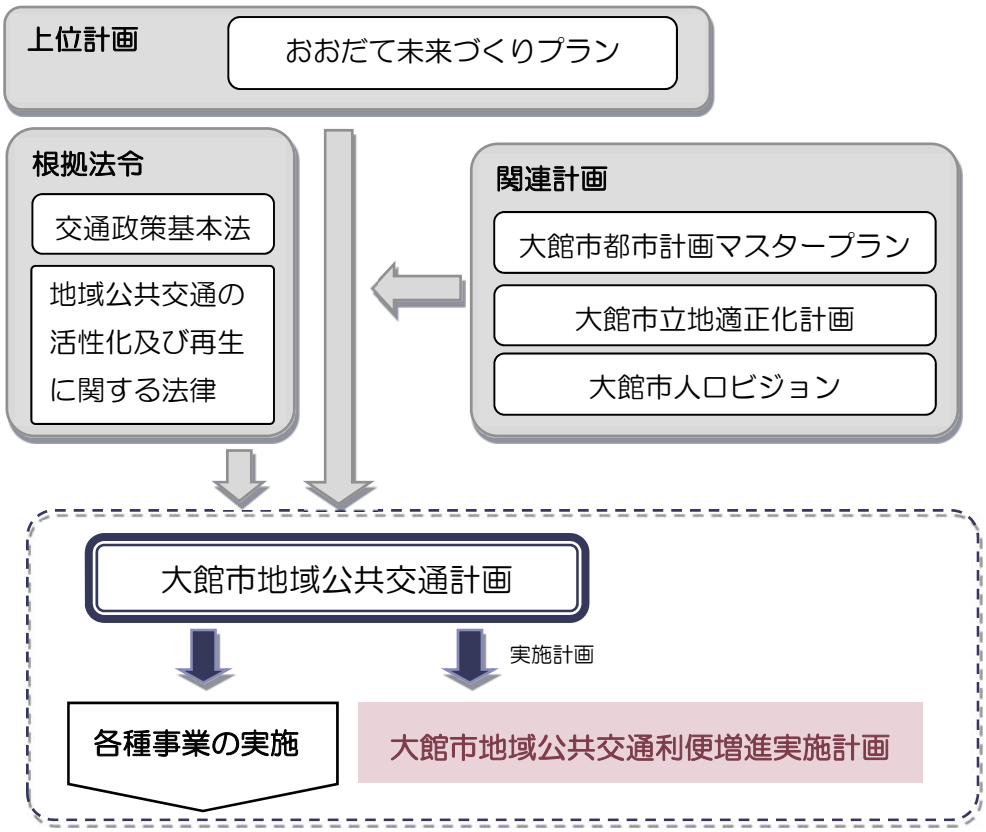


図　本計画の位置づけ

(3) 計画の区域

本計画に定める利便増進事業については、利用が低迷している大館地域（旧大館市）と比内地域（旧比内町）を繋ぐ、地域間幹線系統である大谷線、中野線及び非補助路線の弥助線において、運行の見直しを行い、市民の利便性の向上と地域内公共交通の効率的な運行を目指します。

重複する路線の整理や運行形態の見直しを行う事によりバス運行にかかるコストを削減することで、人員の最適化が図られ、市内を運行する路線バス全体の減便や運休に対する課題に対応できるほか、人口減少や高齢化、観光需要の変化など将来的な市の状況を見据えた持続可能な交通ネットワークの構築を可能にします。将来にわたって市に必要な移動手段を確保できる基盤を築くことが、市内全域に事業の効果が波及すると考えられることから、本計画は市内全域を対象とします。

(4) 計画の期間

「大館市地域公共交通計画」との整合性を図り、本計画の計画期間は令和７（2025）年１０月１日～令和１０（2028）年３月３１日とします。

なお、計画期間中の状況に応じて適宜見直しを図っていきます。

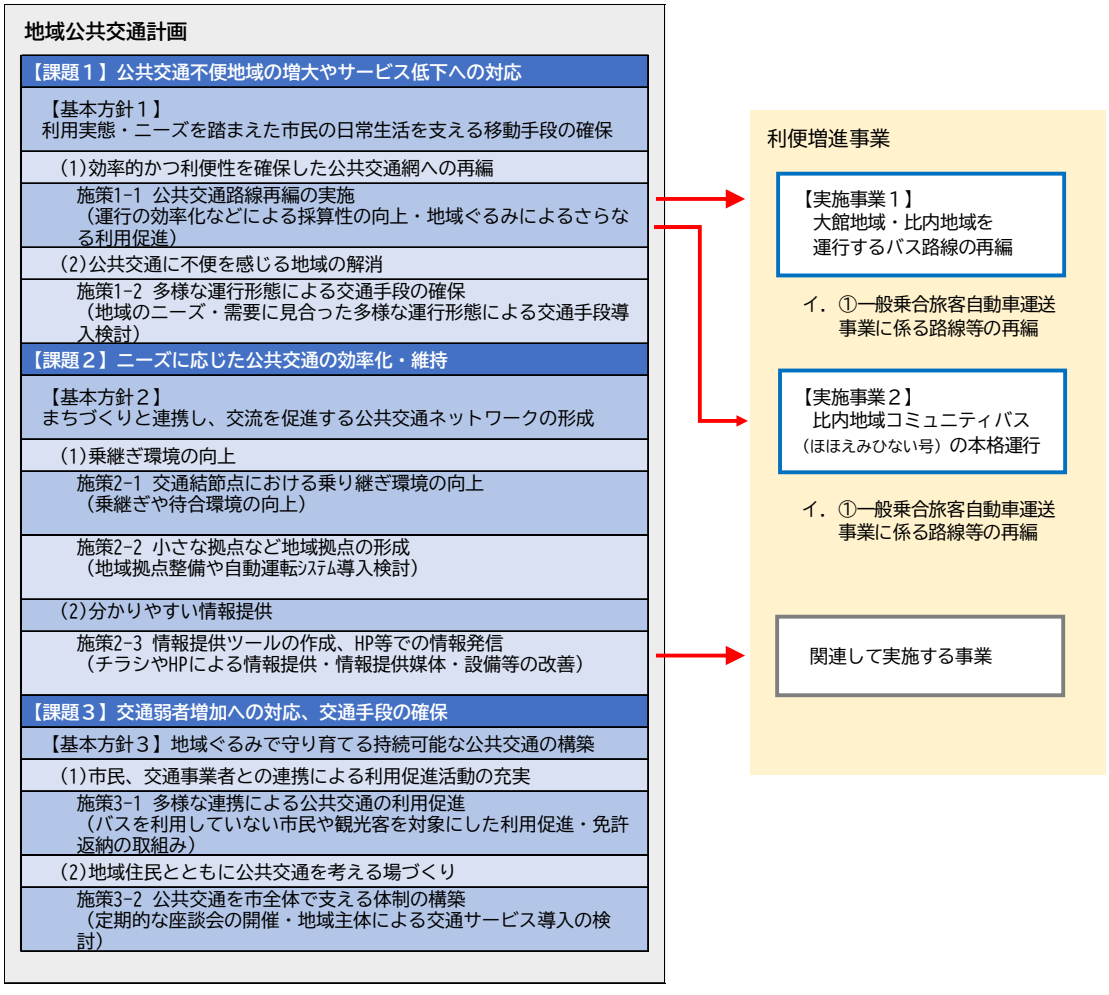
【計画期間】

- 大館市地域公共交通計画　　平成３０年度　～　令和９年度
- 大館市地域公共交通利便増進実施計画　　令和７年度　～　令和９年度

(5) 利便増進実施計画の位置付け

大館市地域公共交通計画において目標を達成するための各種施策内容を以下に記載します。また、この施策内容と今回の利便増進事業がどのように紐づいているかの関連についても以下に示します。

