

パブリックコメント期間 R6.3.1～R6.3.21

# 湯沢市地域公共交通計画

(案)

令和6年 月

湯 沢 市

## 目 次

1	計画策定の背景と目的	1
1-1	計画策定の背景・目的	1
1-2	計画の区域	1
1-3	計画の期間と管理	1
1-4	各種計画との関連	2
2	湯沢市の地域特性	4
2-1	位置と地勢	4
2-2	人口動向	5
2-3	免許返納状況	9
3	地域公共交通の現状と課題	10
3-1	本市の地域公共交通	10
3-2	本市の交通網	10
3-3	鉄道の利用状況	11
3-4	路線バスの利用状況	12
3-5	乗合タクシーの利用状況	12
3-6	その他の交通概況	13
3-7	財政負担状況	14
4	現計画の検証	15
4-1	方針1：日常の生活を支える地域公共交通網の実現	15
4-2	方針2：地域公共交通の利用促進	17
4-3	方針3：持続可能な地域公共交通の構築	20
5	問題点・課題の整理	22
5-1	誰でも使える地域公共交通の提供	22
5-2	まちのにぎわい創出	23
5-3	地域公共交通の利用促進	24
5-4	安全・安心な交通サービスの確保	25
5-5	持続可能な地域公共交通の実現	26

6 基本理念・基本方針	27
6-1 基本理念	27
6-2 基本方針	27
6-3 地域公共交通の将来像	28
6-4 地域公共交通の役割	29
7 地域公共交通の目標	30
8 目標の実現のための施策	31
8-1 計画の全体像	31
8-2 実施施策	32
8-3 事業スケジュール	44
9 評価指標	45
9-1 目標に対する評価指標	45
9-2 評価指標の設定方法	46
10 計画の推進体制	51
11 評価・検証	52

# 1 計画策定の背景と目的

## 1-1 計画策定の背景・目的

湯沢市（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／平成 19 年法律第 59 号（以下、「活性化再生法」という。）」に基づき、平成 28 年に多様な交通サービスの組み合わせや住民・事業者・行政など関係者の連携による持続可能な交通ネットワークを目的とした「湯沢市地域公共交通網形成計画（以下、「第 1 次計画」という。）」を策定しました。

その後、令和 2 年には、さらなる利便性の向上や利用促進を図るとともに、日常生活を支える移動手段の維持確保を目的に、「第 2 次湯沢市地域公共交通網形成計画（以下、「第 2 次計画」という。）」を策定し、本市における地域公共交通のマスタープランとして現在に至っています。

一方で、社会情勢が大きく変化する中、地域内の人口減少や高齢化に加えて、ライフスタイルの変化やモータリゼーションの進展等とあまって、本市における公共交通サービス（以下、「地域公共交通」という。）の利用者は減少しています。また、活性化再生法の改正により、定量的な指標の設定や毎年度の評価の仕組みの制度化（令和 2 年改正）、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じた、地域の活力維持や個性あふれる地方創生の推進（令和 5 年改正）が求められています。

「湯沢市地域公共交通計画（以下、「本計画」という。）」は、こうした状況を踏まえ、第 1 次計画で育て、第 2 次計画で守ってきた地域公共交通を、将来にわたって持続可能な移動の手段として未来につなげていくため、本市における地域公共交通の新たなマスタープランとして策定するものです。

## 1-2 計画の区域

本計画の対象区域は、本市全域とします。

## 1-3 計画の期間と管理

本計画の対象期間は、2024（令和 6）年度から 2028（令和 10）年度までの 5 年間とします。

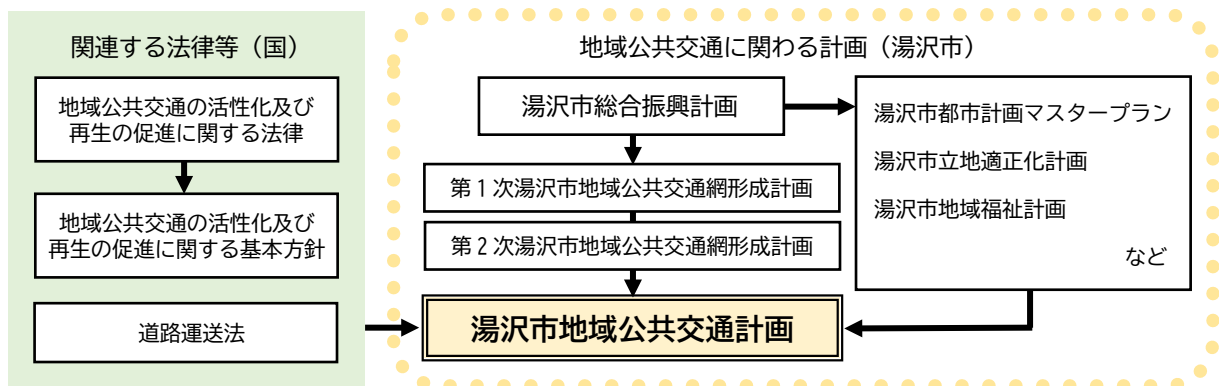


図 1-1 本計画の位置づけ

## 1-4 各種計画との関連

### ① 第2次湯沢市総合振興計画【後期基本計画】（令和4年2月）

計画期間	令和4年度～令和8年度
基本理念	安心と幸せがある、豊かなまちへ育てる 地域を誇れる、存在感のあるまちへ育てる 可能性が広がる、夢があるまちへ育てる
将来像	人のつながりで磨かれる、熱（エネルギー）あふれる美しいまち
基本計画	第5章 豊かな自然が輝く安全で暮らしやすいまち 第4節 都市基盤の整備 (2)まちの動脈となる交通体系の整備と利用促進 ②持続可能な公共交通ネットワークの構築と利用促進を図ります。

