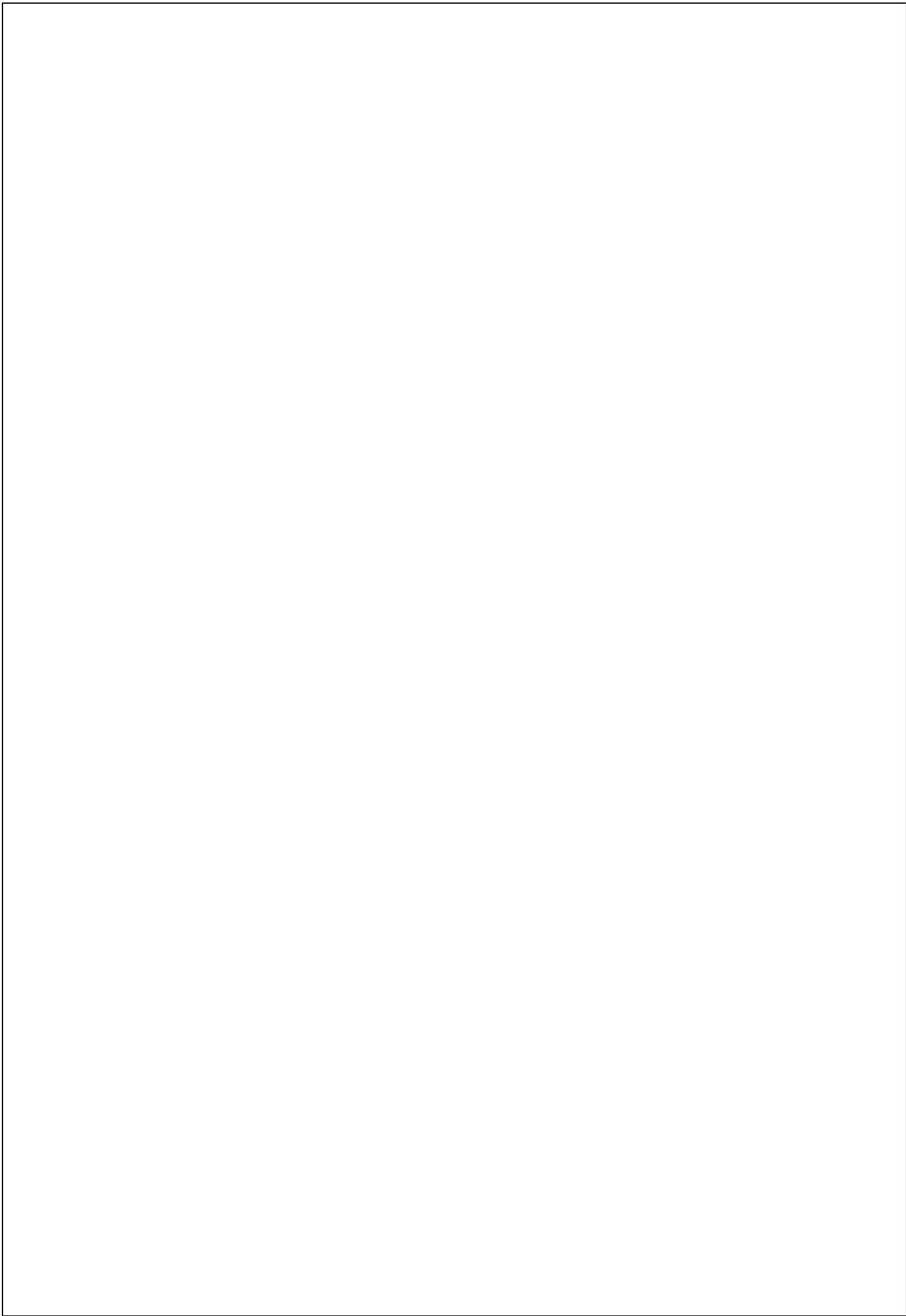


湯沢市地域公共交通網形成計画

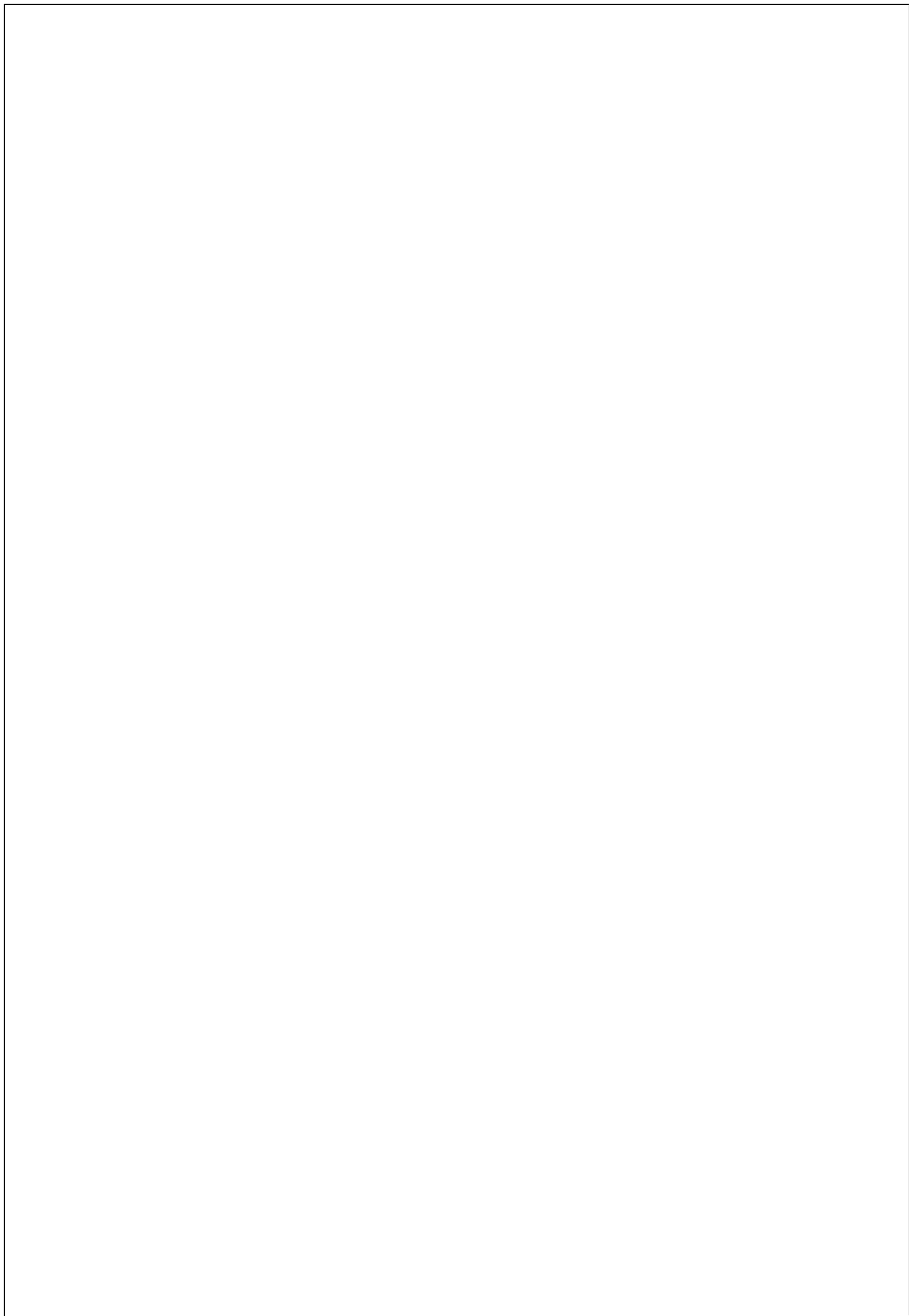
平成28年1月

湯 沢 市



目次

1. 計画策定の目的と関連計画	1
1-1 計画策定の背景	1
1-2 計画の目的	1
1-3 上位計画との関連	2
2. 地域の現状	4
2-1 人口の見通し	4
2-2 人の動き	6
2-3 観光の動き	7
3. 公共交通の現況	8
3-1 市内公共交通の概略	8
3-2 鉄道	9
3-3 バス交通	10
3-4 乗合タクシー	14
3-5 コミュニティバス	17
3-6 公共交通の利用状況	18
4. 地域における公共交通の問題と対応の方針	19
4-1 地域における公共交通の問題	19
4-2 問題を解決するための方針	20
5. 実施事業	21
5-1 計画区域と期間	21
5-2 実施施策（重点施策）	22
5-3 必要と考えられる項目と優先度	24
5-4 重点施策の取り組み概要	26
5-5 達成状況の評価	34
6. 資料 アンケート結果	35
市民アンケート	35
利用者アンケート	41
公共交通の課題と方向性	46



1. 計画策定の目的と関連計画

1-1 計画策定の背景

本市を縦貫している奥羽本線は、秋田・山形新幹線の開業により、特急及び急行列車が廃止、快速電車1本が一部区間を運行しているのみとなっており、利便性が低下しています。また、平成16年に湯沢駅が夜間無人化となったことも、安心な利用環境を守る上の障害となっています。

バス交通については、平成19年から不採算路線の廃止・縮小、休日運行ダイヤの削減が進んでおり、ネットワークの弱体化がさらなる利用者の減少へ繋がる悪循環が続いています。縮小した路線バスを補完し、さらに交通不便地域を解消するために導入した予約制乗合タクシーについても、利用者の増が運行回数の増に直結する運行体系に起因する、運行経費の増加が顕在化してきています。

今後、ますます少子高齢社会が進展することにより、利用客の減少や公共交通に求められるニーズの変化が予測されるなか、引き続き地域の公共交通の確保・維持は当然求められていくことから、潜在需要の掘り起しと共に維持経費を見つめ直し、本市にとって持続可能な公共交通の方向性を探る必要があります。

1-2 計画の目的

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年5月25日法律第59号）及び「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に基づき、「まちづくりとの連携」、「多様な交通サービスの組み合わせ」、「住民・事業者・行政など関係者の連携」により、将来へ持続可能な交通ネットワークへ再構築し、自家用車に依存しすぎないまちを目指すことを目的とします。

特に、市内で完結している路線バス及びコミュニティバス、乗合タクシーについて、一体感のある面の市内公共交通網となるよう重点的に検討を行います。

1-3 上位計画との関連

市政運営の基本指針となる「湯沢市総合振興計画（H19～H28）」においては、『人と自然が輝き、ふるさとの技がさえる美しさあふれるまち』を将来像として掲げ、5つのまちづくりの基本目標を設定しています。また、目指すべき将来都市構造として、JR湯沢駅、湯沢市役所等を中心としたエリアを「中心市街地」、各総合支所のある地域や主要集落を「生活・産業拠点」、雄勝中央病院のある山田地区を医療・福祉サービスも含めた「生活・サービス拠点」、秋ノ宮、小安峡、泥湯周辺は、自然型の観光と生活を融合させた「観光・生活拠点」と位置付け、「拠点」を結ぶ「軸」の機能を主要な道路や公共交通機関の整備充実により強化することが示されています。

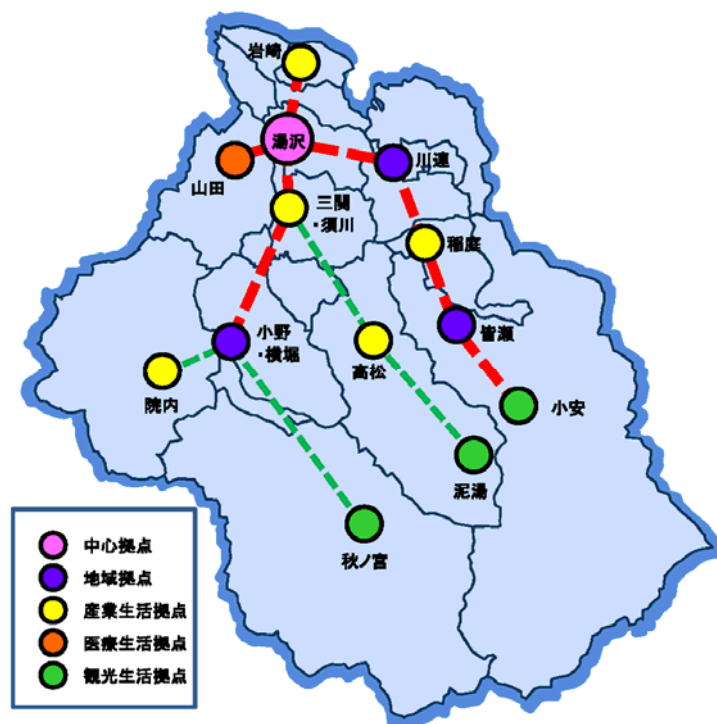
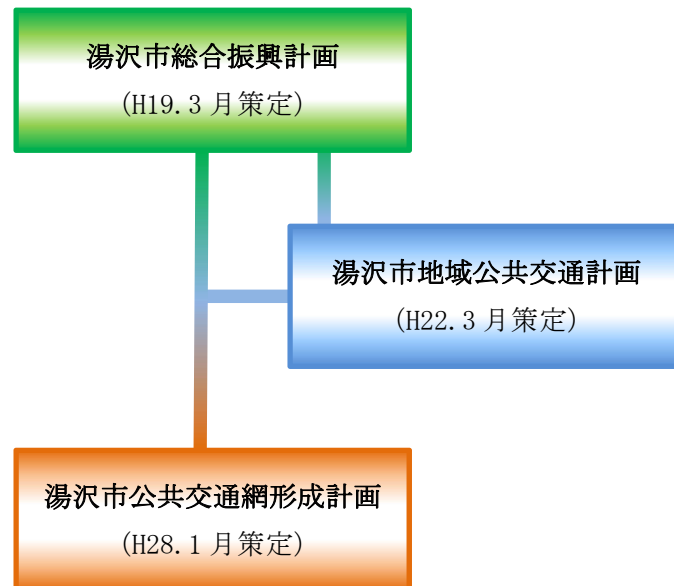
このうち、「豊かな自然が輝く安全で快適な美しいまちづくり」の基本目標の下、「公共交通体系の整備」がまちづくり目標達成に向けた施策体系のひとつに位置づけられており、市民生活に密着した鉄道および路線バスの利便性向上に努めることとしています。

将来像
人と自然が輝き、 ふるさとの技がさえる 美しさあふれるまち

まちづくりの基本目標
● 豊かな自然が輝く安全で快適な美しいまちづくり ● 健康と暮らしをともに支えるみんなの笑顔が輝くまちづくり ● ふるさとの技が輝く活力あふれるまちづくり ● あたたかな心と豊かな文化で人が輝くまちづくり ● みんなで築く夢が輝くまちづくり

第1章 第5節 交通体系の整備 （3）公共交通体系の整備
<施策の内容> ① 地域公共交通計画に基づき市民の交通手段の確保に努め、利便性の向上を図る。 ② 湯沢駅にバス等の交通結節機能を整備し、利便性の向上を図る。 ③ バス路線維持のための利用促進や事業者への支援を行い、コミュニティバスの運行などにより、利便性の向上を図る。 ④ 湯沢駅夜間無人化の撤回の要望を継続し、他の無人駅の利用環境の維持に努める。

本計画は、「湯沢市総合振興計画」を上位計画とし、その目標を達成するために、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として策定します。

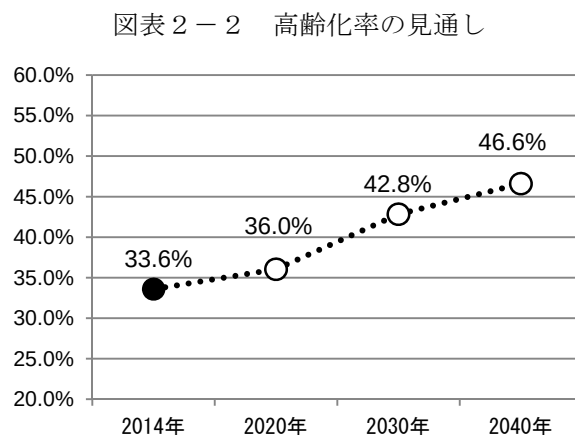
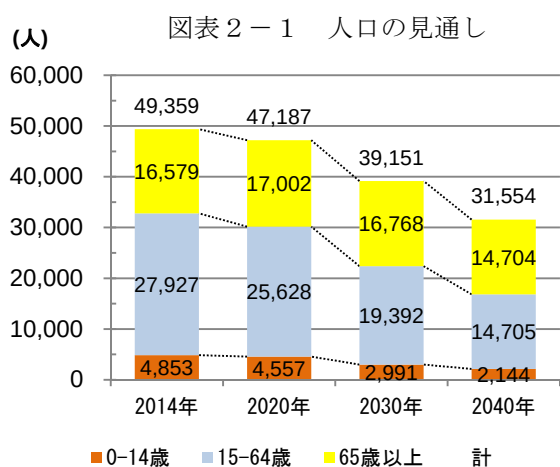


2. 地域の現状

2-1 人口の見通し

本市の人口について、平成 22 年国勢調査では 50,849 人でありましたが、平成 26 年 4 月時点で 49,359 人と 5 万人を割り込んでおり、このまま減少が続けば、平成 42 年(2030)には 4 万人を割り込むと推計されます。

また、65 歳以上の高齢者の割合も平成 26 年(2014)の 33.6%から平成 42 年(2030)には 42.8%まで上昇するものと推計されます。

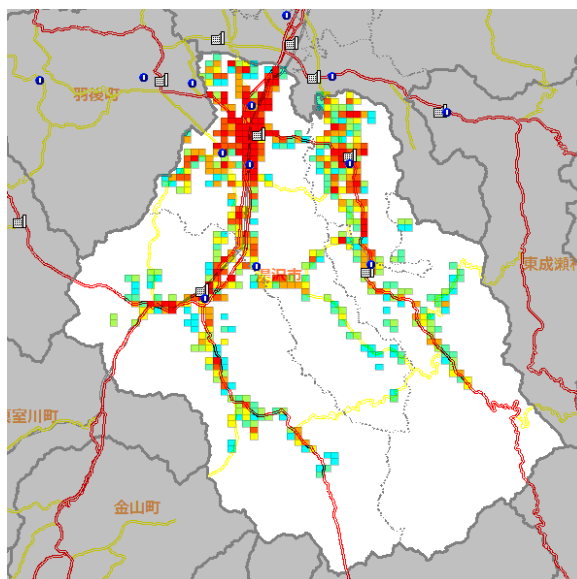


図表 2-3 地区別人口の見通し

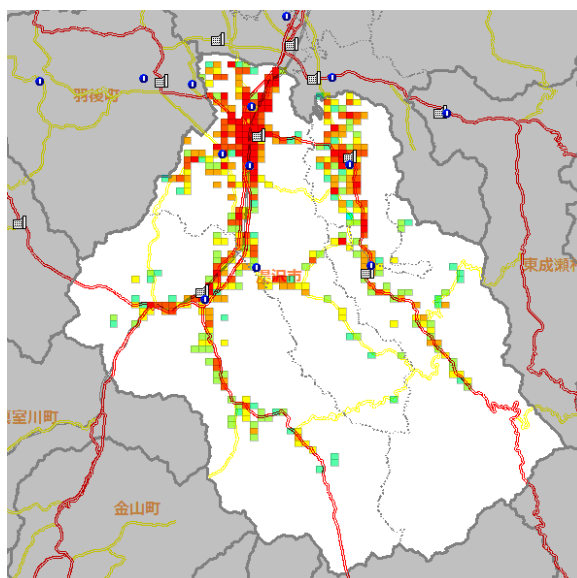
	実績		推計値		
	H22 年 (2010)	H26 年 (2014)	H32 年 (2020)	H42 年 (2030)	H52 年 (2040)
湯沢市	50,849	49,359	47,187	39,151	31,554
湯沢地区	31,004	30,334	28,827	24,242	19,815
稲川地区	9,289	9,045	8,672	7,191	5,789
雄勝地区	7,947	7,461	7,266	5,744	4,414
皆瀬地区	2,609	2,519	2,422	1,974	1,536