表　地域公共交通計画と利便増進実施計画の関連



イ．地方公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの

① 旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更

≪事業例≫
- バス路線の幹線と支線の分割
- 市街地中心部のバス路線の集約化
- 中心市街地を回遊できるバスの新設　など



② 次に掲げる事業の転換又は自家用有償旅客運送から道路運送事業※への転換

（ⅰ）旅客鉄道又は旅客軌道から道路運送事業（路線バス・一般タクシー）へ転換
（ⅱ）一の種類の道路運送事業（路線バス・一般タクシー）から他の種類の道路運送事業へ転換
（ⅲ）一の種類の旅客船（定期航路事業）から他の種類の旅客船（定期航路事業）へ転換



- 自家用有償旅客運送から路線バス・一般タクシーへの転換　など

③ 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更

≪事業例≫
- 交通空白地における自家用有償旅客運送の新規導入
- 自家用有償旅客運送の区域の拡大　など



ロ．地方公共団体が地域公共交通の利用者にとって利用しやすい運賃又は運行時刻の設定その他の運送の条件の改善を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するものするもの

① 運賃又は料金の設定

≪事業例≫
- 定額制乗り放題運賃
- 通し運賃　など



② 運行回数又は運行時刻の設定

≪事業例≫
- 等間隔運行やパターンダイヤ　など



③ 共通乗車船券の発行

≪事業例≫
- 電車・バス一日乗り放題切符、観光周遊フリーパスの発行　など

ハ．イ～ロに掲げる事業と併せて行う以下の事業（施行規則§９の３）

≪事業例≫
① 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
② 交通結節施設における乗降場の改善
③ 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
④ ICカード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化
⑤ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する新たな車両又は自動車の導入
⑥ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する経営の改善に関する措置
⑦ ①～⑥に掲げる事業の他、地域公共交通の利用者の利便の増進に資する措置

※　道路運送事業：一般乗合旅客自動車運送事業又は一般乗用旅客自動車運送事業

▲　地域公共交通利便増進事業（法§２⑬、施行規則§９ の３）

２　利便増進事業の内容

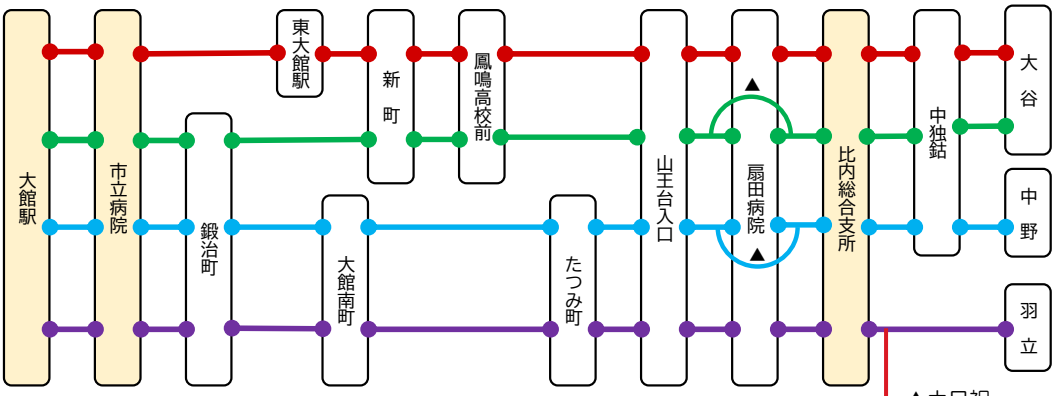
(1)【実施事業 1】大館地域・比内地域を運行するバス路線の再編

【事業概要】

地域公共交通計画	施策 1-1 公共交通路線再編の実施		
利便増進事業の内容	イ．①一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の再編		
取り組み内容	・経路が重複している区間の路線見直しを行い、系統の集約、運行本数の最適化及びダイヤの調整を行います。 ・３系統を集約し、起終点を統一することで、利用者がバス路線と時刻表を理解しやすくなります。 ・大館地域の起終点は従来の大館駅とし、比内地域の起終点を比内総合支所とすることで、本市立地適正化計画において位置付けている中心拠点と中核拠点を結ぶ広域連携軸の強化を進めることで、コンパクトシティ化の推進を図ります。 ・広域連携軸の強化を進めることで、交通アクセス向上と周遊性強化による地域住民のみならず来訪者の移動手段の向上を図ります。 ・比内地域コミュニティバス（ほほえみひない号）の本格運行移行に伴い、結節点となる「比内総合支所停留所」での接続を向上させるため、運行時刻の最適化を行います。 ・地域の要望（桜楯館等からの要望）やコミュニティバスとの円滑な接続を考慮し、一部便の経由地の見直しを実施し、さらなる利便性の向上を図ります。		
事業主体	大館市 秋北バス株式会社		
実施予定期間	令和７年度	令和８年度	令和９年度
			
	計画期間中持続的にサービスを提供します。		

【事業実施前後の運行経路（往路・大館駅）のイメージ】

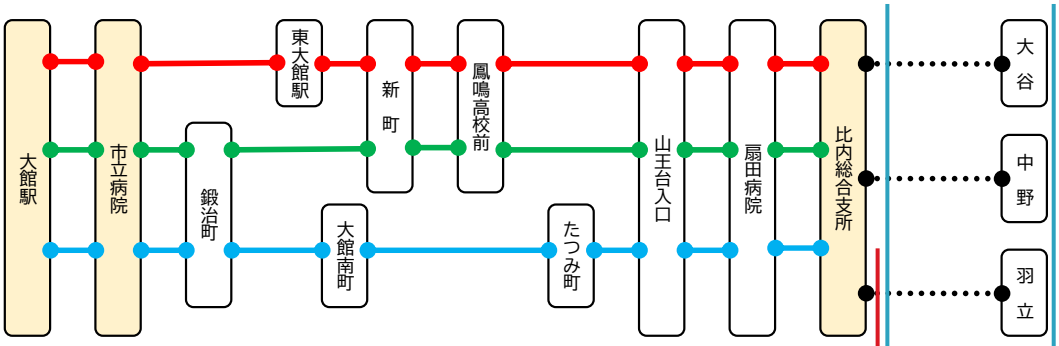
■事業実施前



・中野、羽立は大館駅～比内総合支所間が完全重複しています。
・大谷線も概ね他２系統と重複した区間を運行しています。
・大谷、中野は土日祝に扇田病院を経由しないルート。羽立は扇田病院を土日祝も運行することから、利用者からは分かりづらい状況です。