### ② 湯沢市都市計画マスタープラン（平成30年3月）

計画期間	平成30年度～令和20年度
目標	①市民とともに歩み愛され続けるまちづくり ②快適に住み続けられるまちづくり ③産業の活力を支え続けるまちづくり ④地域の文化を支え続けるまちづくり ⑤豊かな自然を実感し安全・安心に住み続けられるまちづくり

### ③ 湯沢市立地適正化計画（平成30年3月）

計画期間	平成30年度～令和20年度
まちづくりの方針	人口が減少する中であっても 市街地の多様な機能を守り・活かすことで 湯沢市全域の生活・文化を支えるまちづくりを展開
誘導方針	① 市街地の多様な機能を守る ② 市街地の多様な機能を活かす
誘導施策の方針	（3）公共交通に関する施策の方針 都市機能誘導区域へ集積を図る機能・施設は、湯沢地域だけではなく、市全域の市民が利用する機能・施設であることから、湯沢地域を含む市全域から、誰もが利用可能な手段として、公共交通によるアクセスを確保することが必要です。 そのため、持続可能な公共交通網形成に向け、利用状況に応じた運行体系の見直しや利用し易さを高める周辺整備を展開・検討していきます。 ◇湯沢市地域公共交通網形成計画に基づく事業 ◇交通結節点（駅・バス停）周辺の整備事業 など

〈参考：都市計画マスタープランの将来都市構造における基本的考え方〉

本市は、東北中央自動車道、国道 13 号、国道 108 号、国道 398 号を中心とした骨格道路が隣接都市や各地域を連絡する都市構造となっています。

今後は、人口減少社会においても持続可能なまちづくりを推進するため、現在の機能配置を基本としながら、都市機能が集積する各地域の拠点を中心にコンパクトなまちづくりを進めるとともに、地域間の連携を維持・強化することで、市民生活を支え、活力を生み出す集約型都市構造を目指すものとします。