※出所 国際航業推計（湯沢市人口ビジョンの基礎データを元に大字単位で推計）

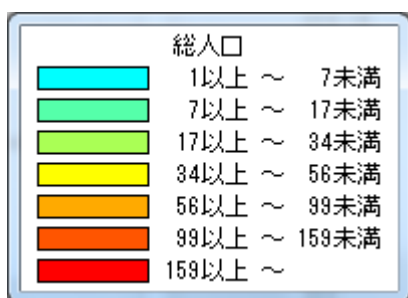
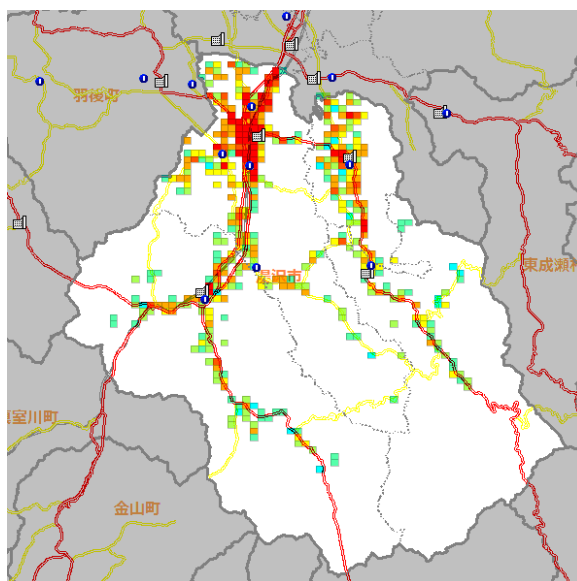
2010 年人口



2020 年推計人口



2040 年推計人口



※500mメッシュ

2-2 人の動き

〈通勤通学の動き〉

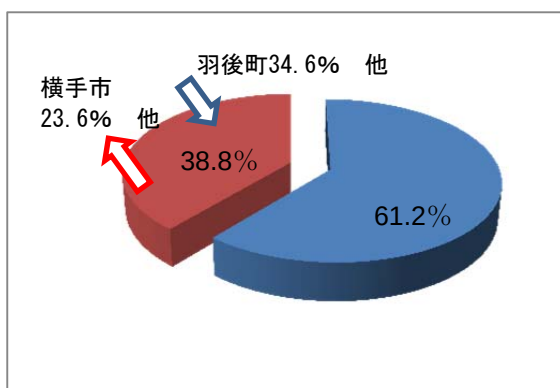
通勤通学者の動きは、稲川地区、雄勝地区からは湯沢地区へ、皆瀬地区からは稲川地区に最も通勤通学者の流れがあり、総体的には地域の中心である湯沢地区に人が集まる構造になっています。

〈買物の動き〉

秋田県が実施した「秋田県買い物動向調査」(平成 23 年実施)によれば、市内での買物は 61.2%にとどまり、残りの 4 割弱は横手市(23.6%)をはじめとした市外へ流出しています。一方、市内への流入は羽後町からが 34.6%で突出しています。

また、買物時の移動手段としては「自家用車(同乗も含む)」が 88.3%で圧倒的に多く、市内での買物場所も「郊外店や幹線道路沿いの店」が 68.6%を占めています。

表 2-4 買物客の流入出状況

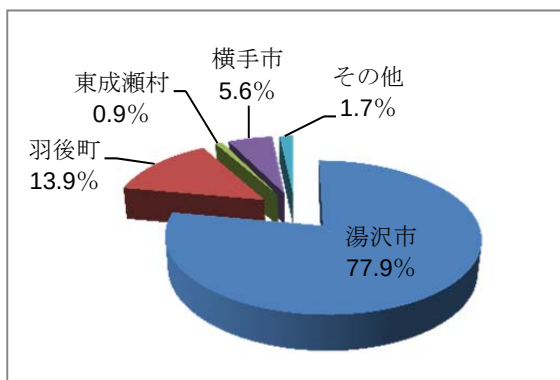


〈通院の動き〉

通院の動きでみると、地域の基幹病院である雄勝中央病院の外来患者の地区別構成比は、市内 77.9%、羽後町 13.9%、東成瀬村 0.9%と、二次医療圏(湯沢・雄勝郡)の患者が 92.6%を占めています。その他の地域では、横手市からの利用が 5.6%あり、隣接地域を主体としての受診の移動があります。

※H25 年度地区別患者利用状況より

表 2-5 雄勝中央病院の地区別利用状況(外来)



生活に関する移動全般について、隣接市町村間を主体とした行動の広域化が見られます。自家用車への依存度が高い状況ではあるものの、隣接市町村と繋がる広域公共交通の確保の必要性が見えてきます。

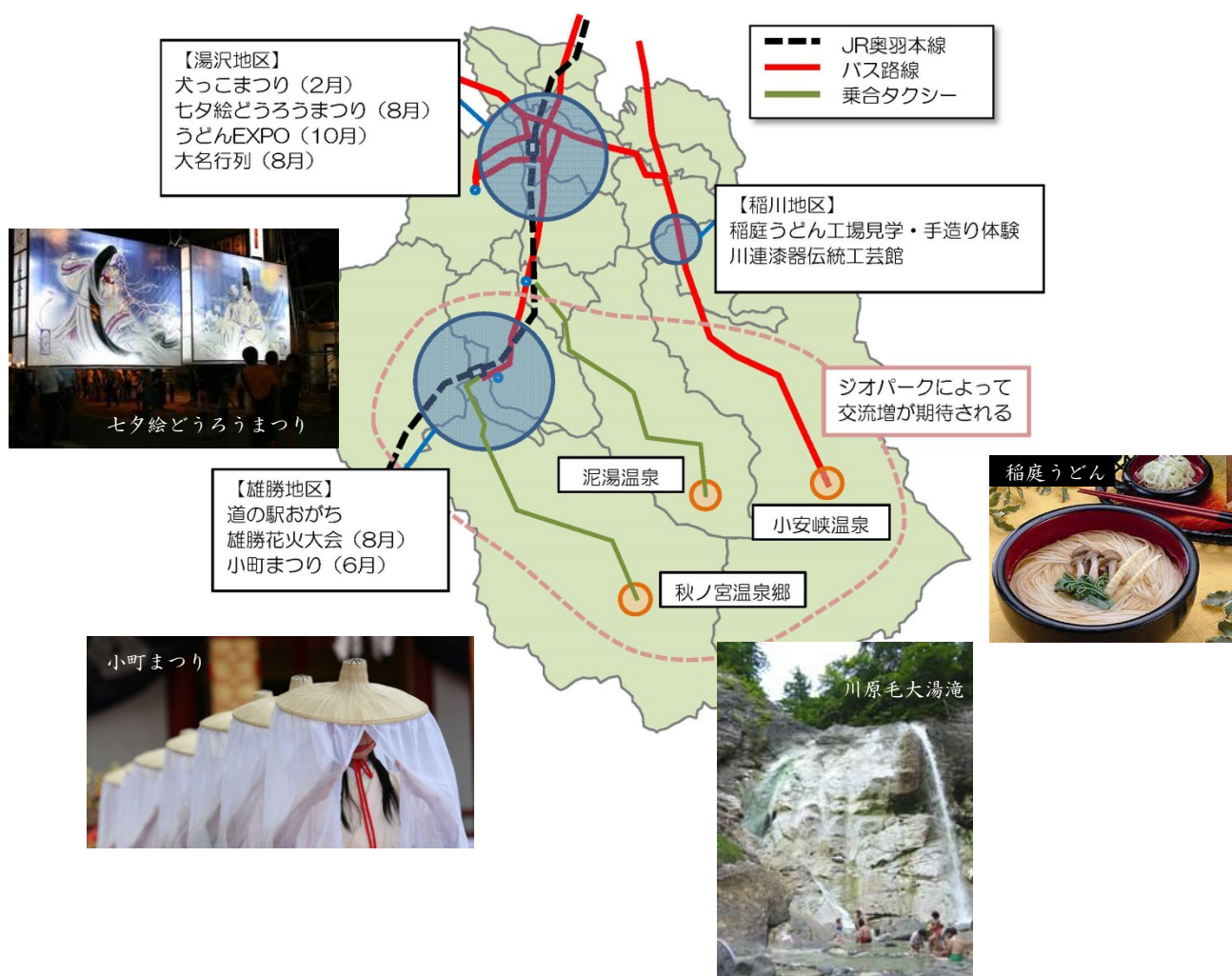
2-3 観光の動き

川原毛地獄山や小安峡大噴湯などの西栗駒山系の雄大な自然と、その中に点在する泥湯温泉、秋の宮温泉郷、小安峡温泉のほか、院内银山異人館、稲庭城などの歴史資料館、酒、うどん、漆器、さくらんぼなどの特産品、そして七夕絵どうろうまつり、小町まつり、犬っこまつりなど、多くの観光資源があり、平成25年は年間約124万人の観光集客がありました。最も利用客の多い観光施設は道の駅おがち「小町の郷」(約41万人)となっているほか、行祭事・イベントの観光入込客数が多いのが特徴となっています。

平成24年に日本ジオパークネットワークにより、ゆざわジオパークが認定されたことを受け、ジオツーリズム(ジオを学ぶ旅)による地域活性化が期待されており、市内全域に点在するジオサイト(ジオパークにおける拠点)のブラッシュアップが進められています。

これらの観光資源への交流人口を、どう支えていくかも公共交通の課題となります。

図表2-6 観光客の入込



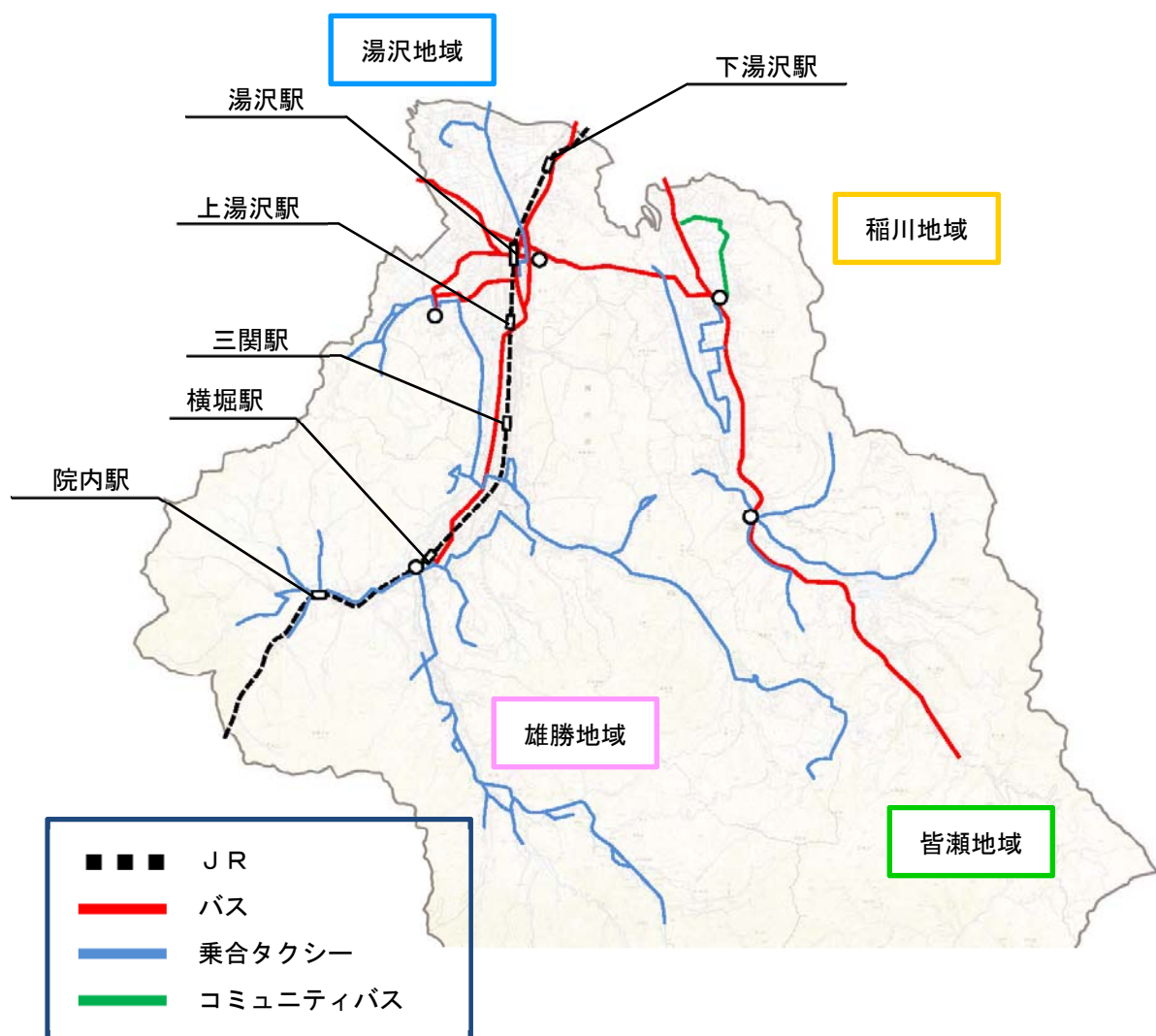
3. 公共交通の現況

3-1 市内公共交通の概略

南北にＪＲ奥羽本線と国道１３号線、東西には国道１０８号と３９８号線が都市軸になっており、市街地の集積とバス路線網が形成されています。

また、バス路線が廃止となった区域を中心として乗合タクシーを運行しており、生活の足を確保しています。

- 鉄道駅 … 湯沢駅 他５駅
- バス路線 … 羽後交通７路線、市委託運行１路線
- コミュニティバス… １路線
- 乗合タクシー … １６路線（定期路線３路線、予約制路線１３路線）



3-2 鉄道

本市を南北にJR奥羽本線が縦貫していますが、秋田・山形の両新幹線の開通により、特急・寝台列車の廃止、快速電車の削減が行われたほか、湯沢駅の夜間無人化、市内のその他5駅の無人化、運行区間の短縮などにより利便性が低下しています。

利用者のうち、湯沢駅で約64%、横堀駅では約80%が定期利用者であり、高校生の通学利用が主体となっているため、通学ダイヤの確保や、安心して通学できる駅と学校間の通学環境整備が必要です。

また、これまでは湯沢駅近傍のバス停留所が路線により2ヶ所に分散しており、乗継機能が十分確保されていませんでしたが、新湯沢駅前へのバスロータリー整備により停留所の集約が可能になり、結節拠点としての機能が向上する見込みです。

図表3-1 鉄道の交通サービス状況

市内駅数	本数	備考
湯沢駅ほか5駅	下り 17本	うち快速1本、湯沢駅発5本、院内駅発2本
	上り 12本	うち院内駅止2本

出所 JR東日本ホームページ

図表3-2 市内主要駅の乗車人員

(人/日)

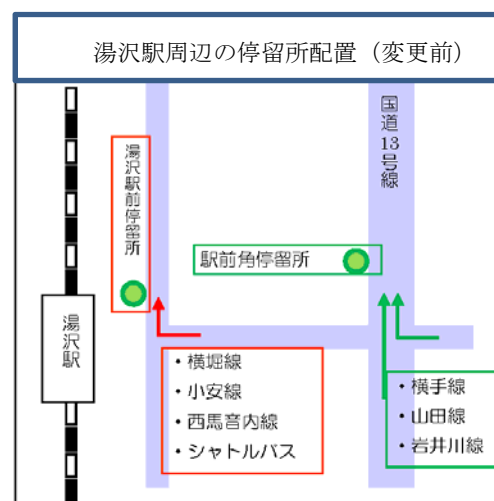
駅名	年 度					
	2009 (H21)	2010 (H22)	2011 (H23)	2012 (H24)	2013 (H25)	2014 (H26)
横堀	270	248	233	235 (189)	240 (194)	212 (168)
湯沢	716	689	685	693 (446)	736 (482)	705 (454)

※ 1日平均の乗車人員を把握できる駅のみ、降車人員は含まない。

※ () 内は定期利用者数。2011年度以前は未掲載 出所 JR東日本ホームページ



新湯沢駅東口 (H27.11 月 供用開始)