・現状の３系統は系統キロが長く、利用者から時刻変更の要望があっても対応しにくい状況です。
・大谷は往復 68km 運行時間 160 分であり、休息時間を確保するための乗務員体制に課題があります。

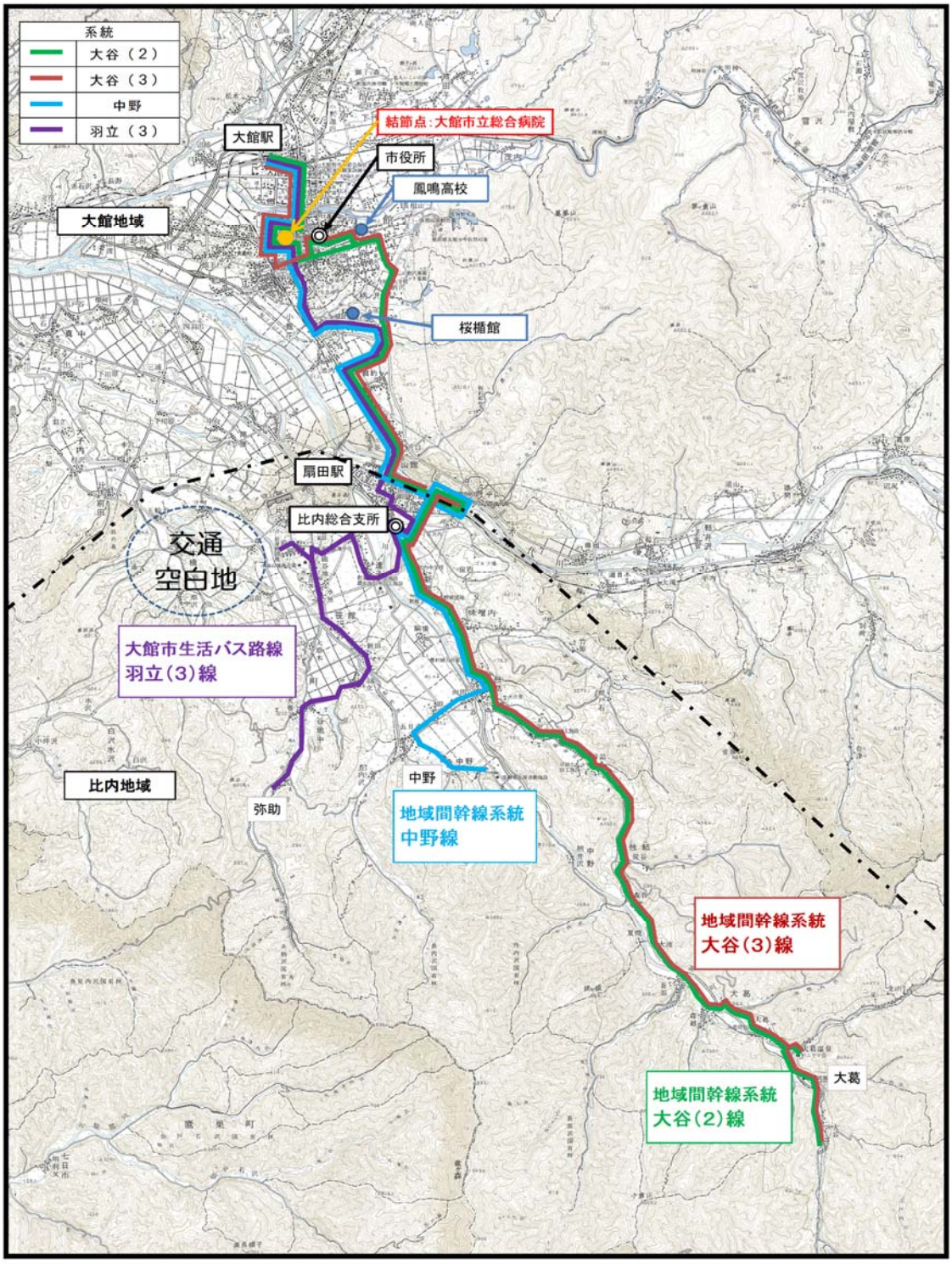
■事業実施後



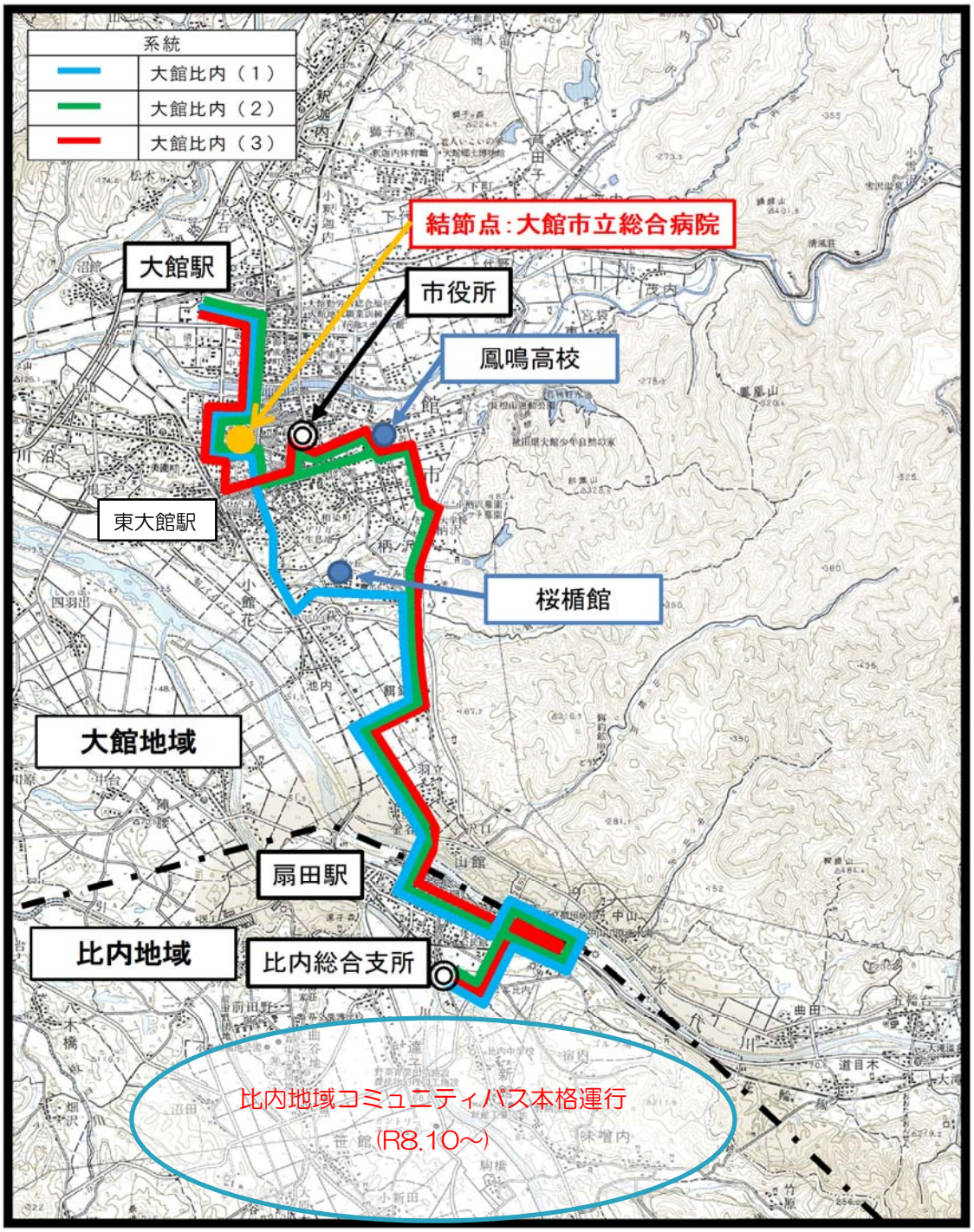
・地区を運行するコミュニティ交通と拠点間を結ぶ広域連携軸を分離し、交通ネットワークの向上を図ります。
・起終点を統一した路線、時刻表を整理することで、バス利用方法を明瞭にします。
・学生利用の促進を図ります。
（鳳鳴高校通学時間へ便を追加）・鳳鳴高校前
（定時制高校通学時間へ便を追加）・たつみ町