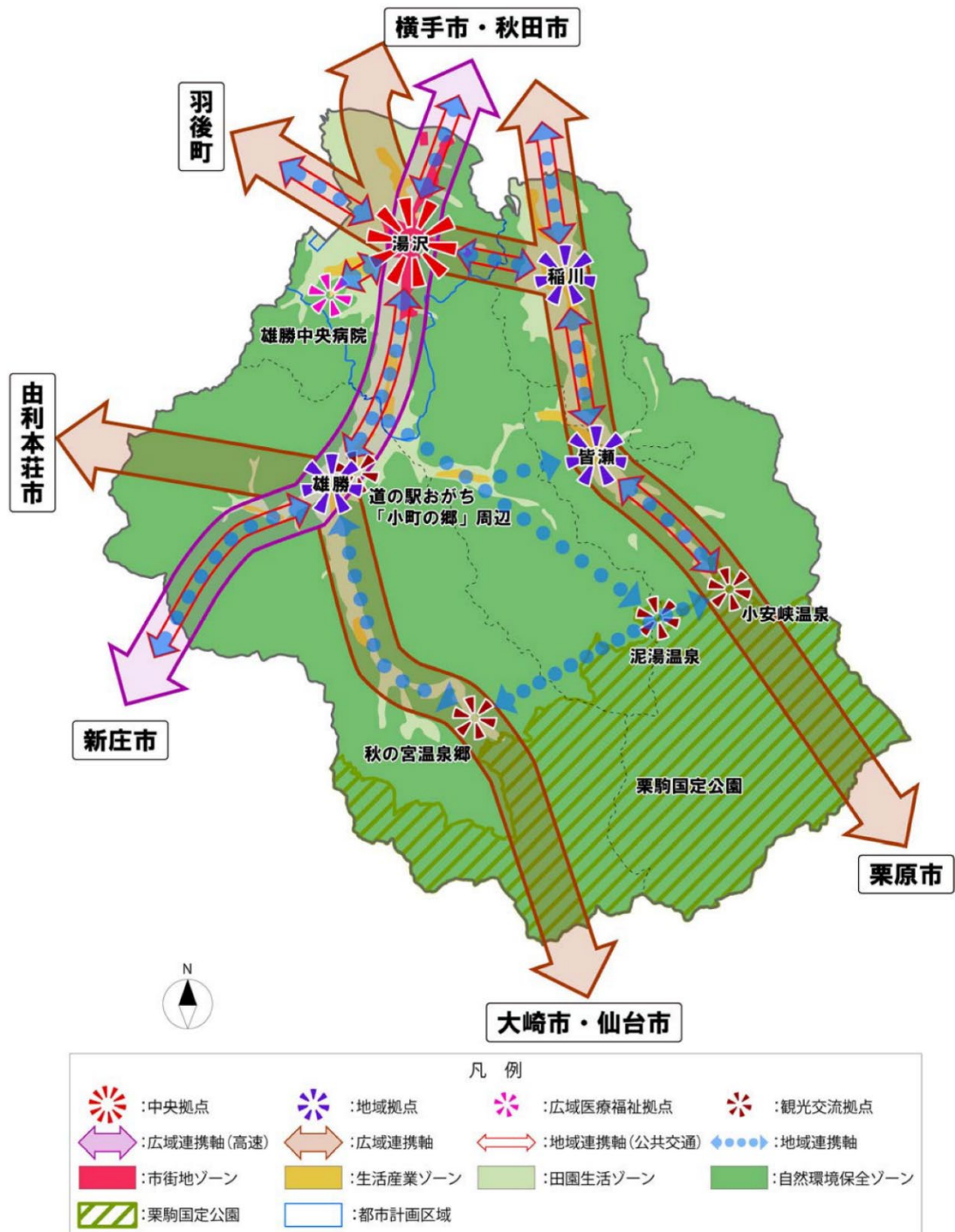


図 1-2 将来都市構造図（湯沢市都市計画マスタープランより抜粋）

## 2 湯沢市の地域特性

### 2-1 位置と地勢

小野小町生誕の地として知られる本市は、平成 17 年（2005 年）に湯沢市、雄勝町、稲川町、皆瀬村が合併し、面積 790.91km<sup>2</sup>の秋田県の約 6.8%を占める市となりました。

本市は、秋田県の南東部に位置し、宮城県、山形県に隣接しており、J R 奥羽本線、国道 13 号、108 号及び 398 号で結ばれ、秋田県の南の玄関口となっています。

また、平地が少なく、奥羽山脈と出羽丘陵に囲まれた横手盆地を流れる雄物川沿いに市街地が広がっており、南北方向の幹線である東北中央自動車道横手湯沢道路、国道 13 号、北西から南東方向を連絡する国道 108 号と国道 398 号を基軸に道路網が形成され、各地域を連絡しています。