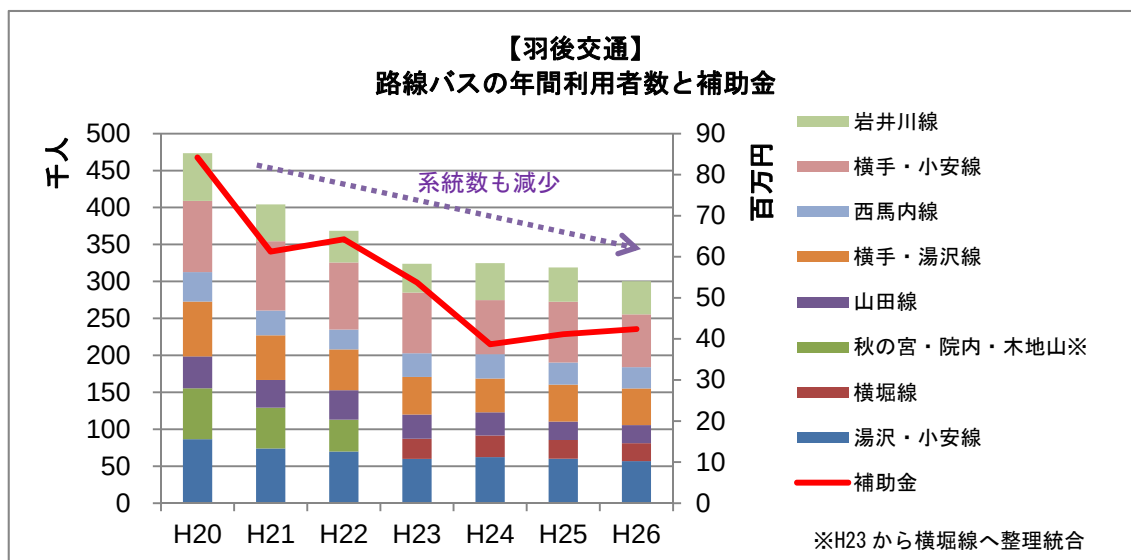
3-3 バス交通

本市の路線バスは羽後交通が運行を担い、湯沢営業所および雄勝中央病院などを起終点に7路線が運行されています。このうち湯沢市内で完結する生活路線としては3路線（湯沢・小安線、横堀線、山田線）あり、ほか4路線（横手・湯沢線、横手・小安線、西馬内線、岩井川線）は隣接市町とを結ぶ広域路線となっています。この他に、市が運行委託している雄湯郷ランド往復バス（以下、シャトルバスと表記）が市中心部と基幹病院である雄勝中央病院間を運行しています。

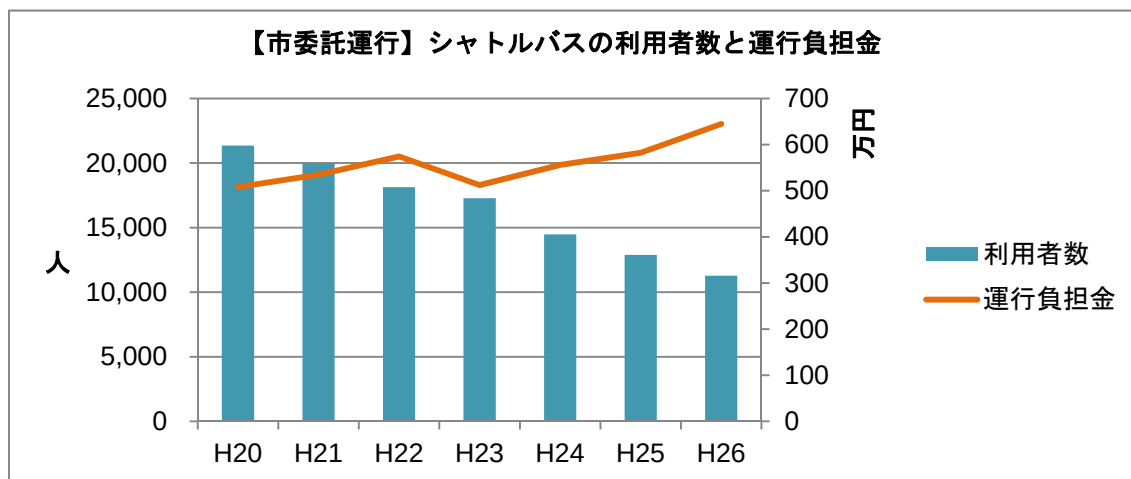
事業者側では経費削減や路線の集約などの経営改善を行っているものの、利用者の減少に歯止めが掛からず、路線の維持は厳しさを増しています。

市ではバス路線が社会基盤であるとの認識の基、国や県と共に補助金を交付するなどして路線の維持に努めていますが、市の財政がさらに厳しくなることが予測される中、今後の補助額増が必要となった際の対応は不透明です。

図表 3-3



図表 3-4



図表 3-5 路線別の利用者数

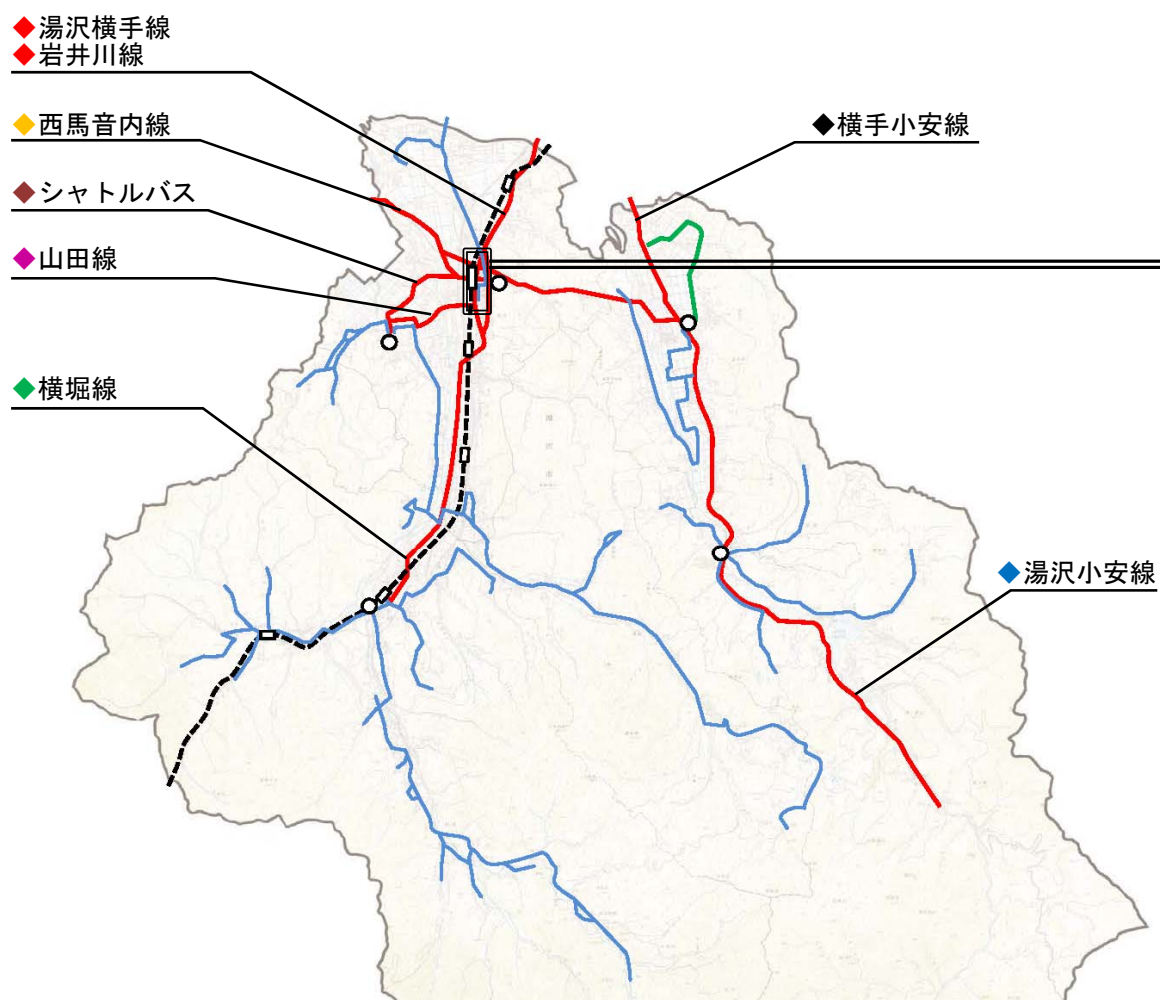
路線名		年 度 (人)						
		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
市内路線	湯沢・小安線	86,491	74,025	69,925	59,985	62,305	60,139	56,862
	横堀線	秋ノ宮・院内・木地山線を統合			27,249	29,311	25,387	24,300
	山田線	43,244	37,585	39,829	32,554	31,264	24,909	24,509
	シャトルバス	21,355	20,008	18,139	17,285	14,481	12,898	11,282
広域路線	横手・湯沢線	74,213	60,464	55,289	50,902	45,709	49,972	49,474
	西馬音内線	39,786	33,438	26,780	32,208	32,831	29,918	28,910
	横手・小安線	96,389	93,919	90,819	81,994	73,294	82,165	71,347
	岩井川線	64,491	49,643	42,873	39,082	50,009	46,395	44,906

図表 3-6 路線バスの交通サービス状況

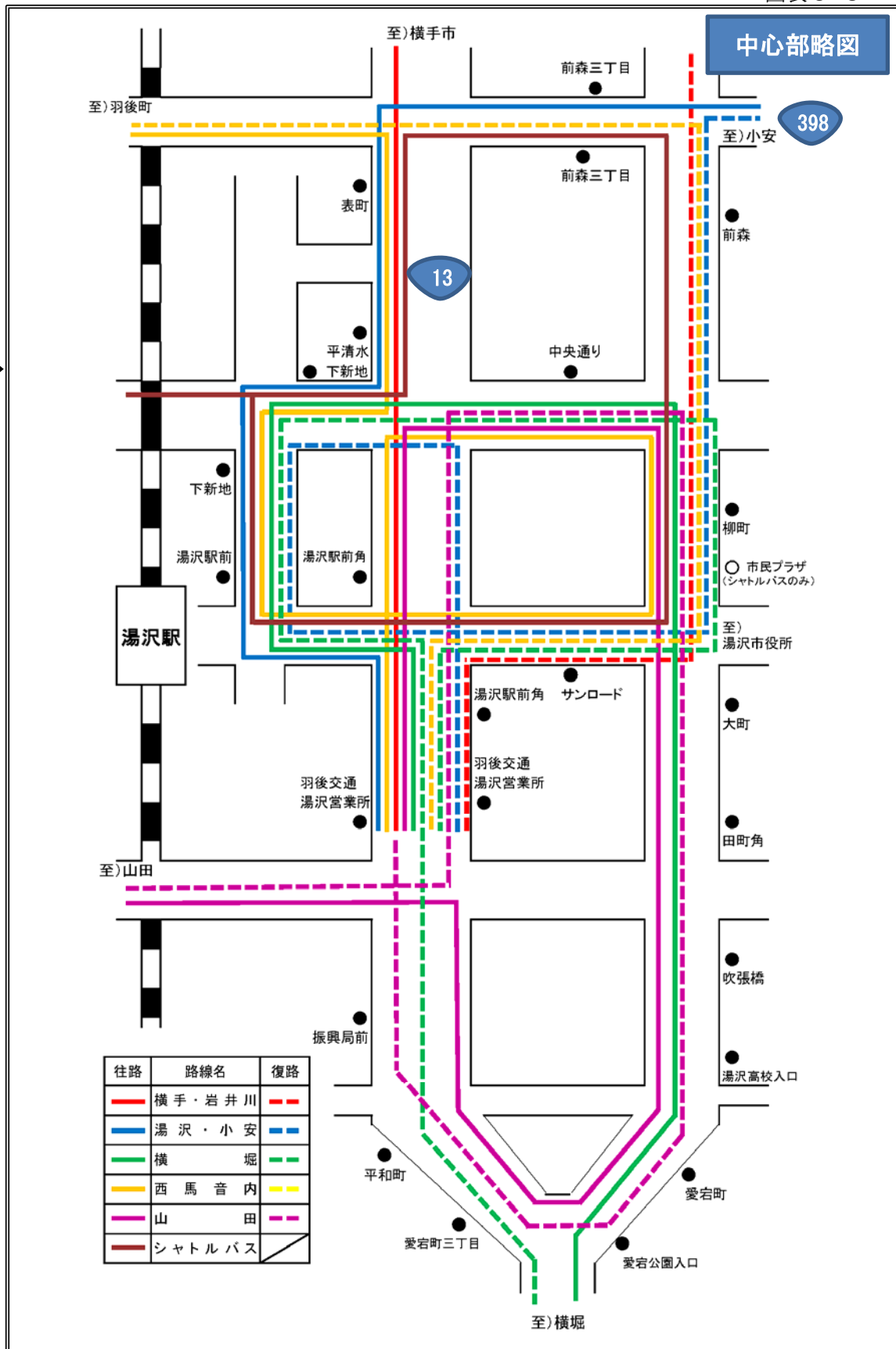
路線名	起点	終点	運行本数		備考
			往路	復路	
湯沢・小安線	湯沢営業所	鳥谷	4	4	毎日運行
	湯沢営業所	皆瀬庁舎前	8	8	うち日・祝運休あり 往路3本、復路2本
横堀線	湯沢営業所	横堀駅前	7	7	うち土・日・祝運休あり 往路1本
	雄勝中央病院	横堀駅前	2	2	うち土・日・祝運休あり 終→起1本
山田線	湯沢営業所	雄勝中央病院	19	17	うち日・祝運休あり 往路1本、復路1本 土・日・祝運休あり 往路6本、復路5本
シャトルバス	市民プラザ	雄勝中央病院	6	6	土・日・祝、8/14、12/31～1/3 運休（雄勝中央病院休診日）
横手・湯沢線	湯沢営業所	横手バスターミナル	8	6	うち日・祝運休あり 往路1本、復路1本
	湯沢営業所	平鹿総合病院	9	10	うち日・祝運休あり 往路4本、復路4本
西馬音内線	湯沢営業所	元西小学校前	10	10	うち日・祝運休あり 往路1本、復路1本 土・日・祝運休あり 往路4本、復路4本
横手・小安線	平鹿総合病院	稲庭桙	2	2	毎日運行
	横手バスターミナル	稲庭桙	8	8	うち日・祝運休あり 往路3本、復路3本
	横手バスターミナル	皆瀬庁舎前	1	1	日・祝運休 横手高校直通便
岩井川線	湯沢営業所	椿川	1	1	毎日運行
	湯沢営業所	草の台	3	3	うち日・祝運休あり 往路1本
	湯沢営業所	入道	2	2	日・祝運休
	雄勝中央病院	草の台	1	1	毎日運行

バス路線図概要

図表 3-7



図表 3-8



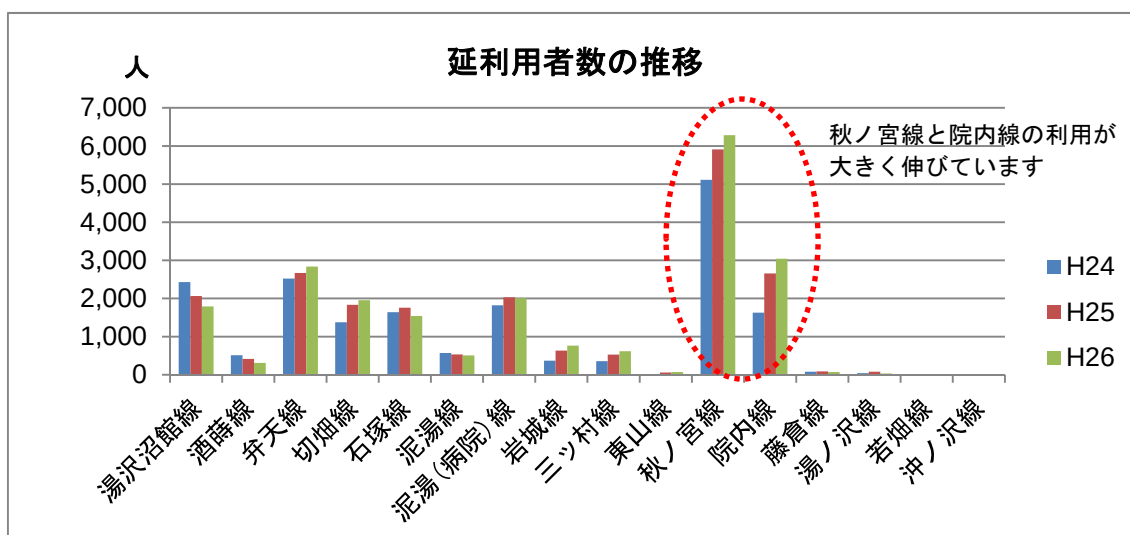
3-4 乗合タクシー

市では路線バスが廃止・縮小された区域や交通空白地区に対して代替交通として乗合タクシーを導入しており、定期運行3路線、予約制運行13路線が運行しています。

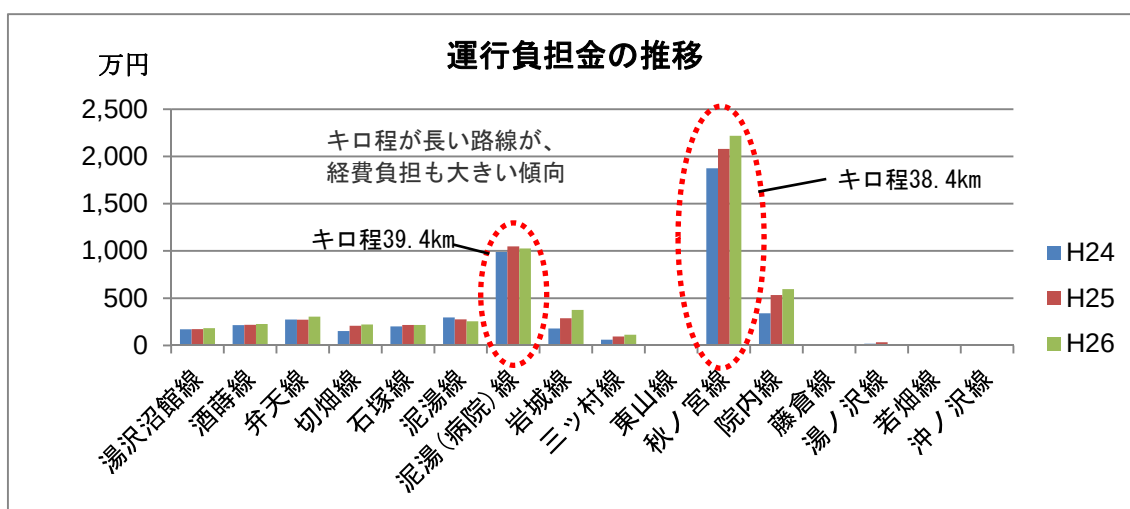
乗合タクシー全体の利用客数は増加傾向にあることから、市民の認知が進んできているものと推察されますが、経路が重複している箇所や年間を通じてほとんど利用のない路線・便があるなどバラつきが見られることから、路線の統廃合などの検討も必要となっています。

将来に向けて維持していくためには、沿線の需要と費用負担の在り方を総合的に判断して運行していくことが不可欠であるため、市民・交通事業者・市が協働で課題解決に取り組んでいく体制の構築が必要となっています。