比内地域
コミュニティ
バス本格運行
（R8.10～）

事業実施前後の路線図（実施前）



事業実施前後の路線図（実施後）



【事業実施前後の運行ダイヤ（往路・大館駅）のイメージ】

■事業実施前

	0	10	20	30	40	50
6時台					49	
7時台		19	24			
8時台	4					
9時台	4					59
10時台	→	→	→	→	→	→
11時台	→	→	→	34		
12時台	4					59
13時台						
14時台	4					59
15時台		14				
16時台	4				49	
17時台		14				

大谷(3)（東大館駅経由）
大谷(2)（鳳鳴高校経由）
中野（たつみ町経由）
羽立(3)（たつみ町経由）
→ 最大１時間 35 分の間隔

■事業実施後

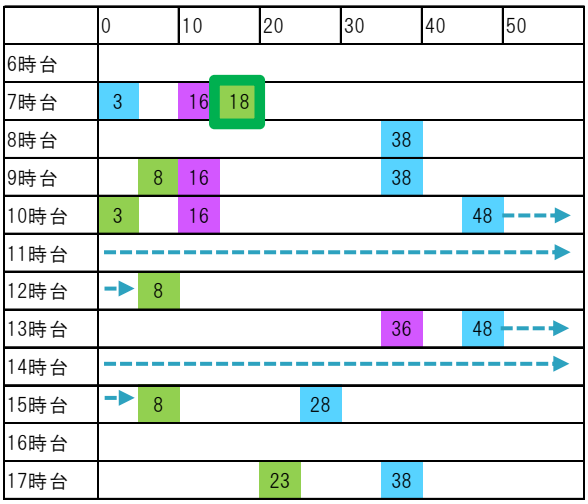
	0	10	20	30	40	50
6時台					47	
7時台			24			
8時台	4					
9時台	4					
10時台	4					
11時台				34		
12時台	4					
13時台	4					
14時台	4					
15時台	4					
16時台	4				44	
17時台		14				

大館・比内(１)（たつみ町経由）
大館・比内(２)（鳳鳴高校経由）
大館・比内(３)（東大館駅経由）

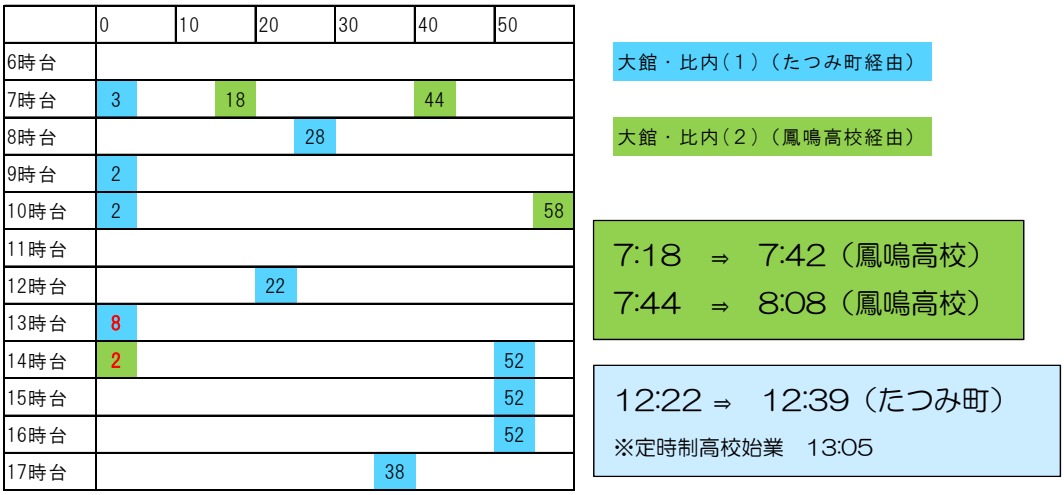
〇６０分に１本運行するペースでダイヤを設定。
〇利用者数が見込める時刻は現状どおりとし、その他の時刻は６０分毎の運行とする事で、わかりやすいダイヤ設定に変更。
・羽立（３）7:19 は利用者が少ないことから減便。
・大谷（２）14：59、羽立（３）15：14 は時刻間隔が狭いことから、１本に統合。
〇実施事業２に合わせて 6:49 を 6:47 に変更