積雪が多く最大積雪量は、市街地で 1 m、山間地域で 2 m に達し、積雪期間は年間 100 日以上にも及ぶ特別豪雪地帯です。

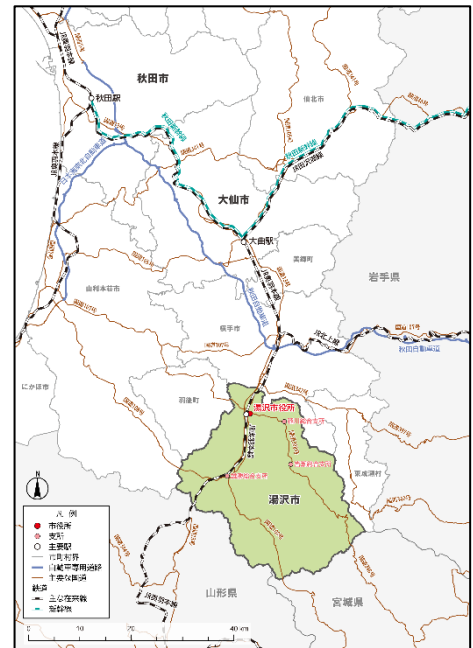


図 2-1 広域図

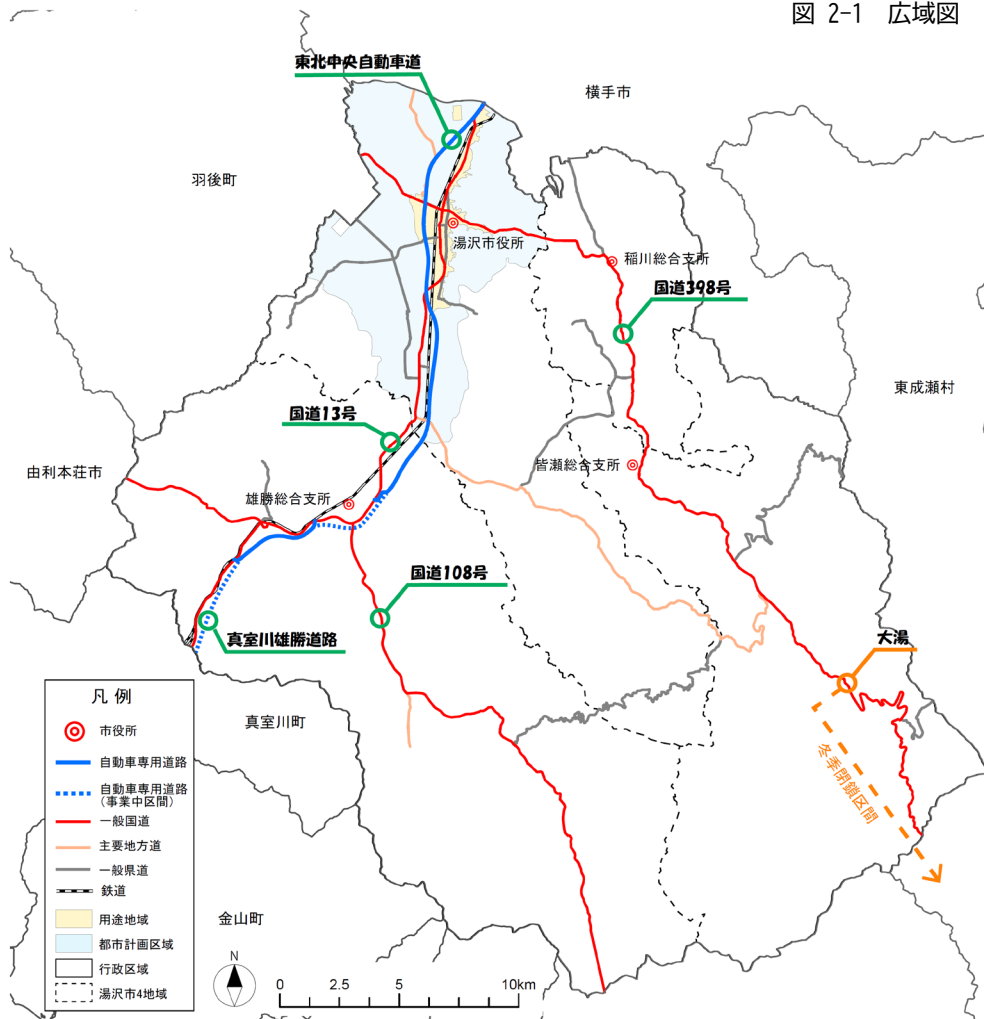


図 2-2 湯沢市の道路網

## 2-2 人口動向

### (1) 人口・高齢化率

本市の人口動向は、2020年（令和2年）時点で約4万2千人ですが、2050年（令和32年）には、約2万人まで減少すると予測されています。

また、高齢化率については、2020年の40.3%から2050年には59.7%と半数以上が高齢者になると予測されています。

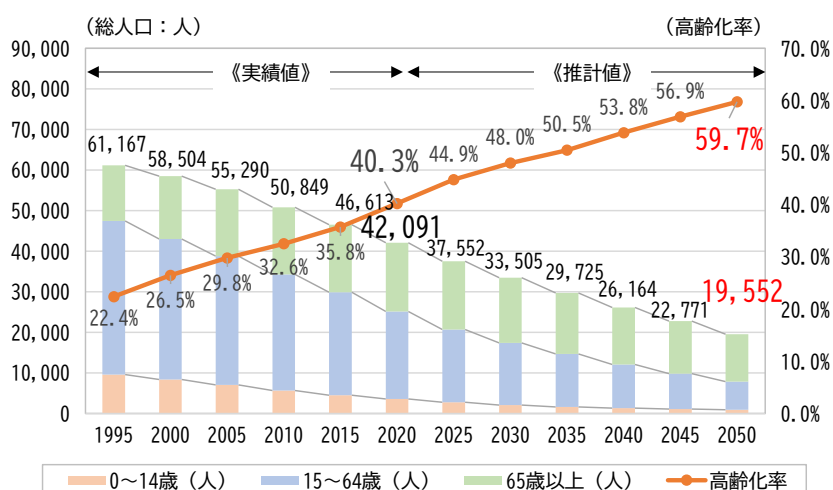


図 2-3 湯沢市の人口・高齢化率の推移 (1995-2050)

【出典】国勢調査 (1995~2020)、国立社会保障・人口問題研究所 2023 年将来人口推計 (2025~2050)

### (2) 世帯数

世帯数については、2000年（平成12年）以降から減少傾向であり、世帯当たり人員も減少傾向にあります。

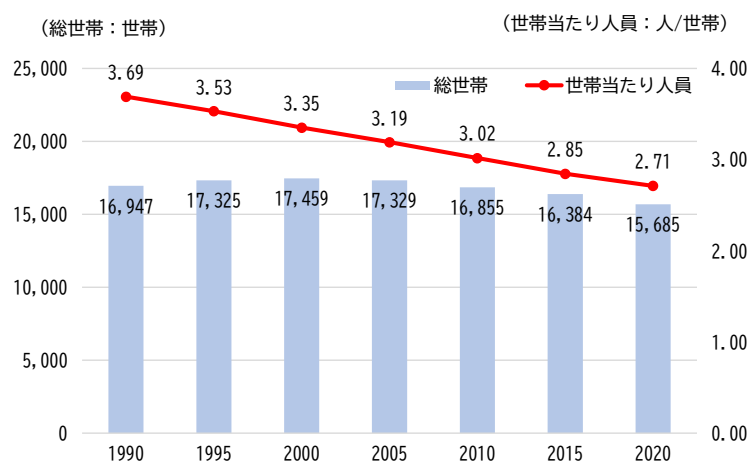


図 2-4 湯沢市の世帯数の推移 (1990-2020)

【出典】各年国勢調査



### (3) 人口分布

本市全域の人口分布については、幹線道路沿いに人口が広がっており、多くは20人/ha未満であり人口密度は非常に低い状況です。一方、湯沢駅の西側の用途地域内では、20人/ha以上40人/ha未満と市内で最も人口密度が高いエリアとなっています。

また、現在の高齢化率については、全体的に30%を超える地域が多く、特に雄勝地域や皆瀬地域は50%を超える地域の割合が高い傾向にあります。

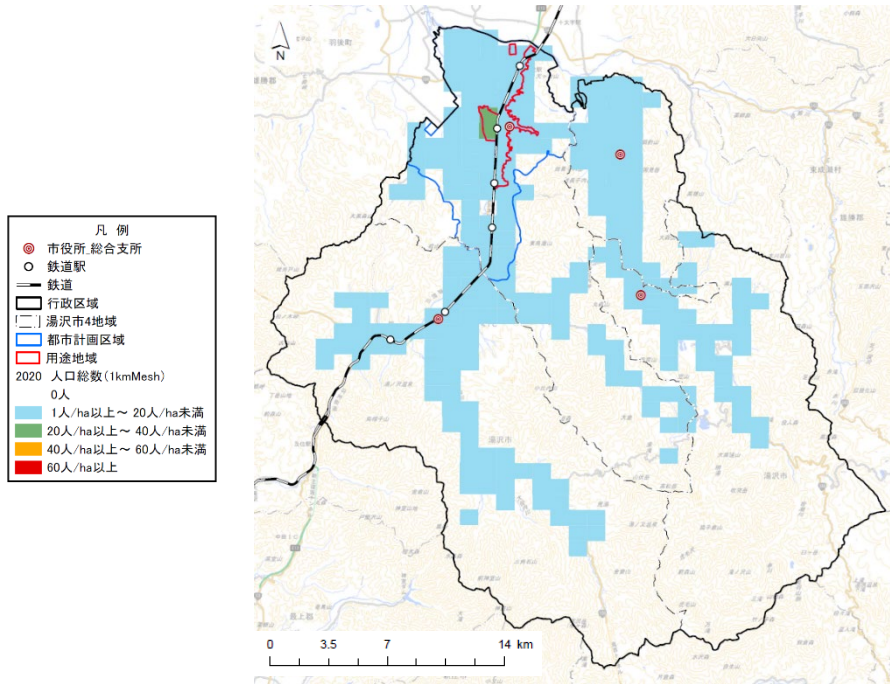


図 2-5 【1km メッシュ】市内における人口分布 (2020 年)