図表 3 - 9



図表 3 - 1 0



図表 3-1 1 乗合タクシーの輸送状況（人）

運行 形式	路線名		H 2 4			H 2 5			H 2 6		
			終点 →起点	起点 →終点	合計	終点 →起点	起点 →終点	合計	終点 →起点	起点 →終点	合計
定期	湯沢沼館線		1,433	997	2,430	1,232	832	2,064	1,081	709	1,790
	酒蔎線		388	124	512	330	86	416	229	82	311
	弁天線		1,357	1,167	2,524	1,521	1,146	2,667	1,742	1,093	2,835
予約制	切畑線		658	718	1,376	906	927	1,833	992	965	1,957
	石塚線		855	784	1,639	924	835	1,759	780	758	1,538
	泥湯線		441	131	572	440	92	532	375	134	509
	泥湯(病院)線		643	1,178	1,821	730	1,301	2,031	732	1,273	2,005
	岩城線		176	193	369	323	309	632	373	392	765
	三ッ村線		167	188	355	281	249	530	312	303	615
	東山線		5	7	12	28	29	57	32	38	70
	秋ノ宮線		2,474	2,637	5,111	2,871	3,040	5,911	2,987	3,296	6,283
	院内線	八丁線	284	296	580	691	790	1,481	853	1,136	1,989
		南沢線	240	278	518	377	335	712	323	281	604
		山ノ田線	120	179	299	57	213	270	14	173	187
		松根線	99	131	230	82	113	195	135	129	264
	藤倉線		42	38	80	44	41	85	39	33	72
	湯ノ沢線		31	12	43	47	31	78	7	27	34
	若畑線		0	0	0	4	1	5	0	0	0
	沖ノ沢線		0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計		9,413	9,058	18,471	10,888	10,370	21,258	10,859	10,969	21,828

3-5 コミュニティバス

平成 22 年 3 月末日で生活バス路線「大門線」が廃止されたことに伴い、平成 22 年度より主に中学生の通学手段としてコミュニティバスを運行しています。

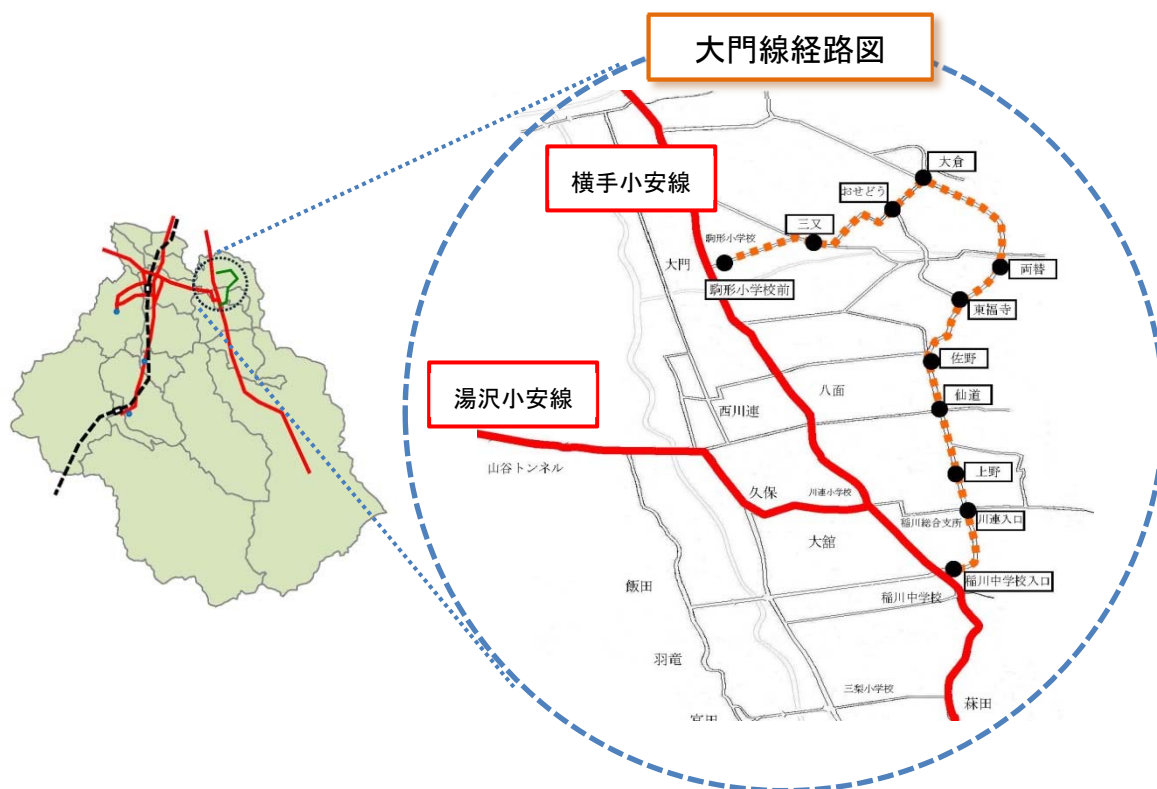
登下校時間のみの運行、学校の長期休暇の間は運行していないことにより、一般の方には使いにくい運行となっています。対象区域の中学生数も減少していくことから、地域住民にとっても使いやすい交通手段への検討が必要となっています。

図表 3-1 2 コミュニティバスの交通サービス状況

コミュニティバス	起点	終点	運行本数	
			起点→終点	起点←終点
大門線	駒形小学校前	稲川中学校入口	1	2

図表 3-1 3 コミュニティバスの輸送状況

年度	稼働日数	延利用者数	備考
H22	202	4,059 名	うち一般乗客数 18 名
H23	202	5,764 名	うち一般乗客数 14 名
H24	202	4,372 名	うち一般乗客数 10 名
H25	203	3,961 名	うち一般乗客数 10 名
H26	203	4,368 名	うち一般乗客数 45 名



3-6 公共交通の利用状況

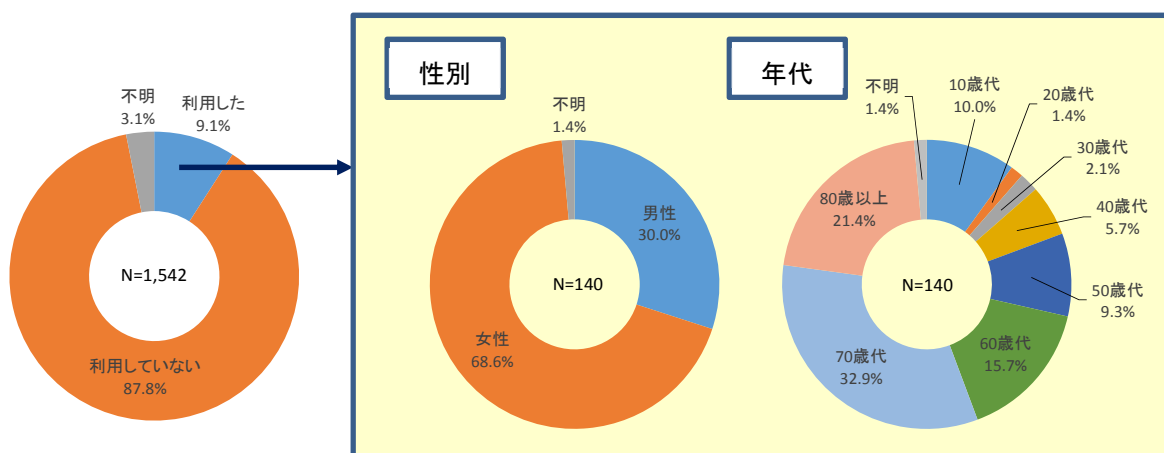
平成 26 年度に実施した公共交通に関する市民アンケートによると、公共交通を利用している人は全体の 1 割に満たず、自家用車による移動が大勢を占めています。

また、利用者は 70 歳以上が過半数を占めており、いずれ公共交通を利用することが困難になることが予想されます。

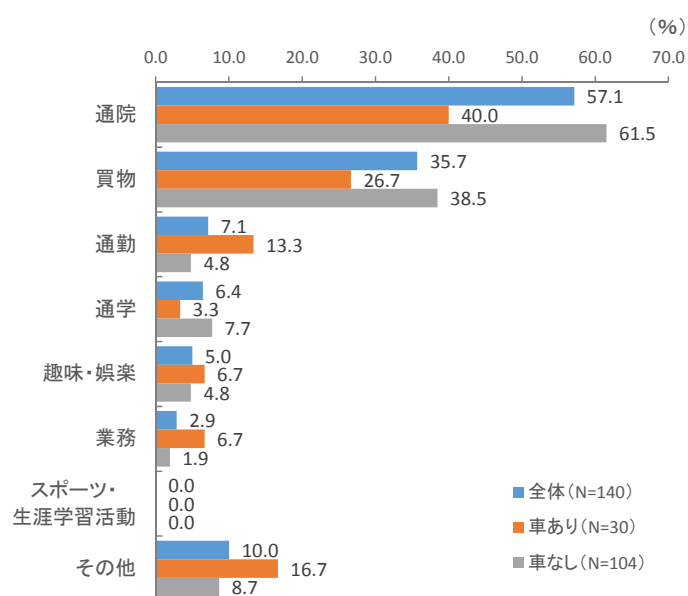
利用目的は、利用者層の年代分布を反映して通院や買物の生活需要に偏っており、通勤や通学利用者は多くありません。

路線（ルート、自宅から停留所までの距離）には概ね満足しているものの、ダイヤ（運行本数、運行時間帯）へのニーズが高くなっています。

図表 3-14 公共交通の利用率



図表 3-15 公共交通の利用目的



4. 地域における公共交通の問題と対応の方針

4-1 地域における公共交通の問題

① 人口減少、超高齢化社会への対応

公共交通利用者の大半を占める高齢者層は、人口減少社会にありながらも、今後 10 年程度はやや増加すると見込まれています。しかし、高齢者層の自家用車利用率が上がり、公共交通離れがさらに進む可能性もあるため、新たな需要の掘り起こしと対応が必要となります。また、高齢者の自動車事故を増やさないため、免許返納者への負担軽減についても検討し、安心な公共交通網で生活を支える体制が必要となります。

② 中心市街地の分かりにくい路線

現在の中心市街地のバス路線は、長年の経緯により経路が複雑化されており、普段はバスを利用しない方や来訪者には分かりにくく、バス離れの一因になっていると考えられます。

③ 移動の選択肢となるダイヤと経路

普段は自家用車利用が中心となっても、移動の選択肢となるダイヤと経路の設定が必要と考えられます。観光地への来訪者にとっては、鉄道との結節ダイヤの確保が重要となります。

④ 乗り継ぎの利便性の向上

現在は結節機能が弱く、乗継に不便な状況が続いているため、中心市街地や地域拠点での結節機能の強化が必要となっています。

⑤ 観光資源へのアクセス確保

小安峡温泉、秋ノ宮温泉郷、泥湯温泉、ジオサイト等、公共交通の終点付近には観光資源が多く存在します。交流人口の増加による地域の活性化を支えるため、来訪者の移動手段としても確保する必要があります。

⑥ 運行経費に関する検証と理解

利用者の減少、運行の非効率化により維持経費の増大が危惧されています。将来へ公共交通を残していくためには、補助金等の費用対効果を検証し、サービス水準と運行形態のあり方を検討していく必要があります。また、必要な運行経費は社会基盤への投資と考え、公共交通を利用していない人も含めて広く理解を得ていく必要があります。

⑦ 公共交通に関する情報発信の工夫

市民アンケートからは、公共交通を利用するための情報が不足しているという結果が出ています。利用者が必要とする情報（経由地、料金、乗継等）の提供、入手の即時性、入手手段の拡充等で、さらに工夫が求められています。

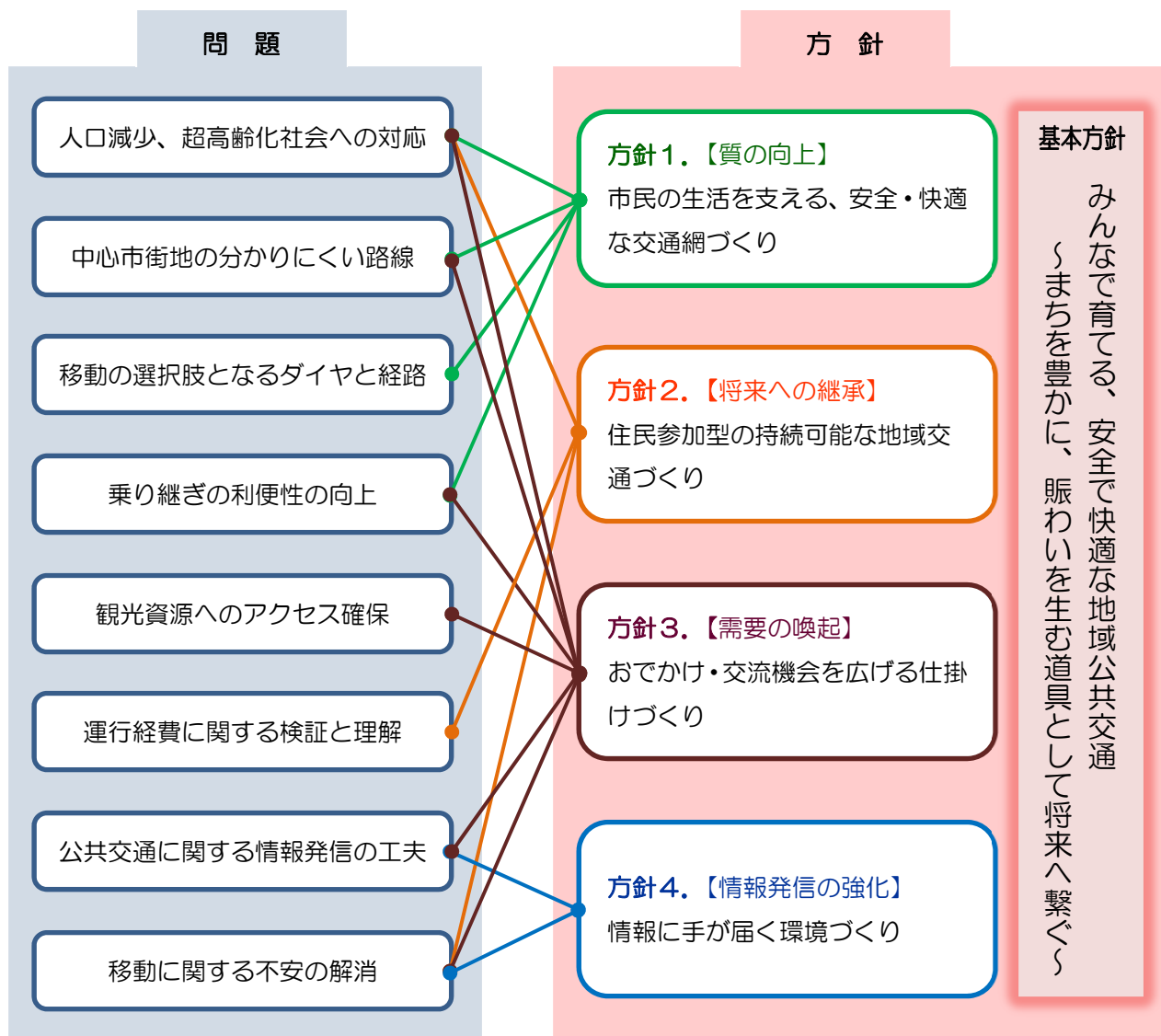
⑧ 移動に対する不安の解消

日常の移動について、現在は問題がなくとも、将来的に不安を感じている方が 3 割程度存在しています。路線の存廃からバリアフリー化など、日常の移動の支え方について地域と協働で検討していく体制が必要となっています。

4-2 問題を解決するための方針

～問題から基本方針への考え方～

- ・人口減少により、公共交通の事業運営環境は厳しく、市財政による負担も不透明である。
- ・一方、今後、高齢化が急速に進展するなか、市民の日常生活を支える移動手段として公共交通はより一層重要となる。
- ・また、公共交通の終点付近には温泉などの観光資源が多く存在し、市内外からの交流人口の確保にも公共交通への期待は大きい。
- ・公共交通について、まちの賑わいを促す道具として再定義し、市民・事業者とのパートナーシップの基、鉄道、バス、乗合タクシー等の多様な形態を組み合わせた、将来にわたって持続可能な交通体系を構築する必要がある。



5. 実施事業

5-1 計画区域と期間

計画区域… 湯沢市地域公共交通網形成計画の適用される区域は、生活路線を軸に市民の日常生活に関して形成される交通圏を基本とし、湯沢市内全域とします。

ただし、隣接市町村を中心とした買い物や通学、通院の移動が存在することから、現行の路線を維持しながら、広域生活圏の公共交通分担率を精査し、広域での協議体制の構築と計画区域の拡充を行います。

計画期間… 平成 27 年度からの平成 31 年度の 5 年間とします。

ただし、計画の期間内においても、上位計画である次期湯沢市総合振興計画（平成 29 年度～）との整合性や、立地適正化計画等のまちづくりに関する計画策定、今後の社会経済状況や市民のニーズ等の変化への適応といった観点から、必要に応じて見直しと修正を行います。

なお、本計画期間の最終年度においては、事業の実施状況や各目標指標の達成状況、実施過程等の評価を行い、引き続き切れ目なく次期計画を策定し、公共交通体系の活性化に向けて取り組むこととします。

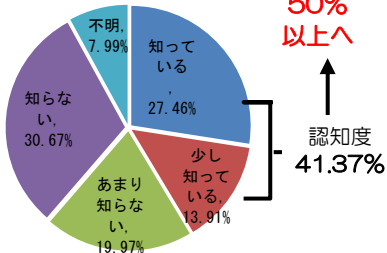
5-2 実施施策（重点施策）

4つの方針に基づき、問題を解決するために必要と考えられる項目（5-3に記載）のうち、緊急性のあるものや「分かりやすさ」「使いやすさ」に直接繋がる施策を重点施策とし、早期の取り組み、実施を目指します。（概要を5-4に記載）