【事業実施前後の運行ダイヤ（復路・比内総合支所）のイメージ】

■事業実施前



■事業実施後



〇午前、午後で運行する時間を整理し、概ね６０分毎の運行とする事で、わかりやすいダイヤ設定に変更。

〇時刻表を整理し、学生利用などに合わせた時間帯を配置。

・比内地域から鳳鳴高校へ向かう便として 7:18 発に加えて 7:44 を追加。

・定時制高校始業に合わせた運行がなかったことから、12:22 発を追加。

・定時制高校終業に合わせ、たつみ町経由を確保する。

【事業実施前後の運賃について】

従来からの対距離制運賃を採用し変更のない運賃とします。

（大館駅　⇔　比内総合支所）　　５００円　鳳鳴高校経由

５００円　たつみ町経由

表　路線別運行概要表

運行事業者		株式会社秋北バス		
事業の種類		一般乗合旅客自動車運送事業（路線バス）		
運行形態		路線定期運行		
運賃		対距離制運賃		
		旧		新
大館・比内 (1)	起点			大館駅前
	主な経由地			たつみ町/市立病院前
	終点			比内総合支所前
	キロ程(往路/復路)			13.5km/13.5ｋｍ
	運行回数 平日(往/復)土日(往/復)			平日：8/10 土日：7/7
中野線	起点	大館駅前		
	主な経由地	たつみ町/比内総合支所前		
	終点	上中野		
	キロ程	21.2km / 21.2km		
	運行回数	平日：6/7 土日：5/3		
弥助線	起点	大館駅前		
	主な経由地	たつみ町/比内総合支所前		
	終点	弥助		
	キロ程	23.0km / 23.0km		
	運行回数	平日：3/4 土日：2/2		
大館・比内線 (2)	起点			大館駅前
	主な経由地			鳳鳴高校/市立病院前
	終点			比内総合支所前
	キロ程(往路/復路)			15.4km/15.0ｋｍ
	運行回数 平日(往/復)土日(往/復)			平日：4/4 土日：0/1
大谷線 (2)	起点	大館駅前		
	主な経由地	鳳鳴高校/比内総合支所前		
	終点	大谷		
	キロ程(往路/復路)	33.7km / 33.6km		
	運行回数	平日：5/6 土日：1/3		
大館・比内 (3)	起点			大館駅前
	主な経由地			東大館駅/市立病院前
	終点			比内総合支所前
	キロ程(往路/復路)			13.5km/0
	運行回数			平日：1/0
	平日(往/復)土日(往/復)			土日：1/0
大谷線 (3)	起点	大館駅前		
	主な経由地	東大館駅/比内総合支所前		
	終点	大谷		
	キロ程(往路/復路)	34.1km / 33.2km		
	運行回数	平日：1/0 土日：1/0		

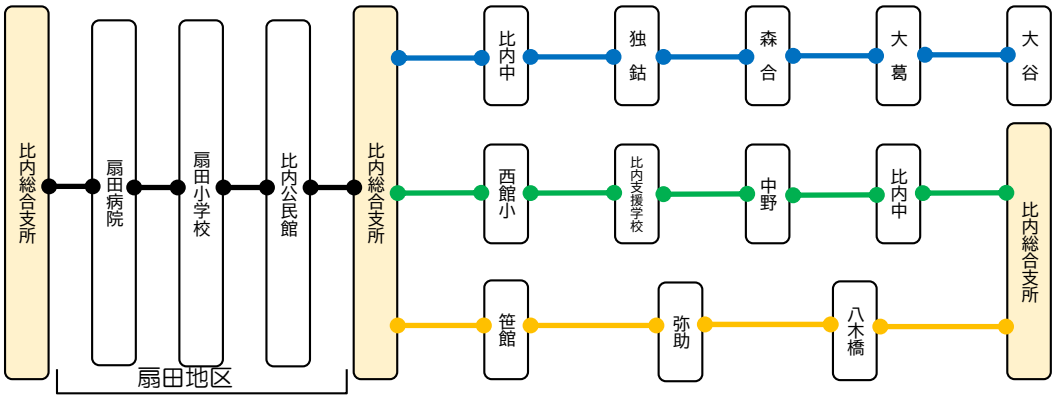
⑵【実施事業２】比内地域コミュニティバス（ほほえみひない号）の本格運行

【事業概要】

<table>
<tr><td>地域公共交通計画</td><td colspan="3">施策 1-1 公共交通路線再編の実施</td></tr>
<tr><td>利便増進事業の内容</td><td colspan="3">イ．①一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の再編</td></tr>
<tr><td>取り組み内容</td><td colspan="3">・実施事業１の取り組みによる路線再編に伴い、比内総合支所を結節点とするコミュニティバス３系統（大谷・独鈷線、中野・前田野線、弥助・八木橋）の実証運行を令和７年１０月より開始しました。
・半年間で約8,139人の利用があり地域の生活交通として定着しつつあることから、利用者アンケート等の結果を踏まえ、令和８年１０月からの本格運行への移行に合わせて運行経路やダイヤの調整を行います。
・交通結節点である「比内総合支所」において、大館・比内線との接続ダイヤの最適化を図ります。</td></tr>
<tr><td>事業主体</td><td colspan="3">大館市
秋北タクシー株式会社</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施予定期間</td><td>令和７年度</td><td>令和８年度</td><td>令和９年度</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="3">計画期間中持続的にサービスを提供します。</td></tr>
</table>