【出典】国勢調査 (2020) 1km メッシュ人口分布

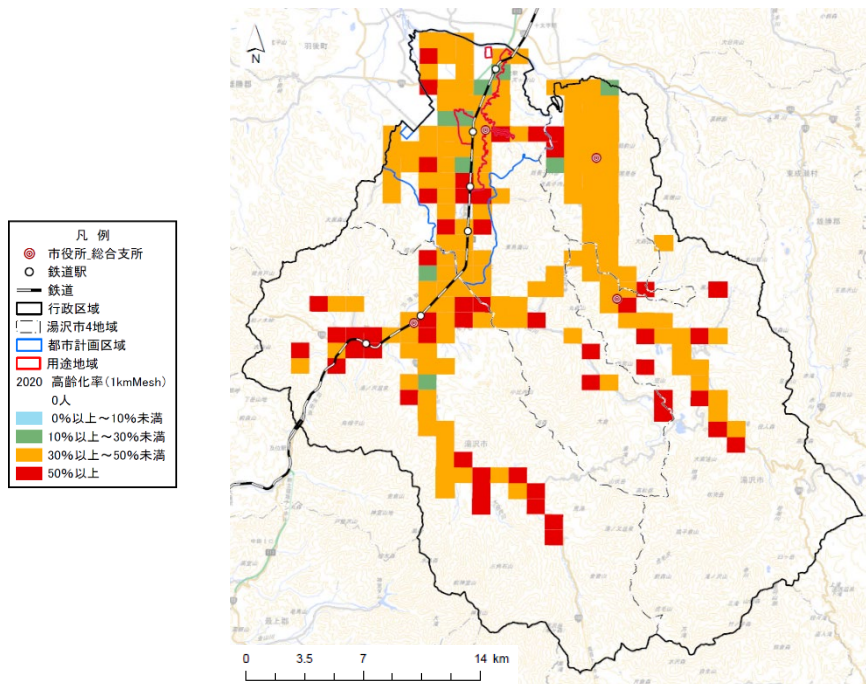


図 2-6 【1km メッシュ】市内における高齢化率 (2020 年)