方針 1		市民の生活を支える、安全・快適な交通網づくり																									
目標 1		「使える」交通網の整備による利用者の裾野の拡大																									
重点施策①		バス経路の整理・再編																									
重点施策②		結節機能の整備・強化																									
重点施策③		通学ダイヤ・路線の重点的確保																									
重点施策④		乗合タクシーの運行の見直し																									
指標 1	・市内路線※の利用者数 バス路線の整理・再編、結節機能の向上により、減少率を抑制しながら、計画終了時（H31）に 26 年度と同等レベルの利用者数の確保を目指します。 ※湯沢小安、横堀、山田、シャトルバスの計	千人 <table><thead><tr><th>年度</th><th>利用者数（千人）</th></tr></thead><tbody><tr><td>H20</td><td>220</td></tr><tr><td>H21</td><td>190</td></tr><tr><td>H22</td><td>170</td></tr><tr><td>H23</td><td>140</td></tr><tr><td>H24</td><td>130</td></tr><tr><td>H25</td><td>120</td></tr><tr><td>H26</td><td>110</td></tr><tr><td>H27</td><td>100</td></tr><tr><td>H28</td><td>90</td></tr><tr><td>H29</td><td>80</td></tr><tr><td>H30</td><td>70</td></tr></tbody></table> 117,000人を確保		年度	利用者数（千人）	H20	220	H21	190	H22	170	H23	140	H24	130	H25	120	H26	110	H27	100	H28	90	H29	80	H30	70
年度	利用者数（千人）																										
H20	220																										
H21	190																										
H22	170																										
H23	140																										
H24	130																										
H25	120																										
H26	110																										
H27	100																										
H28	90																										
H29	80																										
H30	70																										
指標 2	・高校生のバス認知率 高校生の通学の選択肢となるよう動機づけと条件整備を行い、通学利用に関する認知度の向上を目指します。 ※（参考値）市民アンケートによる「運行本数（時刻表）」の認知度（10代） 評価に関しては、高校生の通学に関する交通調査で実施	（参考値） <table><thead><tr><th>認知度</th><th>割合</th></tr></thead><tbody><tr><td>知らない</td><td>37%</td></tr><tr><td>あまり知らない</td><td>24%</td></tr><tr><td>少し知っている</td><td>24%</td></tr><tr><td>知っている</td><td>13%</td></tr><tr><td>不明</td><td>2%</td></tr></tbody></table> 認知度 36.8% 50%以上へ		認知度	割合	知らない	37%	あまり知らない	24%	少し知っている	24%	知っている	13%	不明	2%												
認知度	割合																										
知らない	37%																										
あまり知らない	24%																										
少し知っている	24%																										
知っている	13%																										
不明	2%																										
指標 3	・乗合タクシー利用者数 運行の効率化とサービス充実の実現により、計画終了時までに、H26 年度比 5%増の 23,000 人を目指します。 ※H25-26 増減率を基に、減少路線に関しては毎年減少率を 1/2 に抑制、増加路線は増加率の 1/2 を同率で継続した場合の試算	万人 <table><thead><tr><th>年度</th><th>利用者数（万人）</th></tr></thead><tbody><tr><td>H26</td><td>2.18</td></tr><tr><td>H31（目標）</td><td>2.29</td></tr></tbody></table> +5%		年度	利用者数（万人）	H26	2.18	H31（目標）	2.29																		
年度	利用者数（万人）																										
H26	2.18																										
H31（目標）	2.29																										

方針2 住民参加型の持続可能な地域交通づくり	
目標2	運行者の視点も持つ利用者の増加
重点施策⑤	各地区の自治組織等との検討会実施
指標4	地域検討会等の開催地区数 将来不安度の高い地区を優先して、計画期間内に4地区以上で実施していきます。 
指標5	予約制乗合タクシーの乗合率 将来に残すためには、利用者にも運行効率に対する意識向上が求められてきます。地域組織との検討会等を通して、協働で乗合運動を行うなど、乗合率の向上を目指します。 

方針3 おでかけ・交流機会を広げる仕掛けづくり	
目標3	おでかけ手段と目的の提供
重点施策⑥	商店街や観光施設と連携した仕掛けづくり
指標6	バスパック等の企画数 公共交通近傍の施設や飲食店との協力体制により、運賃と食事代等をパッケージ化し、バスと店舗の相互で利用者増を図ります。おでかけの目的を提供するため、バスパック等の企画数を指標とし、計画期間中に3プラン以上の企画を目指します。 

方針4 情報に手が届く環境づくり	
目標4	情報提供の強化と情報入手に関する利便性向上
重点施策⑦	停留所等への路線標示、ピクトグラムの活用
指標7	認知度（運行経路） 路線バス及び乗合タクシーの認知状況について、運行経路を「知っている」「少し知っている」の割合を計画期間終了時に50%まで増加させることを目指します。 ※市民アンケート調査より 

5-3 必要と考えられる項目と優先度

アンケート調査等の結果から、市の公共交通を良くしていくために必要と考えられる項目（重点施策を含む）を以下にまとめます。

優先施策としたものは、これまでも行っているが改善・発展が求められるものや重点施策の延長にあるものとし、重点施策の進捗状況等により順次取り組みます。その他についても、重点・優先施策の進捗状況を勘案し、実施時期の検討を行います。

優先度の位置づけ

◎…重点施策（H29 までの着手を目指す）

○…優先施策（重点施策の延長にある場合は H30 を目安に実施を目指す）

【方針1】市民の生活を支える、安全・快適な交通網づくり

【方針1】市民の生活を支える、安全・快適な交通網づくり				
目標1	「使える」交通網の整備による利用者の裾野の拡大			
	施策区分	必要と考えられる内容	優先度	重点施策
1	運行経路の再編	バス経路の整理・再編	◎	①
		乗合タクシーの運行の見直し	◎	④
2	地域間アクセスの強化	中心市街地と地域拠点、基幹病院間のバス路線維持	○	
		拠点と直結または周回する交通網の構築		
3	結節ポイントの充実	結節機能の整備・強化	◎	②
		公共施設・集客施設への停留所機能の整備		
		結節点へのバスロケーションシステムの導入検討		
4	乗り継ぎの円滑化	通学ダイヤ・路線の重点的確保	◎	③
		乗継の円滑化のため、調整・連携を図る場の設置		
		乗り継ぎが円滑に行えるよう、ダイヤの調整の実施	○	
5	バリアフリー化の推進	乗継拠点のバリアフリー化		
		冬季の雪壁除去等で地元組織との協力体制の構築		

【方針２】住民参加型の持続可能な地域交通づくり

目標２		運行者の視点も持つ利用者の増加		
	施策区分	施策	優先度	重点 施策
5	地域組織との一体的な取り組み体制	各地区の自治組織等との検討会の実施	◎	⑤
		乗合率向上運動など一体となった利用促進活動	○	
6	公共交通啓発活動の展開	バスの乗り方教室や、公共交通出前講座等の開催		
		総合学習等の活用による子どもへの啓蒙		
		イベントでの利用促進につながる啓発活動の実施		

【方針３】おでかけ・交流機会を広げる仕掛けづくり

目標３		おでかけ手段と目的の提供		
	施策区分	施策	優先度	重点 施策
7	おでかけ負担軽減対策の検討	料金面での負担感軽減のため、上限運賃制等の検討		
		心理面での負担軽減のため、乗降サポート策の検討		
8	商店街、観光施設との連携	商店街や観光施設と連携した仕掛けづくり	◎	⑥

【方針４】情報に手が届く環境づくり

目標４		情報提供の強化と情報入手に関する利便性向上		
	施策区分	施策	優先度	重点 施策
9	総合交通マップの作成・配布	総合交通マップの作成	○	
		路線別時刻表の作成		
10	分かりやすい運行情報の提供	停留所等への路線標示、ピクトグラムを活用	◎	⑦
		待合所等での情報提供媒体、設備等の改善	○	
11	多媒体による情報発信	地域FMやSNS等の活用による情報発信	○	
		QRコードの活用などによる紙面とITの連携		
12	地区毎のきめ細かい情報提供	各地区毎の時刻表、路線図を作成し、営業活動（ポスティング）の実施	○	

5-4 重点施策の取り組み概要

① バス経路の整理・再編

実施主体：バス事業者、湯沢市

(1) 中心市街地の路線整理

現在の中心市街地の運行経路は、系統毎に非常に複雑な構成となっており、系統の分りにくさが利用促進を妨げる一因となっていると考えられるため、経路の整理・統一化を図ることが、今後の路線維持施策の第一歩となります。

また、市内の生活基盤の中核となるべき中心市街地を活性化するためには、公共交通を含めた都市ストックを有効に機能させ、人々の往来によるにぎわい創出に繋げることが必要となります。

市役所本庁舎から湯沢駅のラインを中心市街地における「まちなかの軸」とし、待合スペースとなるコミュニティ施設の整備と併せて「分かりやすい」バス経路へ整理することにより、中心市街地におけるにぎわい創出と回遊性の向上を図ります。

現在のバス経路の概略

	H27	H28	H29	H30	H31
事業計画		調査・ルート検討			
		ルート見直し			
				効果等検証	

① バス経路の整理・再編

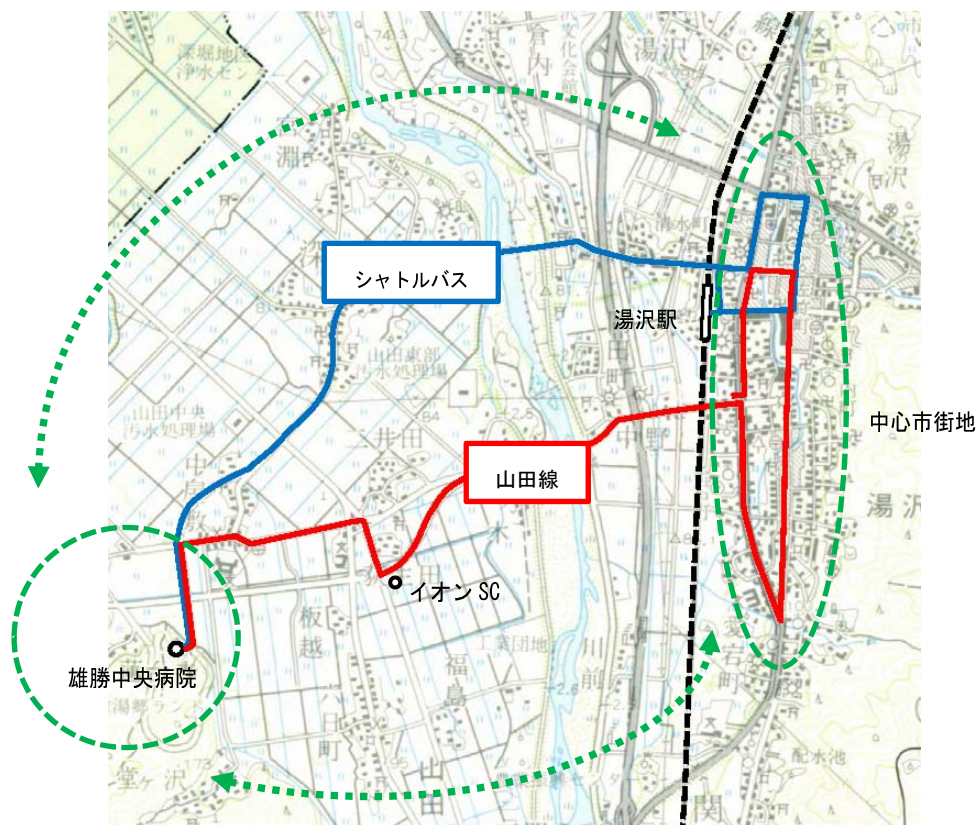
実施主体：バス事業者、湯沢市

(2) 路線の統合

市内を走るバス系統の多くは、基幹病院である雄勝中央病院を終着としています。

その中でも、雄湯郷ランド往復バス（市委託運行：通称シャトルバス）と山田線（羽後交通）は、中心市街地と雄勝中央病院間を結ぶ系統として機能が重なる部分があります。

両路線とも利用者の減少が続いていることから、両路線の廃止・統合を行い、回遊性を向上させた利用しやすい新路線での運行を検討します。



	H27	H28	H29	H30	H31
事業計画		調査・ルート検討			
		実証運行	見直し・運用開始		
				効果等検証	

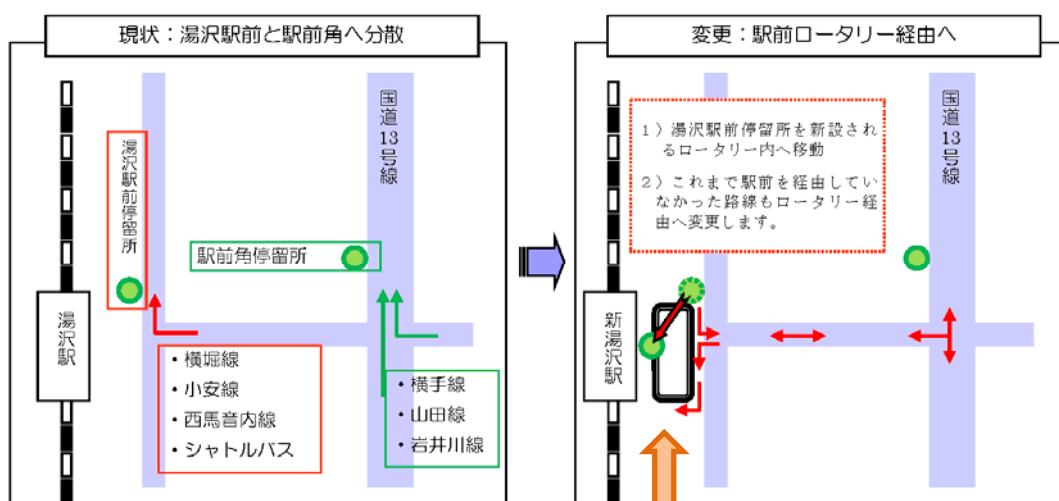
② 結節機能の整備・強化

実施主体：バス事業者、湯沢市

(1) 湯沢駅の結節機能整備

総合振興計画にも湯沢駅の結節点機能整備が示されているとおり、現況では駅前の停留所が分散するなど、鉄道とバスの結節機能が弱く、乗継の利便性が良いとは言えない状況です。

現在建設中の新湯沢駅及び駅前広場の完成に併せ、路線により乗り場が分散している現況を改善し、結節機能の向上を図ります。



駅前広場のイメージ



	H27	H28	H29	H30	H31
事業計画		調査・調整			
		整備実施			

② 結節機能の整備・強化

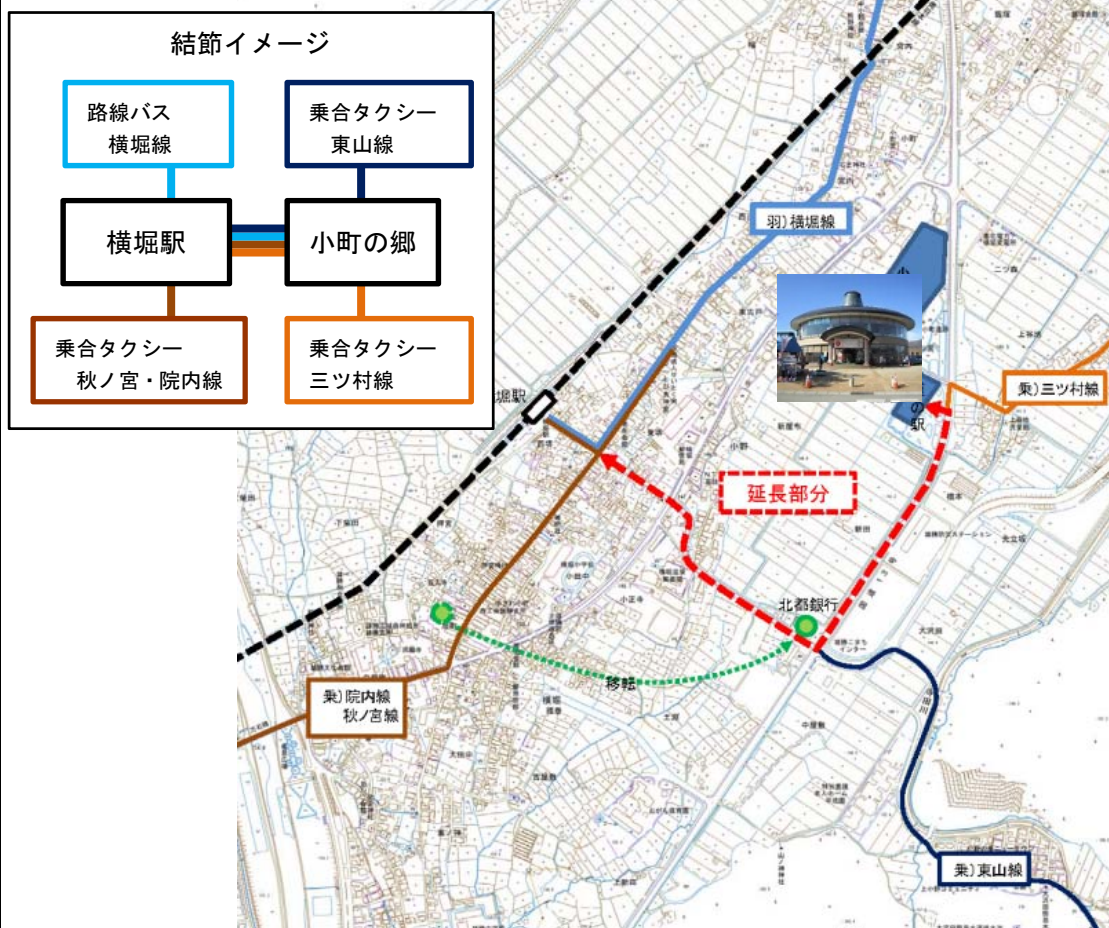
実施主体：バス事業者、湯沢市

(2) 道の駅おがちの結節機能整備

総合振興計画における、雄勝地域のまちづくりイメージは、「小野小町をキーワードとした歴史的財産のネットワークと活用による活性化」としています。

道の駅おがち（通称「小町の郷」）は、隣接地に小町の郷公園が整備（H27.4月開園）されるなど、観光拠点としてだけでなく、地域の交流の場としても重要となってきたことから、横堀駅に加え、新たに結節機能を持たせることによって地域のおでかけと交流の活性化を促します。

また、需要の高い金融機関が移転したことにより、交通弱者にとっては不便な状況になっていましたが、路線の延長によりアクセスを確保、地域住民の利便性向上に繋がります。



	H27	H28	H29	H30	H31
事業計画		調査・調整			
		整備の実施		効果検証	

③ 通学ダイヤ・路線の重点的確保

実施主体：バス事業者

市内バス路線の利用目的は、通院と買物の生活需要が主体を占めており、通勤・通学の利用は多くないのが現状です。バス路線を将来的に維持していくためには、現況の主体である通院・買物需要の確保に加え、安定的な利用が見込める通学利用者を増やしていくことにより、利用者全体の裾野を広げていく必要があります。

通学需要の確保にあたっては、各校生徒とのワークショップ等により通学ダイヤの改善に意見を反映、利用喚起する他、ほとんど利用されていないＪＲ通学の生徒の乗継需要の掘り起こしのため、湯沢駅から高校までの通学手段として認知され、選択肢となるよう条件整備を進め、利用促進を図ります。

(条件整備の例)

- ・ JR ダイヤとのシームレスな乗継ダイヤの設定
- ・ 使いやすい運賃体系の検討（割引率の高い通学回数券の発行など）
- ・ 冬季やテスト期間など、バスを賢く使う提案