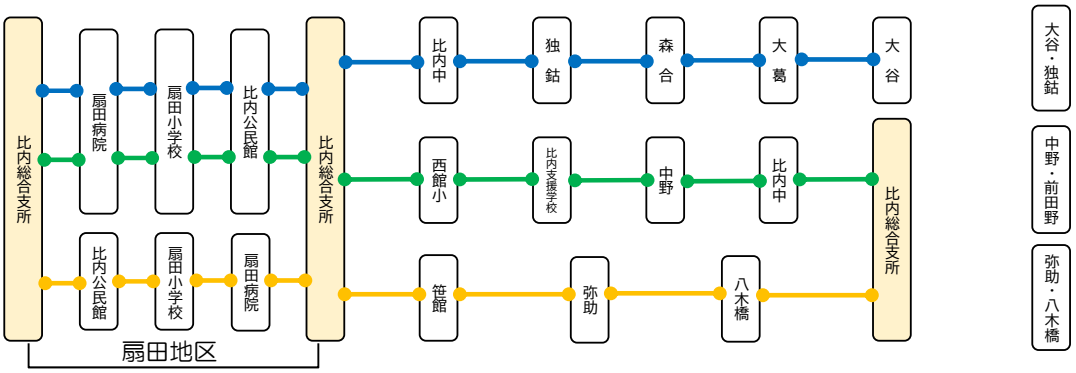
【事業実施前後の運行経路のイメージ】

■事業実施前（実証実験時）



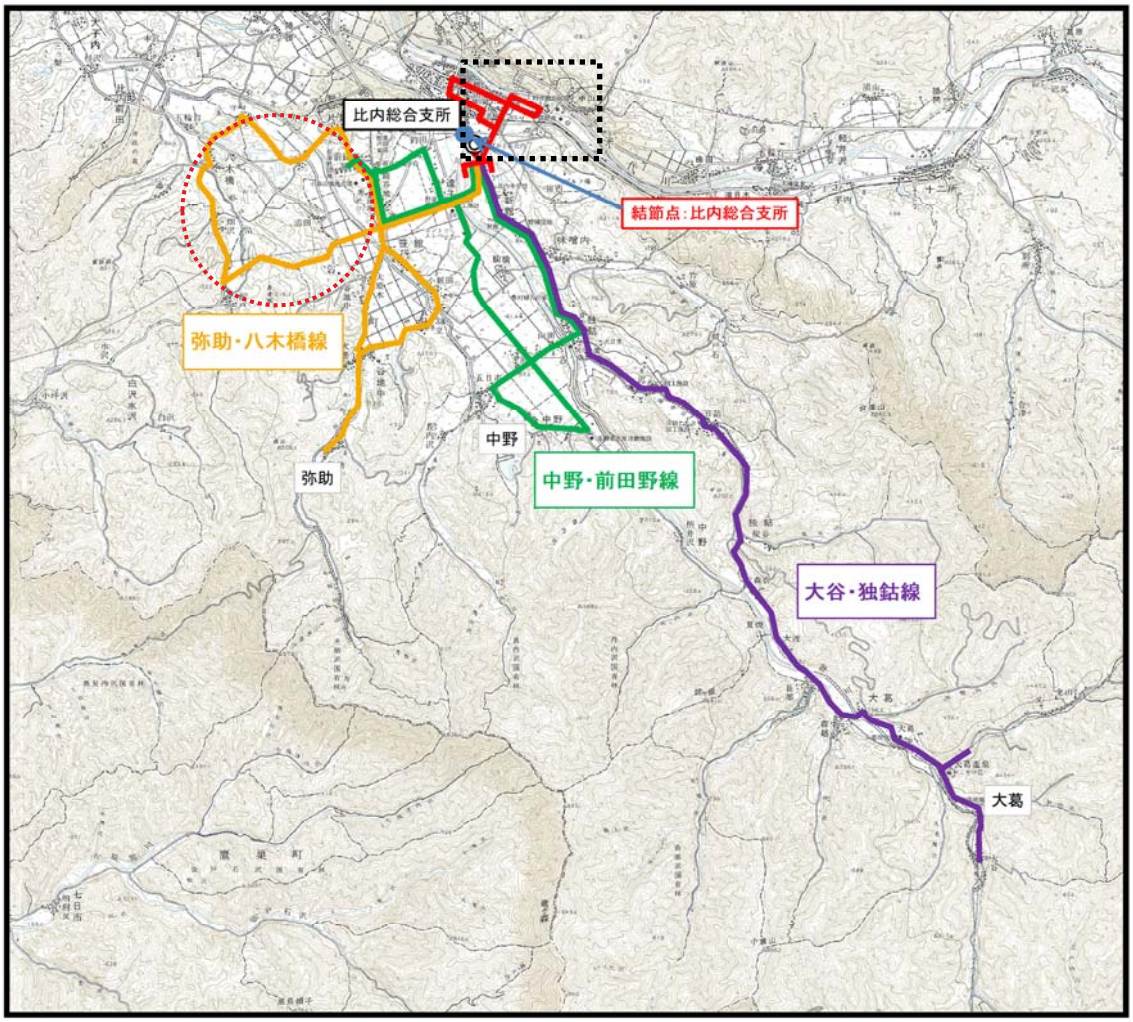
・運行距離の長い「大谷・独鈷線」は定時性確保の観点から従来の往復運行とし、「中野・前田野線」「弥助・八木橋線」については、限られた車両・運転手などの人的リソースを最大限に活用するため、どのバス停から乗車しても必ず交通結節点である「比内総合支所」へ収束（回帰）する支線ネットワークを構築しました。
・これにより全域から幹線バス（大館・比内線）への円滑な乗継環境を担保しています。

■事業実施後（本格運行時）



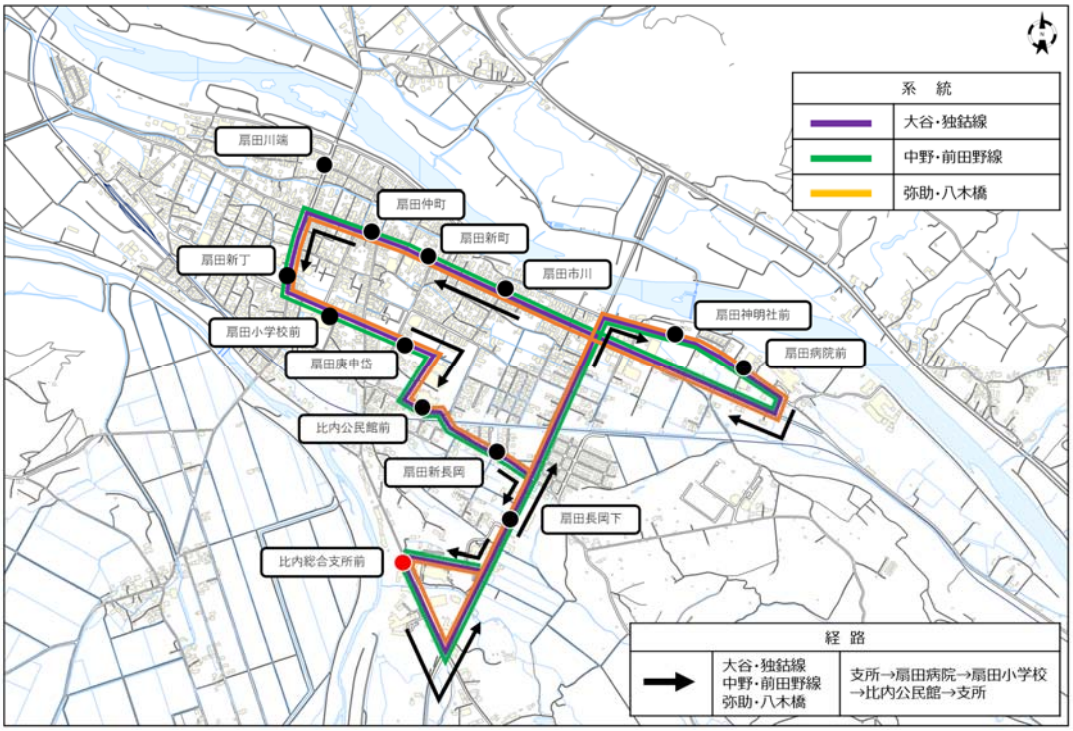
・利用者アンケート等の結果を踏まえ、扇田地区における移動ニーズに的確に応えるため、「弥助・八木橋線」の経路を逆回りに変更します。
・これにより、幹線バスへの乗継ネットワークを崩すことなく、扇田地区に右回りと左回りの双方向循環経路が生まれることで更なる利用の向上を図ります。