【出典】国勢調査 (2020) 1km メッシュ高齢化率

#### (4) 将来人口分布

将来人口予測によると、湯沢市の人口減少はさらに進み、湯沢駅周辺に人口が集中することが予測されています。

将来の高齢化率については、ほとんどの地域で50%を超えている状況であり、市全体で高齢化が進行していくことが想定されます。

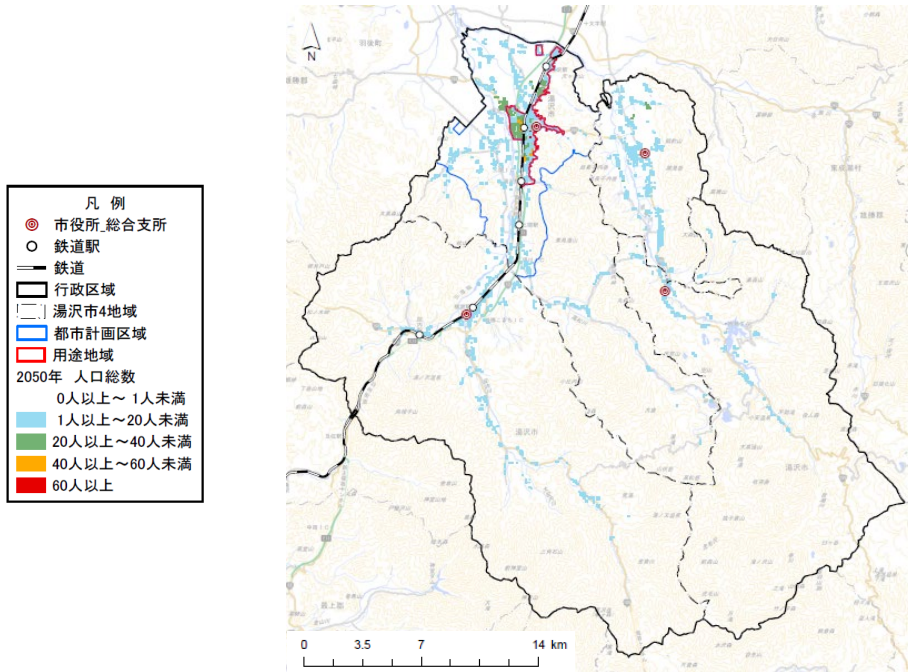


図 2-7 【100mメッシュ】将来推計人口（2050年）

【出典】国立社会保障・人口問題研究所 2023年将来人口推計に基づき、将来人口・世帯予測ツール（国総研）を用い100mメッシュにて試算

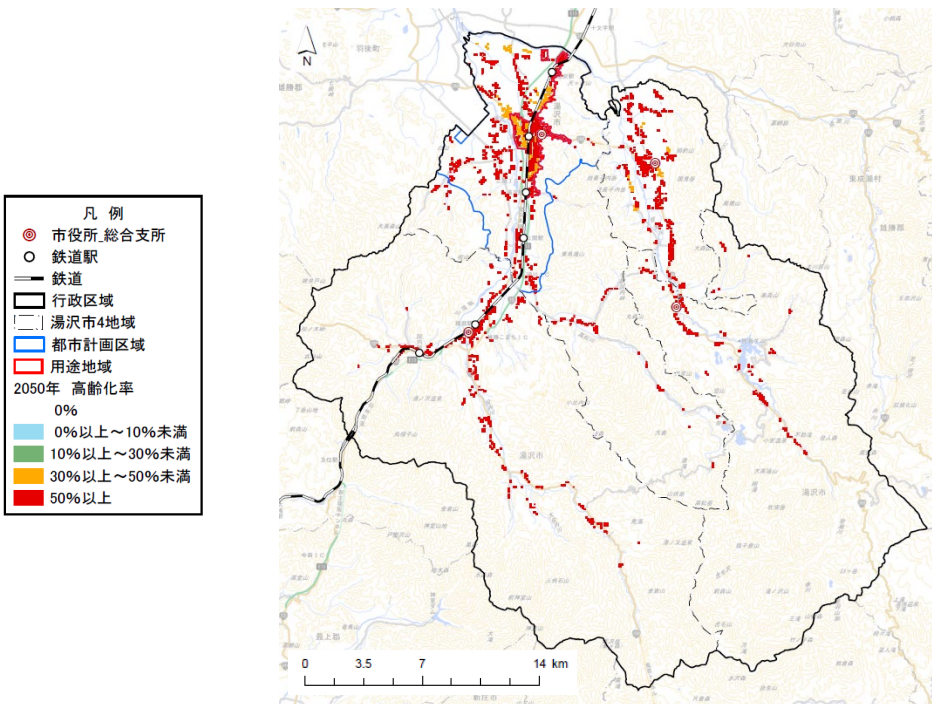


図 2-8 【100mメッシュ】将来高齢化率（2050年）

【出典】国立社会保障・人口問題研究所 2023年将来人口推計に基づき、将来人口・世帯予測ツール（国総研）を用い100mメッシュにて試算

(5) 通勤・通学

湯沢市における通勤・通学の状況としては、全体として県内での人の行き来が多く、特に本市と隣接する横手市や羽後町間の通勤・通学が多くなっています。本市と県外での人の行き来については、流入よりも流出の方が多い傾向にあります。