〈登校時の JR 乗継ダイヤの状況〉

JR ダイヤ	上り		下り	
湯沢駅着	6 : 58	7 : 41	6 : 58	7 : 33

現行バスダイヤ

横堀線発	7 : 07	×	7 : 07	×
小安線発	7 : 07	×	7 : 07	7 : 37

接続の確保

事業計画	H27		H28	H29	H30	H31
		調整	運用	(継続)	(継続)	(継続)

④ 乗合タクシーの運行の見直し

実施主体：湯沢市、地域組織

(1) 重複路線の整理

重複路線の整理による効率化を優先し、酒蒔線（定期路線）と泥湯線（デマンド路線）の統合について検討します。

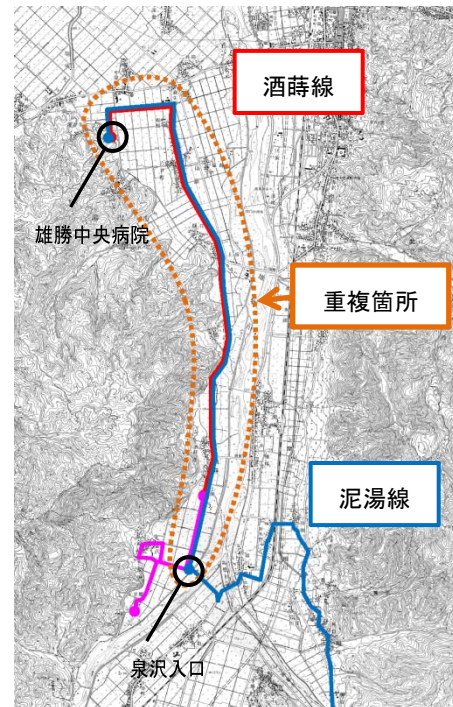
平成 26 年度の運送実績からは、酒蒔線の運行日数の 1/3※で利用者がいない状況であるため、効率化を図り、より需要の多い部分でのサービス充実を検討します。デマンド形態での統合運行を念頭に見直しを行います。

〈デマンド形態で統合運行した場合の試算〉

酒蒔線の利用者数（H26:病院方面行）をカバーするために必要な泥湯線の増便数は、53 便となります。

	デマンド 泥湯線	定期路線 酒蒔線	統合
利用者数※	732 人	229 人	961 人
運行便数	283 便	245 日	336 便

※85 日で利用者なし



(2) 運休日の見直し

乗合タクシーの運行日は路線により異なっており、日・祝に運行する路線は秋ノ宮線と泥湯線（須川停留所）のみとなっています（観光客対応のため）。

おでかけ機会の確保のため、運行内容の効率化を図りながら、沿線の需要と費用負担の在り方を総合的に判断して運行日の拡充を検討します。

路線名	運行曜日	路線名	運行曜日
湯沢沼館線	月～金	三ツ村線	月～金
弁天線	月～土	東山線	月・水・金
酒蒔線	月～金	秋ノ宮線	日～土
切畑線	月～土	院内線	月～金
石塚線	月～土	藤倉線	月～金
泥湯線（須川）	日～土	若畑線	月～金
泥湯線（病院）	月～土	沖ノ沢線	月～金
岩城線	月～金	湯ノ沢線	月～金

※12/31～1/3 は全線運休

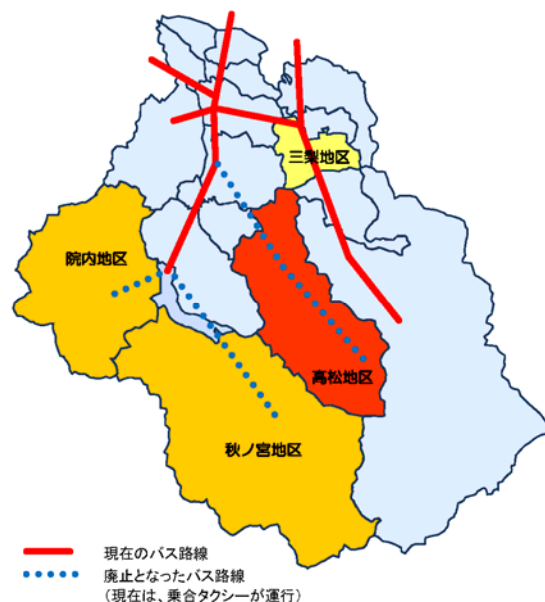
	H27	H28	H29	H30	H31
事業計画		調整・検討			
		運用開始		検証・分析	

⑤ 各地区の自治組織等との検討会の実施

実施主体：湯沢市、交通事業者、地域組織

日常の移動について、全体では3割程の方が将来の移動に不安を感じており、地区により不安度は異なりますが、バス路線が廃止された地区（高松、院内、秋ノ宮）で高くなっていることが分かりました。

不安の要因は、路線の存続から自分の身体的状況まで種々の理由が混在していると考えられますが、おでかけの機会を確保することも公共交通の役割と考え、各地区で検討会を行い、不安軽減のための方策を地域と協働で検討する体制を構築します。検討会を通し、既存交通の見直しだけでなく、交通空白地域においては共助的取組の導入についても支援を行います。



《不安度の高い地区から実施》

また、交通の確保は地区のまちづくりとも関連するため、自分たちの路線であるとの意識を醸成し、乗合率向上などの取り組みについても検討を行います。

地区別にみる将来の不安度（抜粋）～市民アンケートより～

	買物先への移動	かかりつけ医への移動	金融機関・郵便局への移動	市役所への移動	駅への移動	通勤通学	家族・友人への訪問
全体	33.5	35.4	32.6	32.0	31.8	24.5	30.9
高松	57.9	63.2	61.1	61.1	61.1	68.8	72.2
三梨	37.3	41.5	40.4	43.1	40.0	31.0	38.3
院内	46.8	51.1	47.9	48.9	46.7	40.5	46.7
秋ノ宮	46.5	46.5	44.2	46.5	46.5	43.6	41.9

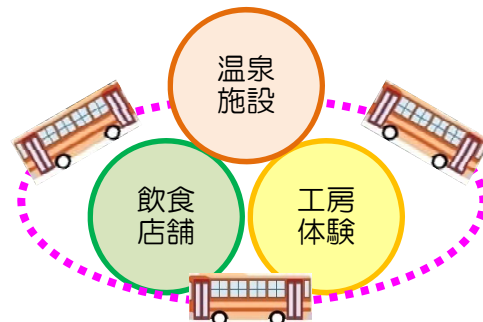
	H27	H28	H29	H30	H31
事業計画		検討会の実施			
		運行計画等への反映			

⑥ 商店街や観光施設と連携した仕掛けづくり

実施主体：バス事業者、協議会

公共交通は、それ自体が目的ではなく、通学や通院、おでかけを支え、まちをつくる道具です。利用される道具としていくためには、道具を使う目的を提案していくことも必要となります。

沿線近傍の施設や飲食店などと連携し、おでかけを促す仕掛け（プラン）をつくることにより、交通の活性化とまちの賑わい創出に繋がります。



	H27	H28	H29	H30	H31
事業計画		地域資源の調査			
		取組の検討	プラン運用・検証		

⑦ 停留所等への路線標示、ピクトグラムの活用

実施主体：湯沢市、バス事業者

車両の方向幕や停留所の表示も、普段利用しない方や来訪者には経由地などが分かりにくく、利用を敬遠される一因になっていると考えられます。

バス運行経路の整理と併せ、停留所への路線図の表示や、ピクトグラムを活用することにより、分かりやすい乗降環境への改善と利用に関する不安の軽減に取り組みます。

《現在の停留所の例》

方面や時刻の表記のみとなっています。

路線図等を載せることにより、行先や乗換に関する不安を軽減し、使いやすい環境への改善を図ります。

【ピクトグラム】

何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号（サイン）。絵文字。



	H27	H28	H29	H30	H31
事業計画		改善内容の検討			
		停留所等の改善			検証

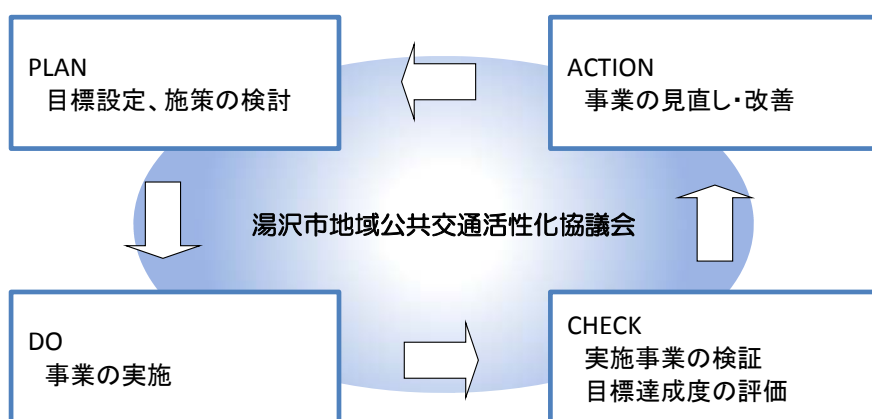
5-5 達成状況の評価

(1) PDCA サイクルの構築

湯沢市地域活性化協議会の共通の理解のもとで、実施主体を中心に PDCA サイクルを確実にしながら目標達成に向けた取り組みを推進していきます。

また、PDCA サイクルにおける評価は、中長期的な視点での評価のほか、1年ごとの実績を評価することとし、本計画に定める目標と実績との乖離が大きい場合には、改善案を検討し、必要に応じて計画を変更していきます。

図表 5-1 PDCA サイクルのイメージ



(2) 評価方法・スケジュール

目標の達成状況の把握や施策の実施効果を確認するためには、適切な時期にモニタリングを実施することが重要となります。以下に事業期間における評価として想定される評価方法およびスケジュールを整理します。

図表 5-2 モニタリング

実施項目	方法・内容等	実施時期
利用者数調査	事業者の協力により、利用者数の把握に努める。	毎年1回以上
利用者アンケート	公共交通に対する利用者の満足度を計測するため、公共交通利用者を対象としたアンケート調査を実施する。	策定時 中間時 計画終了時
個別路線の評価	利用者数および平均輸送人員等により個別路線の状況を評価する。	毎年1回
個別指標の達成度	※設定した指標に応じて	策定時 中間時 計画終了時

6. 資料 アンケート結果

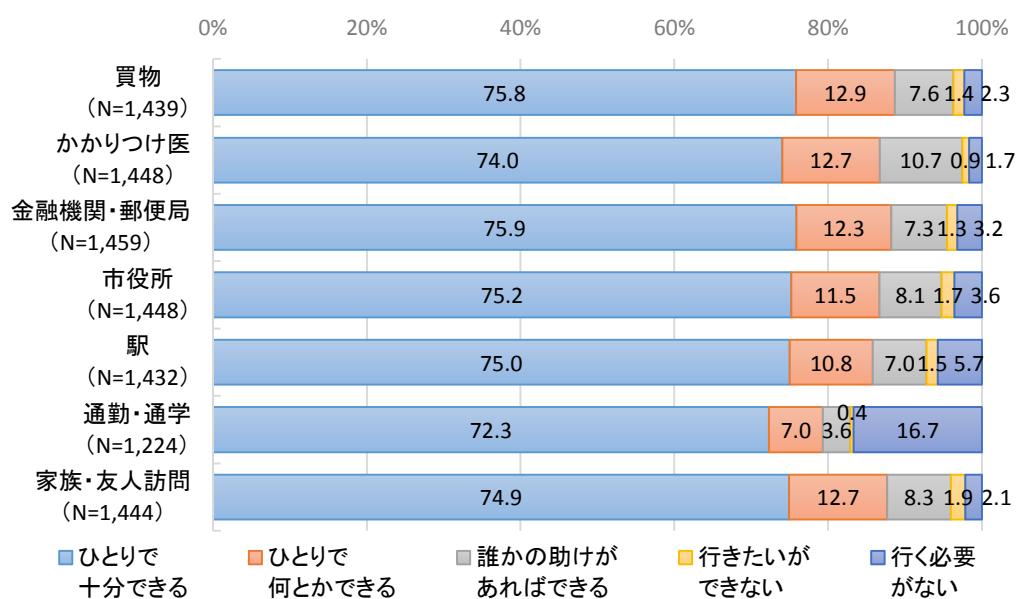
市民アンケート

(1) 日常の活動に伴う現在の移動状況および将来の不安

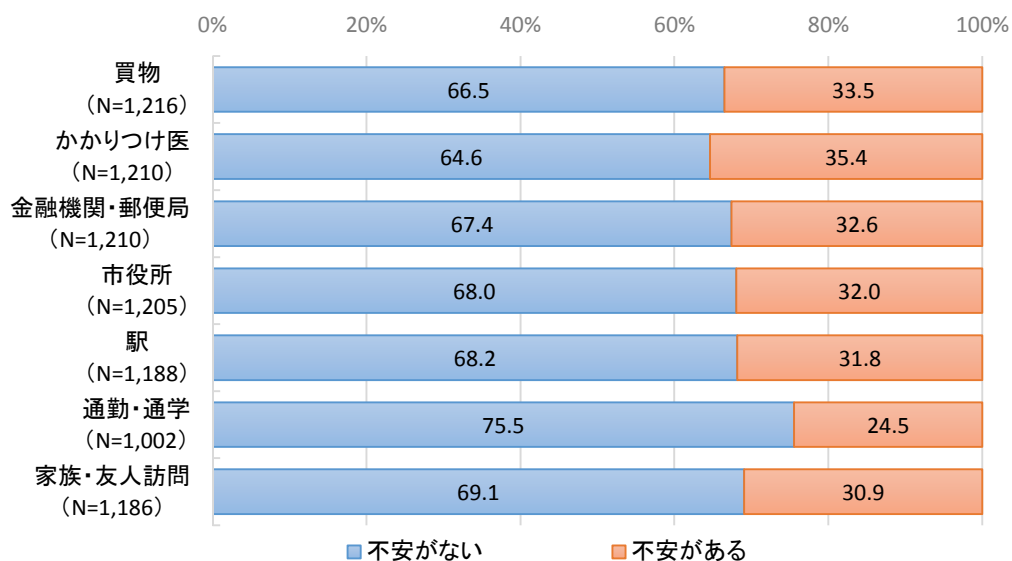
日常の各種活動における移動について調査したところ、現在は移動に問題がなくとも、5年後に不安を感じているのは3割にのぼることが明らかになりました【図表1, 2】。

地区別では、路線バスが廃止された地区で将来の不安度が非常に高くなっており【図表3】、将来を見据えた公共交通網の構築、持続できる仕組みづくりが課題といえます。

図表1 現在の活動状況



図表2 将来（5年後）の不安

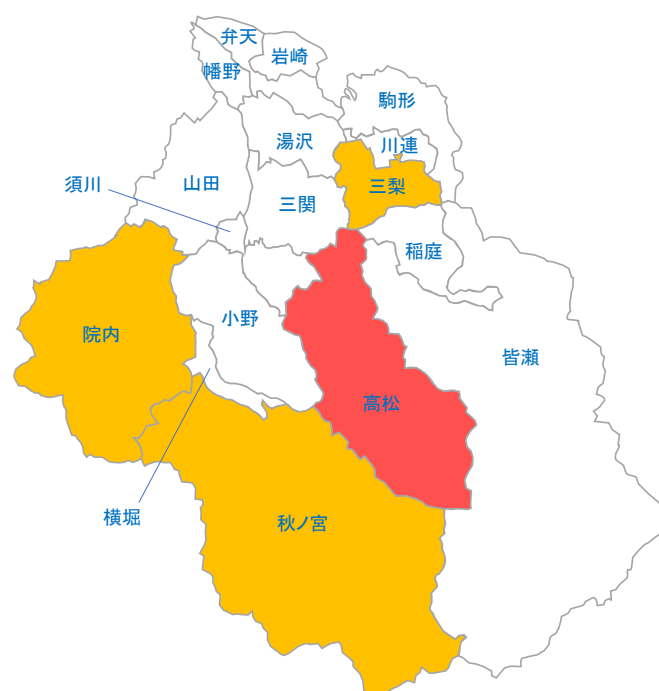


図表3 地区別にみる将来（５年後）の不安

(%)

	買物先への移動	かかりつけ医への移動	金融機関・郵便局への移動	市役所への移動	駅への移動	通勤通学	家族・友人への訪問
N（総数）	1,216	1,210	1,210	1,205	1,188	1,002	1,186
全体	33.5	35.4	32.6	32.0	31.8	24.5	30.9
湯沢	36.4	37.1	34.7	33.2	32.4	25.6	32.2
岩崎	33.3	33.3	33.3	33.3	30.8	32.4	35.9
弁天	20.8	22.2	23.3	19.2	21.9	14.7	19.2
幡野	29.7	27.8	26.3	27.0	27.0	23.3	30.6
三関	36.5	38.5	34.6	34.6	36.5	31.9	36.5
山田	36.8	38.1	33.9	35.1	35.5	24.5	33.6
須川	16.0	20.0	16.0	16.0	24.0	12.5	20.0
高松	57.9	63.2	61.1	61.1	61.1	68.8	72.2
稲庭	21.6	27.0	21.6	18.9	18.9	6.5	16.7
三梨	37.3	41.5	40.4	43.1	40.0	31.0	38.3
川連	20.5	22.2	20.3	19.2	21.1	11.1	18.3
駒形	32.7	30.9	31.5	32.1	30.2	20.0	30.8
横堀	27.0	33.3	27.8	27.8	25.7	10.3	27.8
院内	46.8	51.1	47.9	48.9	46.7	40.5	46.7
秋ノ宮	46.5	46.5	44.2	46.5	46.5	43.6	41.9
小野	30.0	31.7	31.1	27.9	28.3	21.6	22.0
皆瀬	27.7	39.6	23.9	25.5	25.0	15.8	21.7