事業実施前後の路線図（実施後）

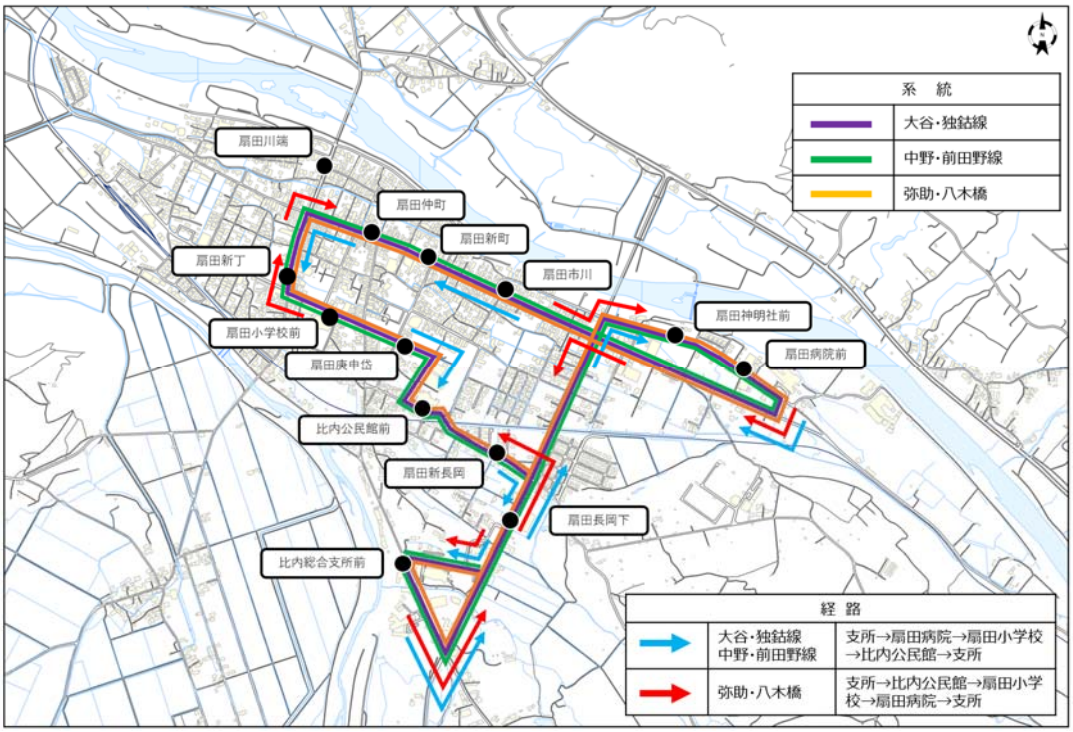


・実証運行前の経路については８ページのとおり
・事業実施により交通空白地 ⬭ を解消
・扇田地区運行経路 ▭ については１６ページのとおり変更

事業実施前後の扇田地区路線図（実施前）



事業実施前後の扇田地区路線図（実施後）



【事業実施前後の運行ダイヤ（乗継）のイメージ】

■事業実施前（大館・比内線往路→比内地域コミュニティバス）

大館比内線			比内地域コミュニティバス	
東大館駅経由	7:34	➡	7:39	大谷・独鈷線
			7:39	中野・前田野線
			8:00	弥助・八木橋線
たつみ経由	12:12	➡	12:17	大谷・独鈷線
			12:17	中野・前田野線
			12:20	弥助・八木橋線
たつみ経由	15:42	➡	15:47	大谷・独鈷線
			15:47	中野・前田野線
			15:50	弥助・八木橋線
たつみ経由	17:52	➡	17:57	大谷・独鈷線
			17:57	中野・前田野線
			18:00	弥助・八木橋線

■事業実施後（大館・比内線往路→比内地域コミュニティバス）

大館比内線			比内地域コミュニティバス	
東大館駅経由	7:29	➡	7:39	大谷・独鈷線
			7:39	中野・前田野線
			8:00	弥助・八木橋線
たつみ経由	12:12	➡	12:22	大谷・独鈷線
			12:22	中野・前田野線
			12:22	弥助・八木橋線
たつみ経由	15:42	➡	15:52	大谷・独鈷線
			15:52	中野・前田野線
			15:52	弥助・八木橋線
たつみ経由	17:52	➡	18:02	大谷・独鈷線
			18:02	中野・前田野線
			18:02	弥助・八木橋線

〇実施前乗継時間を５分から８分としていたが、利用者調査を踏まえて乗継時間は１０分に変更。

【事業実施前後の運行ダイヤ（乗継）のイメージ】

■事業実施前（比内地域コミュニティバス→大館・比内線復路）

比内地域コミュニティバス			大館比内線	
中野・前田野線	6:55	➡	7:03	たつみ経由
弥助・八木橋線	6:55			
大谷・独鈷線	7:08	➡	7:18	鳳鳴経由
中野・前田野線	8:17	➡	8:28	たつみ経由
弥助・八木橋線	8:52	➡	9:02	たつみ経由
大谷・独鈷線	9:52	➡	10:02	たつみ経由
中野・前田野線	9:52			
中野・前田野線	12:55	➡	13:02	たつみ経由
大谷・独鈷線	13:48	➡	13:58	鳳鳴経由
中野・前田野線	16:25	➡	16:52	たつみ経由
弥助・八木橋線	16:42			
大谷・独鈷線	17:28	➡	17:38	鳳鳴経由

■事業実施後（比内地域コミュニティバス→大館・比内線復路）

比内地域コミュニティバス			大館比内線	
中野・前田野線	6:55	➡	7:03	たつみ経由
弥助・八木橋線	6:55			
大谷・独鈷線	7:08	➡	7:18	鳳鳴経由
中野・前田野線	8:17	➡	8:28	たつみ経由
弥助・八木橋線	8:52	➡	9:02	たつみ経由
大谷・独鈷線	9:52	➡	10:02	たつみ経由
中野・前田野線	9:52			
中野・前田野線	13:00	➡	13:08	たつみ経由
大谷・独鈷線	13:52	➡	14:02	鳳鳴経由
中野・前田野線	16:30	➡	16:52	たつみ経由
弥助・八木橋線	16:44			
大谷・独鈷線	17:28	➡	17:38	たつみ経由

○「大館・比内線往路→比内地域コミュニティバス」出発時間を変更したことに伴い、「比内地域コミュニティバス→大館・比内線復路」到着時間が変更となるが、【事業実施１】大館比内線出発時間を変更することにより、事業実施前の乗り継ぎ時間を確保する。

【実証事業前後の運賃について】

利用者の負担が増額しない運賃とします。

- 大谷・独鈷線　　（大谷→比内総合支所→大館駅）　1,100円
- 中野・前田野線　（中野→比内総合支所→大館駅）　　800円
- 弥助・八木橋線　（弥助→比内総合支所→大館駅）　　700円

表　路線別運行概要表

運行事業者		秋北タクシー株式会社		
事業の種類		一般乗合旅客自動車運送事業（路線バス）		
運行形態		路線定期運行		
運賃		協議運賃		
		旧		新
大谷・独鈷線 (1)	起点	比内総合支所		比内総合支所
	主な経由地	扇田病院/独鈷入口/大葛		扇田病院前
	終点	大谷		大谷
	キロ程	23.9km / 24.1km	→	23.9km / 24.1km
	運行回数	平日：3/3		平日：3/3
		土日：2/2		土日：2/2
大谷・独鈷線 (2)	起点	比内総合支所		比内総合支所
	主な経由地	独鈷入口/大葛		比内中入口
	終点	大谷		大谷
	キロ程	18.0km / 18.2km	→	18.0km / 18.2km
	運行回数	平日：1/1		平日：1/1
		土日：0/0		土日：0/0
中野・前田野線	起点	比内総合支所		比内総合支所
	主な経由地	扇田病院/比内総合支所/独鈷入口		中野
	終点	比内総合支所		比内総合支所
	キロ程	25.1km / 25.1km	→	25.1km / 25.1km
	運行回数	平日：3/3		平日：3/3
		土日：1/2		土日：1/2
弥助・八木橋線	起点	比内総合支所		比内総合支所
	主な経由地	扇田病院/比内総合支所/八木橋		笹館
	終点	比内総合支所	→	比内総合支所
	キロ程(往路/復路)	31.8km / 31.8km		31.8km / 31.8km
	運行回数	平日：2/3		平日：2/3
	平日(往/復)土日(往/復)	土日：1/2		土日：1/2