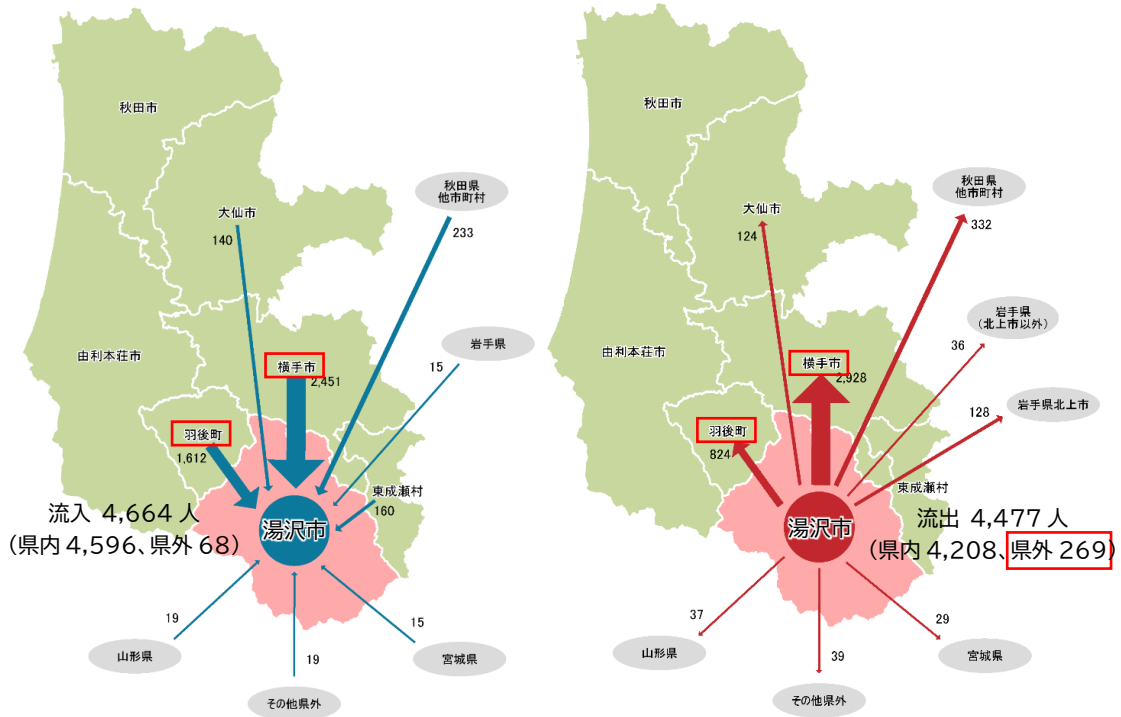


図 2-9 通勤における流入・流出状況

【出典】国勢調査（2020）

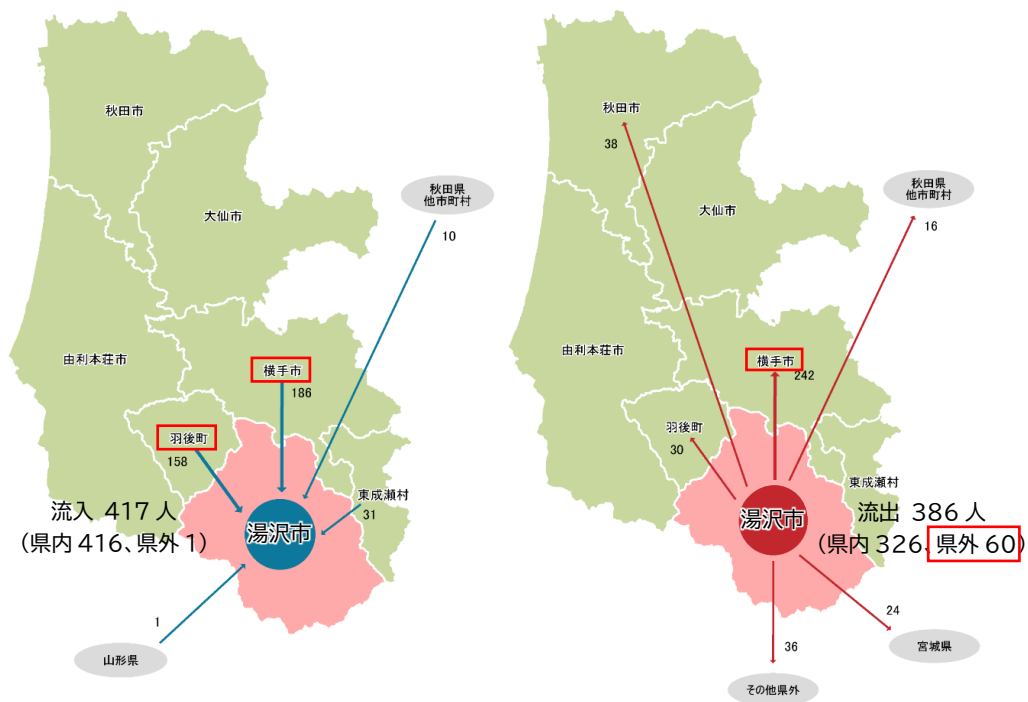


図 2-10 通学における流入・流出状況

【出典】国勢調査（2020）

### 2-3 免許返納状況

秋田県内の65歳以上の免許返納者数は増加傾向にあり、県全体では2020年度の返納者数は2016年度から約6割増加しています。

湯沢市が位置する平鹿・雄勝圏域においても、2020年度の免許返納者は2016年度に比べて増加しています。

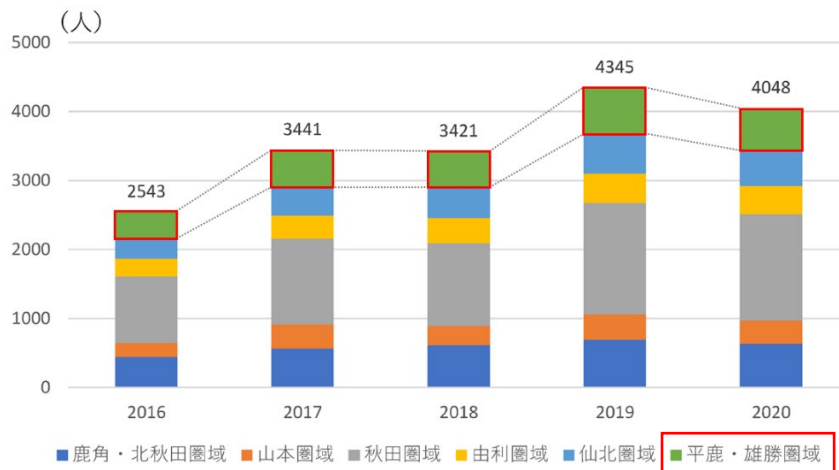


図 2-11 秋田県における圏域別の免許返納状況

【出典】秋田県地域公共交通計画（令和4年3月）

### 3 地域公共交通の現状と課題

#### 3-1 本市の地域公共交通

本市では、以下の交通機関や交通路線により交通基盤を形成しています。

表 3-1 市内で運行する地域公共交通

(令和6年1月現在)

交通機関	路線	概要
鉄道	JR奥羽本線	横手・秋田方面(平日、土日祝日とも16便) 横堀・新庄方面(平日、土日祝日とも10便)
高速バス	高速秋田線 グリーンライナー号	湯沢営業所～八橋市民広場 計6便 (土曜・日曜・祝日のみ運行) 湯沢営業所～仙台駅(東口) 計6便 (金曜・土曜・日曜・祝日のみ運行)
路線バス (市内路線)	湯沢小安線 横堀線 山田線 雄湯郷ランド循環線	平日16便、土曜14便、日祝日6便 平日12便(土日祝日運休) 平日15便、土曜4便、日祝日3便 1日9便(毎日運行)
路線バス (広域路線)	湯沢横手線 岩井川線 西馬音内線 横手小安線	平日18便、土日祝日8便 平日13便、土曜7便、日祝日6便 平日15便、土日祝日7便 平日14便、土曜8便、日祝日7便
コミュニティバス	大門線	平日3便(土日祝、中学校長期休業期間運休)
タクシー		4事業者が運行(湯沢タクシー、新生タクシー、仙秋タクシー、小安タクシー)
乗合タクシー	定期運行 2路線、 予約制運行 13路線	4事業者との運行協定(湯沢タクシー、新生タクシー、仙秋タクシー、さとみタクシー)