■40%以上 ■50%以上



地区別にみると
より深刻な地区が存在



バス路線が廃止となり、定期路線のない地域で不安度が高くなっています。

【H22 の統合縮小路線】

- ・秋の宮線
- ・院内線
- ・木地山線

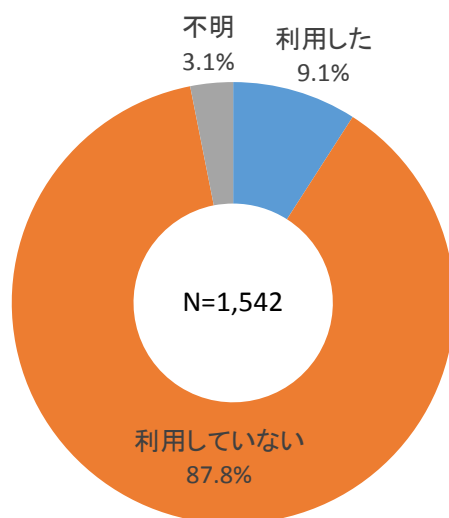
(2) 生活路線の利用状況

市民の路線バスや乗合タクシーの利用状況は 1 割未満で、車に依存したライフスタイルが浸透している現状が浮き彫りとなりました【図表 4】。

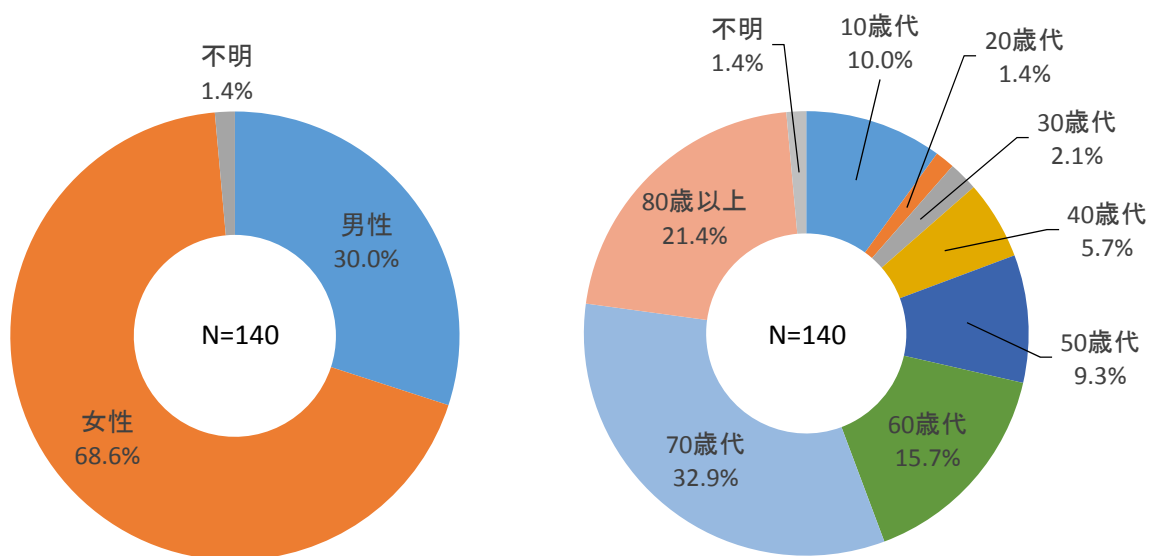
利用者は 70 歳以上が過半数を占めており、いずれ利用そのものが困難になることが予想されるため、路線バス等の維持のためには利用者の新規開拓が喫緊の課題といえます【図表 5】。

利用者は路線（ルート、自宅から停留所までの距離）には概ね満足しているものの、ダイヤ（運行本数、運行時間帯）への不満が高くなっています【図表 6】。

図表 4 路線バスや乗合タクシーの利用状況

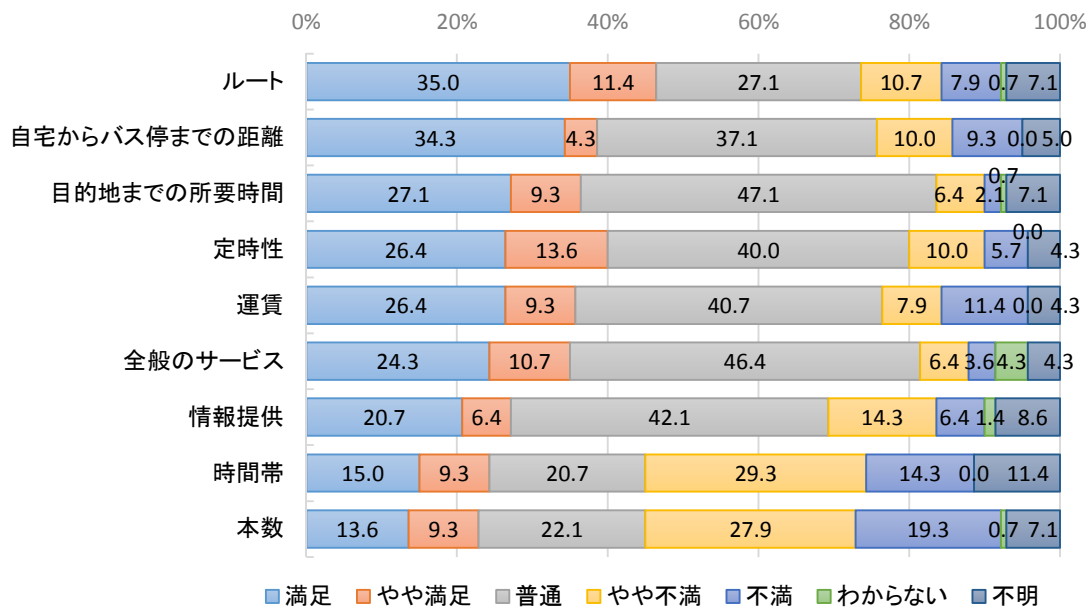


図表 5 利用者の性別・年齢



図表6 利用満足状況

(N=140)



(3) 潜在的な需要

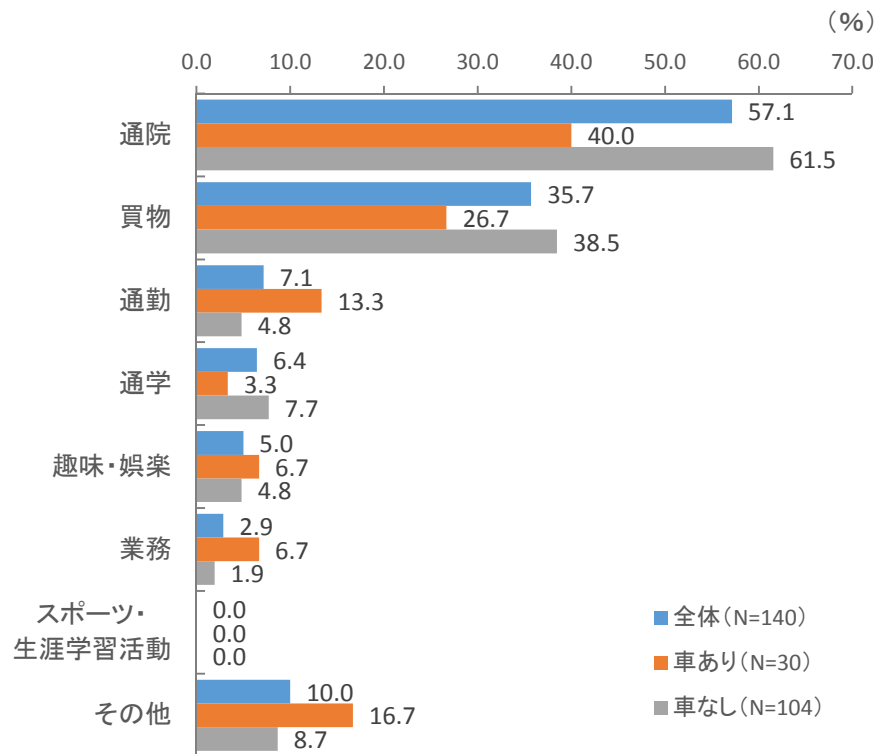
一方、自由に移動できる手段を有していても路線バス等を利用していることも確認でき、条件さえ合えば選択肢となる可能性があります【図表7,8】。

図表7 運転免許および自動車の所有状況

(%)

			自動車の所有状況				
			自分専用の自動車がある	いつでも使える家族共用の自動車がある	時々使える家族共用の自動車がある	持っていない	不明
N=140			10.7	10.7	7.9	66.4	4.3
運転免許	ある	22.1	9.3	2.1	3.6	7.1	0.0
	ない	74.3	1.4	7.9	3.6	57.1	4.3
	不明	3.6	0.0	0.7	0.7	2.1	0.0

図表 8 利用の目的



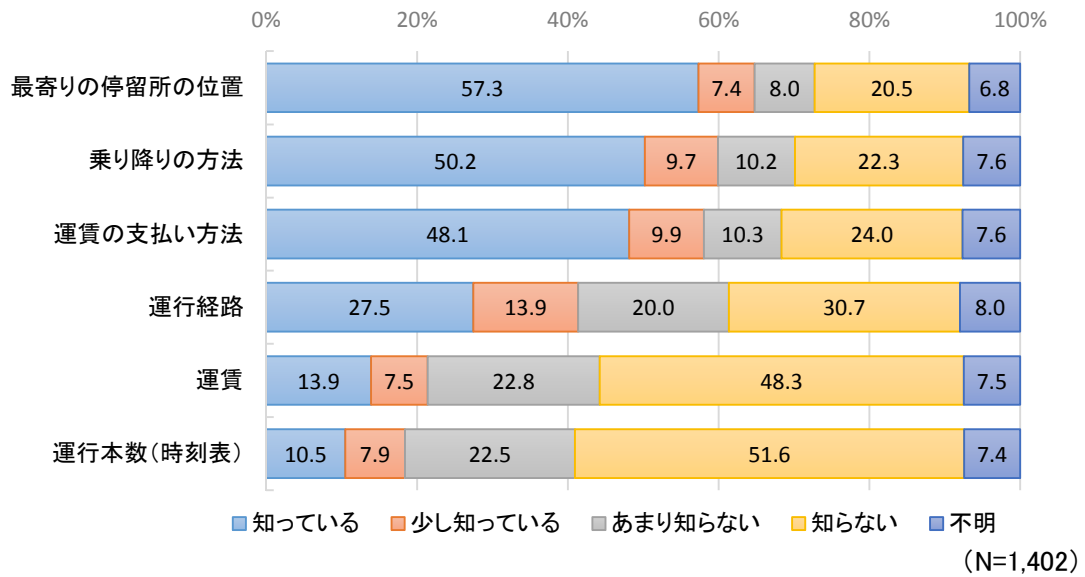
（４）路線バスや乗合タクシーの認知状況

路線バスや乗合タクシーの認知状況について、利用する方法まではおよそ 6 割が認知しているものの、利用するための情報となると認知度は極端に低下しており、利用するための情報が不足している状況がうかがえます。

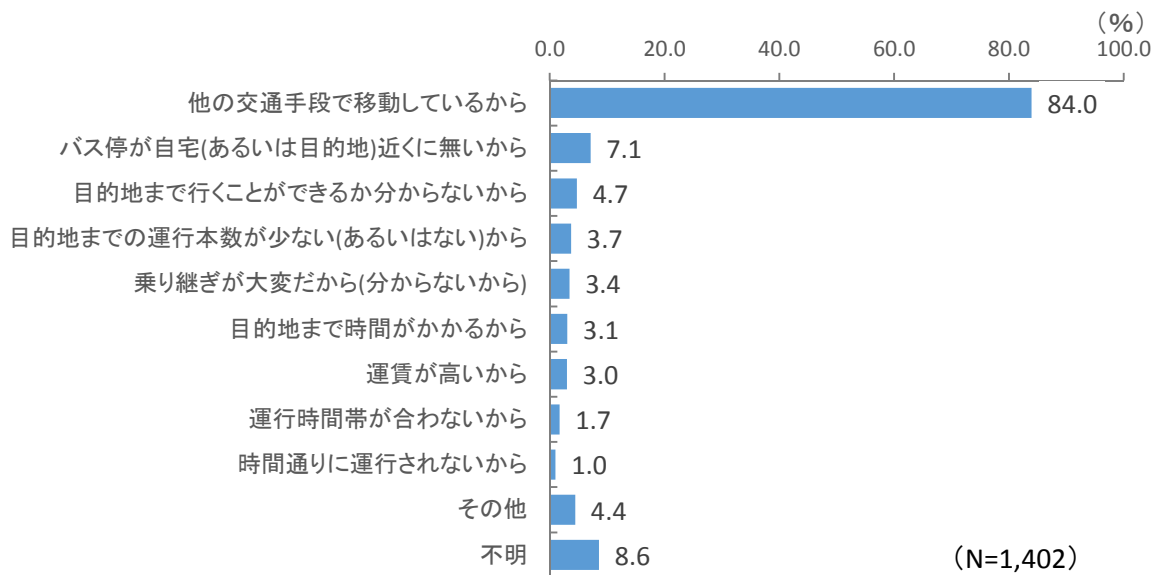
また、公共交通を利用する方法を知らない層について、はじめから公共交通そのものに関心のないものと捉えれば、無関心層は 2 割程存在していることがうかがえます【図表 9】。

一方、利用しない理由は「他の交通手段で移動」が 8 割強と圧倒的多数を占めており、モータリゼーションの進展が顕著に表れています【図表 10】。

図表 9 路線バスや乗合タクシーの認知状況



図表 10 路線バスや乗合タクシーを利用しない理由



利用者アンケート

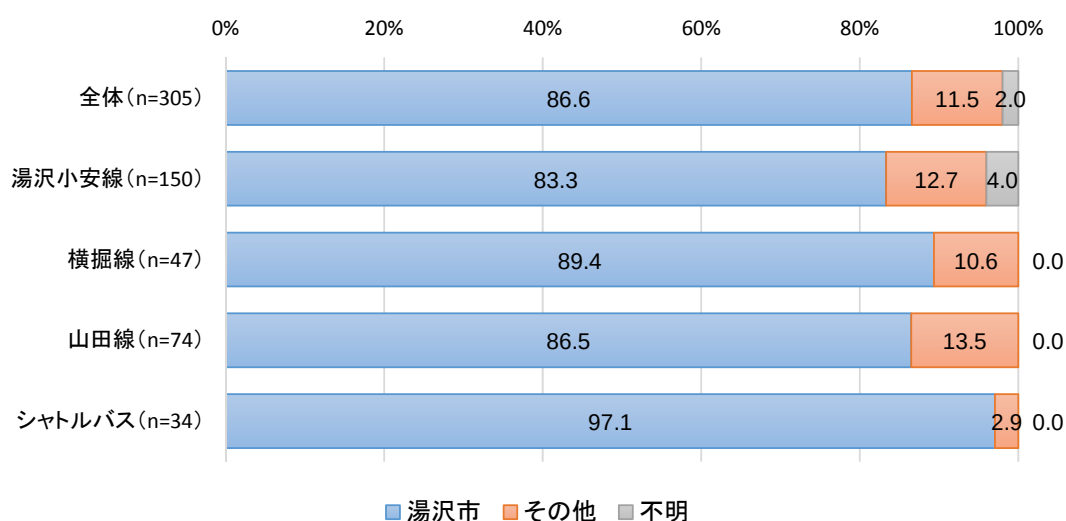
(1) 路線別の利用特性

調査を実施した4路線について、利用者の約87%が湯沢市民となっていることから、市民の生活交通手段として利用されている状況がうかがえます【図表11】。

路線ごとにみれば以下のような利用特性が挙げられます。

湯沢小安線	■ 他の路線と比べ、通学での利用が高い。このため、10歳代、定期券の利用者が多く、週に5日以上利用は4割を占める。 ■ また、対象路線の中で当該路線のみ観光目的での利用があり、現時点で最も県外居住者の利用が多い路線となっている。
横堀線	■ 通院や買物での利用割合が高く、毎日の利用とまではいかないものの、週1～4日の利用が主流となっている。 ■ 他の路線と比べ、片道利用が最も多い。
山田線	■ 通勤や買物の利用割合が他の路線と比べて高く、通院目的も多い。 ■ 市外居住者の利用割合が最も高く、なかでも羽後町在住の方の利用が特に多い。 ■ 他の路線と比べ、その利用頻度は分散しており、週に複数回バスを利用するヘビーユーザーから月に数回程度バスを利用しているライトユーザーまで幅広い利用形態がうかがえる。
シャトルバス	■ ほぼ湯沢市民しか利用しておらず、かつ、通院利用に特化している。 ■ また、乗り継ぎ利用が最も多く、なかでも別の路線バスとの乗り継ぎ利用が多い路線となっている。 ■ 利用頻度は他の路線と比べて低く、月1日以下の利用が4割を占めている。 ■ 利用時間帯は午前中に集中している。

図表11 路線別利用者の住まい



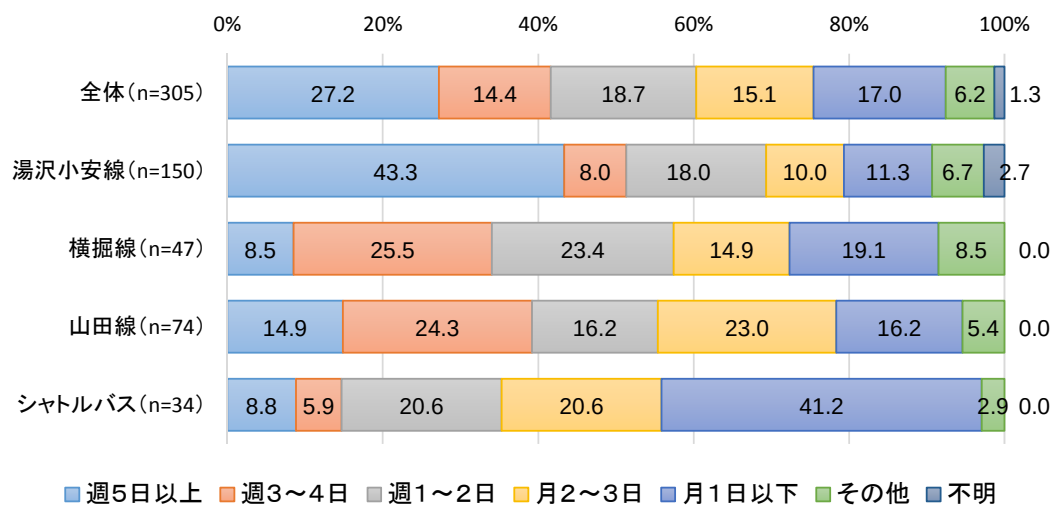
図表 1 2 路線別利用の目的

(%)

	調査 数 N	バス利用目的									
		通勤	通学	買物	通院	趣味・ 娯楽	観光	業務	仕事	その他	無記 入
全体	305	10.2	16.7	13.4	30.8	4.6	5.9	1.0	3.0	12.8	1.6
湯沢小安線	150	8.0	30.0	10.0	14.7	6.7	12.0	0.7	6.0	8.7	3.3
横掘線	47	10.6	6.4	19.1	40.4	6.4	0.0	0.0	0.0	17.0	0.0
山田線	74	16.2	4.1	21.6	36.5	1.4	0.0	1.4	0.0	18.9	0.0
シャトルバス	34	5.9	0.0	2.9	76.5	0.0	0.0	2.9	0.0	11.8	0.0