３　地方公共団体による支援の内容

本事業に関連して、本市では以下の支援を実施します。

（１）公共交通ネットワーク形成に必要な財政支援

・地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統に対する国及び県の支援を活用するとともに、本市でも市内における基幹バス路線の運行経費への一部補助を行い、路線の維持・発展を支援します。

・運行事業者が自主運行する生活バス路線については、引き続き運行経費の一部補助を行いながら、路線バスの最適化に合わせて見直しを検討します。

・本市が主体的となり運行するコミニティバスは運行経費を本市が負担を行いながら、運行を継続します。

（２）利用促進に向けた広報支援

・公共交通の利用促進に向けた市民意識の醸成を推進するため、チラシ、広報等を活用し公共交通の必要性やメリット等の情報を積極的に発信します。

・公共交通に関する出前講座や乗り方教室等を積極的に実施し、利用者の外出支援に努めます。

（３）運転免許自主返納者への支援事業

・運転免許自主返納者した６５歳以上の方が、生活の足として公共交通機関の利用を検討いただけるよう、一定期間公共交通機関を無料で利用できる制度に取り組み公共交通の利用促進を図ります。

4　本事業実施に必要な資金の調達方法

本事業実施に必要な資金の額及び調達方法について、以下のとおり示します。

表　本事業の実施に必要な資金の額及び調達方法

（単位：千円/年）

イー①　一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の再編				
項目	総事業費	内訳	調達主体	補助金
大館地域・比内地域を運行するバス路線の再編	49,738	23,502	大館市	生活バス路線維持費補助金
		15,986	運行事業者	運賃収入
		5,125	県	バス路線運行対策費補助金
		5,125	国	地域公共交通確保維持事業

実施年度　　令和７年度～令和９年度

（単位：千円/年）

イー①　一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の再編				
項目	総事業費	内訳	調達主体	補助金
比内地域コミュニティバス（ほほえみひない号）の本格運行	40,456	31,574	大館市	生活バス路線維持費補助金
		2,179	運行事業者	運賃収入
		2,566	県	バス路線運行対策費補助金
		4,137	国	地域公共交通確保維持事業

実施年度　　令和８年度～令和９年度

5　事業の効果

本計画における本事業を実施することによる事業効果や地域公共交通計画における位置付けについて、以下のとおり示します。

項目	定性的な効果	地域公共交通計画の目標指標への影響
大館地域・比内地域を運行するバス路線の再編	経路が重複している区間の路線見直しを行い、運行本数の最適化及びダイヤの調整を行う事でバス利用の分かりやすさ向上を図ることで、利用促進に繋がる。	・路線バス平均乗車密度の維持
比内地域コミュニティバス（ほほえみひない号）の本格運行	全ての停留所から交通結節点（比内総合支所）へ繋がる効率的なネットワークを維持しつつ、扇田地区の循環ルートを双方向に改善することで、医療機関や商業施設等への往復利用が容易になる。これにより、地域住民の利便性が向上し、日常的な外出（通院・買い物等）の機会創出や生活の質の向上に寄与する。	・路線バス利用者数の維持

【利便増進実施計画における評価指標】

大館市地域公共交通計画の目標及び評価指標に基づき、利便増進事業の評価指標を以下のとおり設定します。

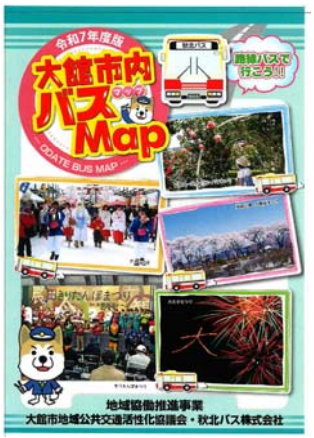
定量的な効果	現状値 （2024 年度）	目標値 （2027 年度）
路線見直しを行い、運行本数の最適化及びダイヤの調整を行ったことによる公共交通利用者の増加を図ります。	【平均乗車密度】 大谷線　1.6 中野線　1.7 弥助線　2.1	【平均乗車密度】 大館・比内線 2.3
重複区間の運行を集約したことにより、運行の効率化を図ることで、収支を改善します。	【収支率】 大谷線　18.1% 中野線　24.1% 弥助線　24.4%	【収支率】 大館・比内線 32.1%

定量的な効果	現状値 （2026年度）	目標値 （2027年度）
比内総合支所を結節点とするネットワークを維持したうえで、扇田地区の循環ルートを双方向化する事や乗継時間の調整を行ったことによる公共交通利用者の増加を図ります。	【利用者数】 大谷独鈷線　8,200 中野前田野線　5,500 弥助八木橋線　2,500	【利用者数】 大谷独鈷線　8,400 中野前田野線　5,700 弥助八木橋線　2,600

６　利便増進事業に関連して実施される事業

大館市地域公共交通計画における利便増進事業に関連して、実施する事業を以下に示します。

表　本事業に関連して実施される事業

地域公共交通計画	施策 2-3　情報提供ツールの作成、HP 等での情報発信		
目的	見やすく・わかりやすい運行経路・運賃表示等の情報発信による利用促進を図ります。		
事業の内容	・乗継を円滑にするよう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を利用者に配布・周知し、外出機会の創出と元気な地域づくりを支援します。 ・市ホームページや広報等を活用し、周知に努め、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・運賃表示等の情報発信による利用促進に努めます。 ・大館駅や商業店舗周辺の待合所に設置しているデジタルサイネージにより運行状況の提供を行い、わかりやすさ、使いやすいさの向上を図ります。  		
実施主体	大館市		
実施予定期間	令和７年度	令和８年度	令和９年度
	→	→	→

7　地域公共交通計画に関連する施策

大館市地域公共交通計画では、都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策、観光の振興に関する施策を以下に示しています。

表　大館市地域公共交通計画に関連する施策

地域公共交通計画上の記載箇所	連携内容
１P ７０P ７１P ８７P	【立地の適正化に関する施策】 大館市では地方創生推進とまちの賑わいを持続可能なものとするため、「大館市都市計画マスタープラン」及び「大館市立地適正化計画」を策定しています。 これらの計画は、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方を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のため、目標及び施策体系を示す「交通マスタープラン」として、「大館市地域公共交通計画」を策定しています。 「大館市立地適正化計画」との整合を図り、交通結節点である大館駅、市立総合病院がある中心拠点と比内総合支所や生活サービス施設が集積している中核拠点とを結ぶ広域連携軸の強化を図るため、系統の集約、運行本数やダイヤの最適化を進めます。 【観光の振興に関する施策】 広域連携軸の強化を進めることで、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、この利便増進事業による系統の集約、運行本数、ダイヤの最適化や利便増進事業に関連する事業として実施する情報提供ツールの作成、HP 等での情報発信を実施することにより、観光客などの来訪者をターゲットとした外部からの需要取り込みにも繋げます。

大館市利便増進実施計画

発 行 日：令和７（2025）年
（令和８年１０月一部改正）
発 行 者：秋田県　大館市
編　　集：建設部　都市計画課　交通政策係