※ 利用目的別（縦方向）にみて全体より高い割合のものに着色

図表 1 3 路線別利用頻度



(2) 乗り継ぎ利便性

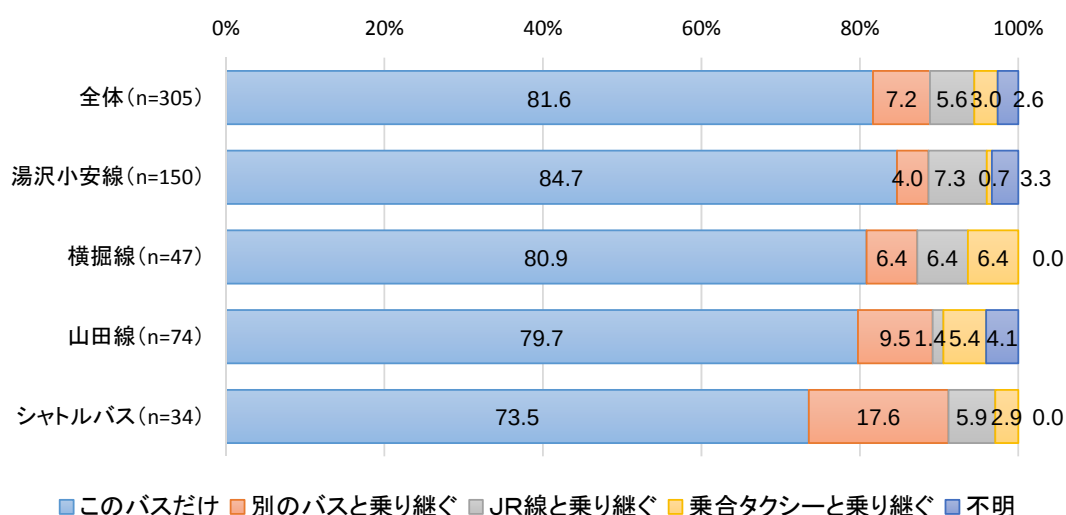
乗り継ぎ状況をみると、全体的に乗り継ぎはほとんど行われていません。

最も乗り継ぎが行われているのはシャトルバスで、別のバスとの組み合わせで利用されている状況がうかがえます【図表 14】。

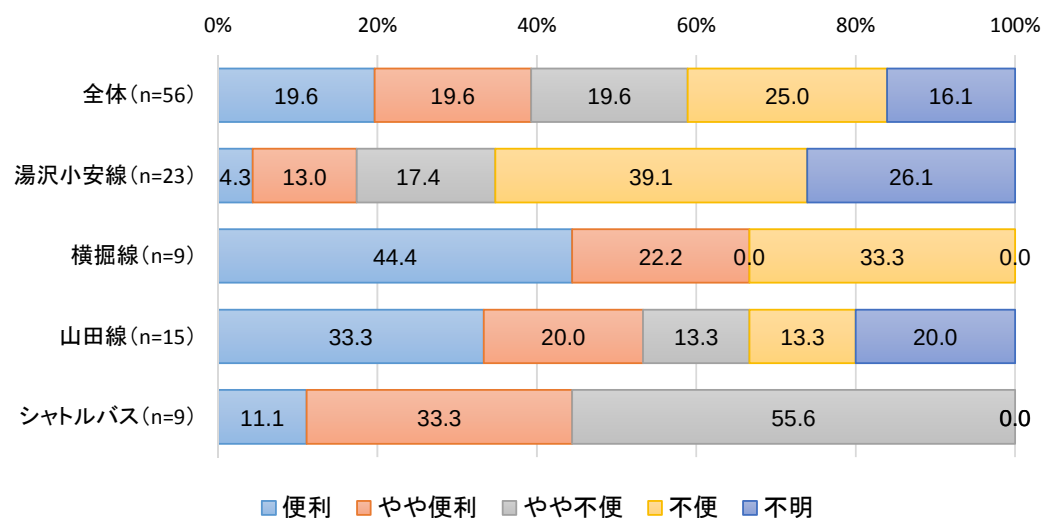
一方、乗り継ぎの利便性をみると、湯沢小安線とシャトルバスは「不便」と感じている人の割合が過半数を超えているのに対し、横堀線と山田線は「便利」が過半数を超えており、その評価が分かれています【図表 15】。

なお、最も不便を感じることは乗り継ぎにおける待ち時間となっています【図表 16】。

図表 1 4 路線別乗り継ぎ状況



図表 1 5 路線別乗り継ぎ利便性



図表 1 6 「不便」の内容

(人)

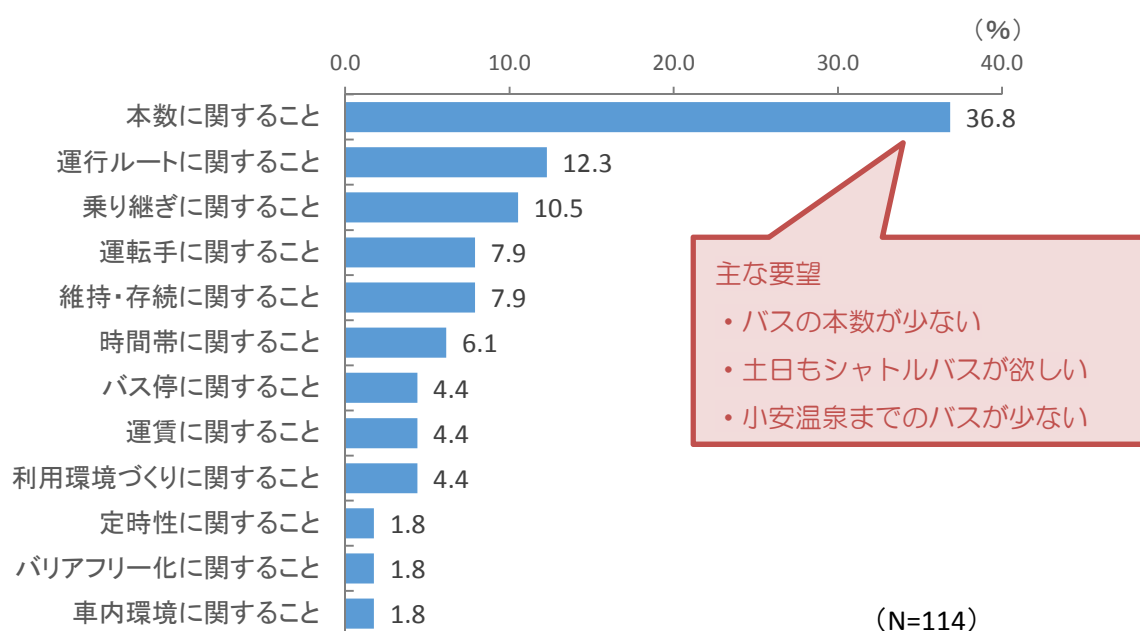
路線	不便 (含やや不便)	乗り継ぎ内容	人数	状況および主な意見 () は内訳
湯沢小安線	13	別のバス	2	■ 横手線 (1) ・ 乗り継ぎがうまくいかず待ち時間が長い時がある ■ 山田線 (1) ・ 通勤に利用しているので病院までの直通を多くして欲しい。(1 番目のバスの直通と 17 時過ぎの直通も必要です) 乗り継ぎの待時間が 45 分と長いので不便。
		JR 線	10	■ 湯沢駅→BB (4) ・ 観光上、バスの便数が時間毎に 1 本あると、J R との乗り継ぎが楽 ・ 本数が少ない ■ BB→湯沢駅 (6) ・ 一時間毎に 1 本欲しい (特に午前) 9 時台が無いので 8 時台に早目に乗るしかできない。J R と乗り継ぐと帰りに丁度良い時間が無かったり、行きも丁度良く JR になかなか乗り継げない。 ・ JR 乗り継ぎ時間が長い。本数がもう少し多ければ一番良いが ・ 本数が少ない
		乗合タクシー	1	■ 目的地：山谷、利用区間：湯沢営業所→湯沢スキー場入口 ・ バスが無くなると不便なので、このまま無くさないで欲しい
横堀線	3	別のバス	1	■ 西馬音内線、目的地：羽後病院 ・ 横堀の中を周って欲しい。
		JR 線	1	■ 目的地：駅、利用区間：国道主張所前→湯沢駅前 ・ 乗り継ぎが便利になって欲しい
		乗合タクシー	1	■ 目的地：ビフレ、利用区間：柳町→須川
山田線	4	別のバス	3	■ 横手線 (2) ・ 乗り継ぎ時間が無い ・ 日曜日の便を増やして欲しい。 ■ 西馬音内線 (1) ・ 羽後方面もっと長くして欲しい。前は羽後町方面行きのバスはもっと山の奥まで来ていた。
		乗合タクシー	1	■ 石塚在住、柳町-雄勝中央病院利用 ・ 日曜日の本数をもっと増やして欲しい。(乗合タクシー含めバスも) 日曜日に減らされると出掛けられない。
シャトルバス	5	別のバス	3	■ 湯沢小安線 (2) ・ 乗り継ぎの時間があく時がある ・ 乗り換えの時間 (待ち時間が長くなる時がある) ■ 横堀線 (1) ・ 待ち時間が長い時がある。
		JR 線	1	■ 目的地：雄勝中央病院 - 利用区間：市民プラザ→雄勝中央病院
		乗合タクシー	1	■ 目的地：雄勝中央病院 - 利用区間：湯沢駅→雄勝中央病院 ・ 待ち時間が長い時がある。

(3) 利用者のニーズ

利用者のニーズは「運行本数」に集中しています。【図表 17】。しかしながら、増便により運行頻度を高めるには、運転手の調整、バス車両台数の確保など物理的な面での制約も大きく、運行コストの増大にも直結するため、慎重な検討が必要となります。

このため、通勤・通学、通院目的での利用者が多い時間帯の運行頻度を厚くするほか、乗り継ぎにおける待ち時間を意識したダイヤを計画するなど、限られた資源を効率的に運用しながらサービスの質の改善によってニーズに応えていくことが望まれます。

図表 17 利用者のニーズ



公共交通の課題と方向性

現状の認識を踏まえ、以下に本市における公共交通の課題と公共交通活性化・再生に向けた取り組みの方向性について整理します。

(1) 既往資料から

項目	現状	課題など	公共交通の役割・方向性
人口動態	・総人口 49,359 人 ・高齢化率 33.6% (H26.4 時点)	・10 年後 (H36 年) には41,000 人台にまで減少し、高齢化率も40.8%まで上がる見込み	・人口減少、超高齢社会への対応 ・高齢者の利用しやすい環境づくり、サービスの提供 ・新たな利用客の開拓
都市構造	・市町村合併による行政区域の拡大を受け、都市機能や地域特性を捉えた都市づくりを推進 ・東西、南北の骨格沿いに形成された市街地、主要な集落をそれぞれ拠点として位置づけ	・既存の社会基盤ストックを活用した効率的なまちづくり ・誰もが安全で、安心して暮らせるまちづくり ・災害に強いまちづくり	・地域の一体性を強化するまちづくりへの貢献 ・各交通モードの役割分担
生活・移動	・地域の行政、経済の中心である湯沢地区に人が集まる構造 ・自家用車での移動が定着。買物行動の広域化 ・降雪による移動制約	・地区内においての生活基盤を確保、拠点としての整備 ・自動車を運転できない高齢者が増加する見込み	・拠点間を結ぶ広域的な公共交通ネットワークの形成 ・生活を支える移動手段として路線の維持、認知度向上、選択肢の提供
観光	・観光集客年間約 124 万人 (H25) は、道の駅やイベントに集中 ・ジオツーリズムの期待	・旅行者のニーズや旅行スタイルの多様化 ・観光資源のブラッシュアップと連携が不可避	・観光振興との一体性の確保 ・観光客向けの情報発信、観光客の取り込み ・移動手段として利便性の確保 ・点在するジオサイトまでのアクセス性向上
公共交通体系	・鉄道の利便性低下 ・路線バス利用者の低迷とバス路線の廃止・縮小 ・代替交通として乗合タクシーやコミュニティバスの導入	・人口減少と財政不安から、効率の悪い路線の縮小や廃止の可能性 ・事業者の疲弊（人員不足、資金繰り悪化） ・地域住民も公共交通の維持・拡充に積極的に乗り出すことが求められる	・まちづくりとの連携 ・地域の住民・関係者との協働による住民に愛される仕組みづくり ・公共交通への投資に対する理解 ・多様な交通手段の有機的な組み合わせ

(2) 乗合タクシーの利用状況から

現状	課題など	公共交通の役割・方向性
・利用者数は定期運行が減少傾向、予約制運行が増加傾向にあり、全体では増加傾向となっている ・なかでも秋ノ宮線（横堀～畑）の利用者数が最多 ・路線の起終点である駅や病院、経路上のクリニック、スーパー、文化会館などの利便施設での乗降数が多い ・酒蒔線、切畑線、石塚線、泥湯線（雄勝中央病院線）では雄勝中央病院での乗降が大多数を占める	・乗合タクシーの認知が進み、生活の足としての利用も徐々に浸透してきている状況。なかでも雄勝地区では路線バス廃止に伴う代替手段として、乗合タクシーのニーズは非常に高い。 ・今後、利用者の増加に向けて、生活を支える交通手段としてのさらなる周知と、利便性の向上に努める必要。 ・取り組みにあたっては地域組織との協働体制も考えられる。	・利用方法の周知、手続きの簡略化による心理的不安の解消 ・路線の統合や再編、乗降ポイントの見直し等、利便性の向上につながる運行計画の工夫 ・地域の住民・関係者との協働による住民に愛される仕組みづくり

(3) 市民アンケート結果から

項目	調査結果	課題など	公共交通の役割・方向性
将来の移動	・将来の移動に対して全体の3割が不安を抱えている ・地区別では路線バスが廃止された地区で将来の不安度が非常に高い	・日常の生活を支える将来の移動手段として、潜在的なニーズは決して小さくない。 ・路線バスは将来の移動（活動）の自由度を担保するもの	・将来を見据えた公共交通網の検討 ・持続できる仕組みの導入
外出行動と移動手段	・買物や通院など日常の外出はあるが、移動に路線バスや乗合タクシーを利用する人は1割未満 ・買物や通院は特定の店舗、病院に集中する傾向	・利用者の多い施設を経由したり、商業施設と連携した仕組みを設けることで、利用者に対するサービス向上、ひいては利用者の増加につながる可能性 ・ライフスタイルの見直しを促すことも重要	・市民のおでかけに使える移動手段としての再構築、啓発の実施
利用者	・路線バスや乗合タクシーの利用者は60歳以上が7割を占める ・自由に使える車を所有していても、条件が合えば利用 ・時間帯や本数に関する満足度は低い	・大部分を占める利用層はいずれバス利用が困難になることが明らかで、利用者の新規開拓がなければ漸減する一方となる ・条件さえ合えば選択肢となりえる ・訴求力を高める必要	・バリアフリー化による乗車不安の解消 ・路線やダイヤなどの不満項目の改善 ・市民のおでかけ需要の喚起
認知状況	・利用する方法は6割が認知しているものの、利用するための情報は低下	・認知から利用につながるきっかけづくりが必要	・利用につながる積極的な情報展開 ・地域や集客施設との連携

将来重視する点	・ 停留所までの距離、運行経路、運行本数、時間帯が上位	・ 路線やダイヤなどを改善できればバスが移動手段の選択肢に挙がる可能性	・ 公共交通による外出を促す運行計画の工夫
市民ニーズ	・ 運行経路や運行ダイヤなどの情報提供が求められている ・ 今は利用していないが、将来、公共交通に頼らざるを得なくなる可能性が高い ・ 病院や文化会館の経由、中心部と郊外を結ぶ運行ルートが望まれている	・ 情報提供が絶対的に不足しているなか、将来の移動手段に関する不安が増大 ・ 公共交通の利便性の向上と併せ、公共交通の活用を浸透させる取り組みが必要	・ 需要を喚起する広報・情報発信の工夫 ・ バス路線の整理、アクセス可能区域の充実

(4) 路線バス利用者アンケート結果から

項目	調査結果	課題など	公共交通の役割・方向性
利用者層	・ 60 歳以上が約 57%、10 歳代が 20%を占める ・ 女性が約 64% ・ 湯沢市内が約 87% ・ 最寄のバス停までの移動手段は徒歩が約 77%	・ 移動の制約を受けやすい、いわゆる交通弱者の日常生活を支える移動手段である ・ 利用者の増加には特に 20～40 歳代の利用や、観光での利用を喚起する必要	・ バス路線の維持・継続 ・ 暮らしやすいまちづくりへの貢献 ・ 観光客の取り込み
利用目的	・ 平日は通院が飛び抜けて多く、休日は趣味・娯楽、観光の割合が平日より高くなる ・ 目的特化型のシャトルバスに対し、湯沢小安線、横堀線、山田線は利用目的が多様化する傾向	・ 路線ごとの特性を検証し、運行計画を見直すことにより、利便性の向上、利用者の増加につながる可能性	・ 利用傾向を踏まえた路線、ダイヤの整理
乗り継ぎ状況	・ 乗り継ぎを伴う利用は約 16% ・ 乗り継ぎの移動手段は、路線バス、JR、乗合タクシーの順に多く、その利便性についての評価は分かれる ・ 待ち時間に不便を感じている	・ 乗り継ぎ利用は少ないものの、利便性を高める努力は必要 ・ 特に乗り継ぎにおける待ち時間に最も不便を感じており、改善に向けたダイヤの見直しが求められる	・ 他移動手段との連携 ・ 乗り継ぎに適したダイヤ改正、乗降箇所の検討
利用者ニーズ	・ 運行日、本数や乗り継ぎ時間などダイヤ改善のニーズが最多 ・ 路線の存続を求める意見も多い ・ このほか、安全運転、乗降施設の美化、車輛のバリアフリー化などが挙げられる	・ 路線バスに対する利用者の期待は高く、要望もハード面からソフト面まで多岐にわたる ・ 特にダイヤの見直しは利用者の評価に直結する	・ 乗り継ぎに適したダイヤの検討 ・ 利用環境の整備

公共交通活性化・再生に向けた取り組みの方向性について、各切り口からみた公共交通の課題等を踏まえて、以下の点に集約します。

基本方向【集約】

【質の向上】

サービスの改善・充実により、利便性および満足度の向上に努めていく必要

【将来への継承】

将来にわたり持続可能な生活交通ネットワークを確立していく必要

【需要の喚起】

おでかけや観光に使える移動手段の提供に努めていく必要

【情報発信の強化】

広報・情報発信による認知度アップやイメージの向上に努めていく必要

図表 6-1 取り組みの方向性イメージ