#### 3-2 本市の交通網



図 3-1 湯沢市の交通網図

### 3-3 鉄道の利用状況

市内には、JR奥羽本線沿いに6駅あり、定期利用者を含め減少傾向にあります。また、奥羽本線の平均通過人員についても、1987年度から現在（2022年度）にかけて新庄―湯沢間、湯沢―大曲間ともに減少が続いています。

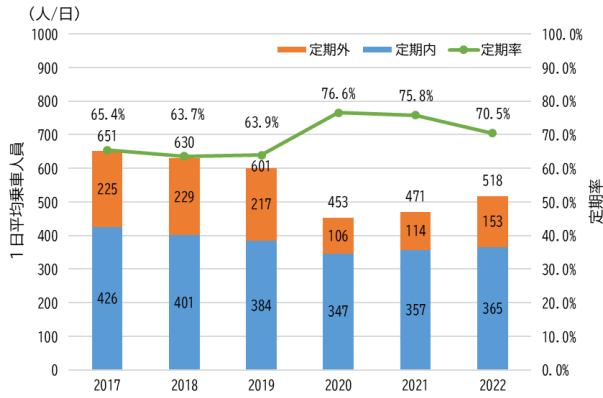


図 3-3 湯沢駅乗車人員の推移 (定期内・定期外)

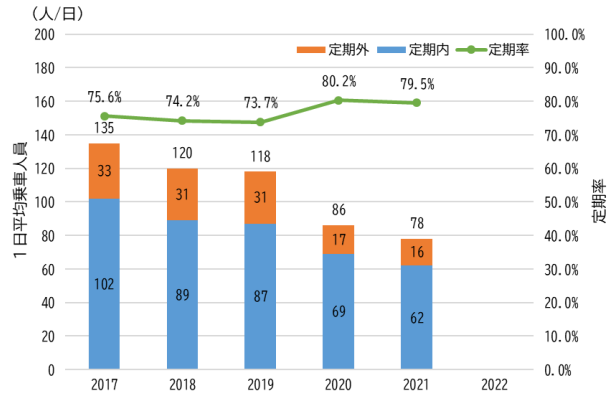


図 3-2 横堀駅乗車人員の推移 (定期内・定期外)

【出典】JR東日本資料

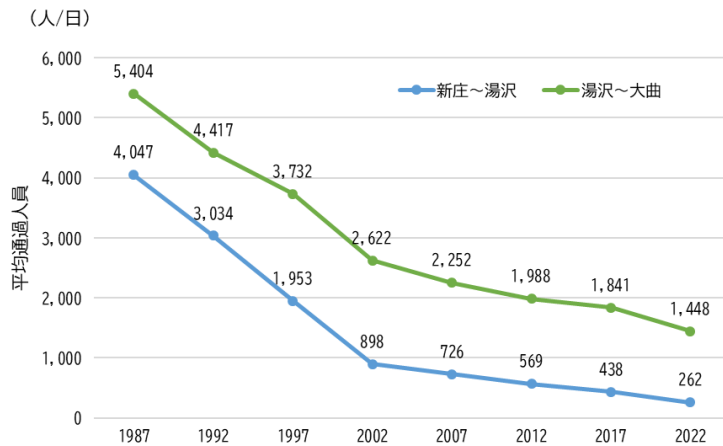


図 3-4 奥羽本線における平均通過人員の推移 (新庄―湯沢間、湯沢―大曲間)

【出典】JR東日本資料

### 3-4 路線バスの利用状況

市内で運行している8路線（市内路線4路線、広域路線4路線）全てにおいて利用者数は減少しており、令和4年度における路線バスの利用者数は、平成29年度と比較して約10万5千人減少し約14万9千人となりました。

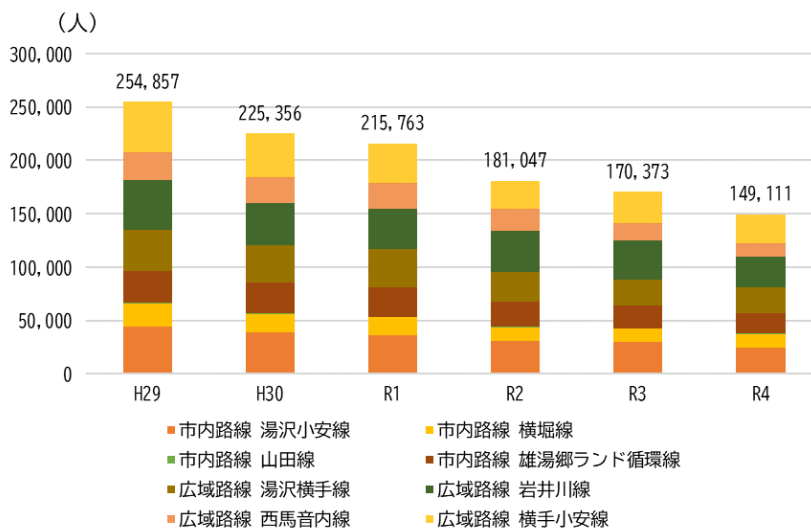


図 3-5 路線バスの利用者数

【出典】湯沢市資料

### 3-5 乗合タクシーの利用状況

路線バスが廃止・縮小された地域や運行していない地域（交通空白地域・交通不便地域）に、公共交通を補完する代替交通手段として乗合タクシーを導入していますが、利用者数は令和元年度の約2万人をピークに減少傾向にあります。

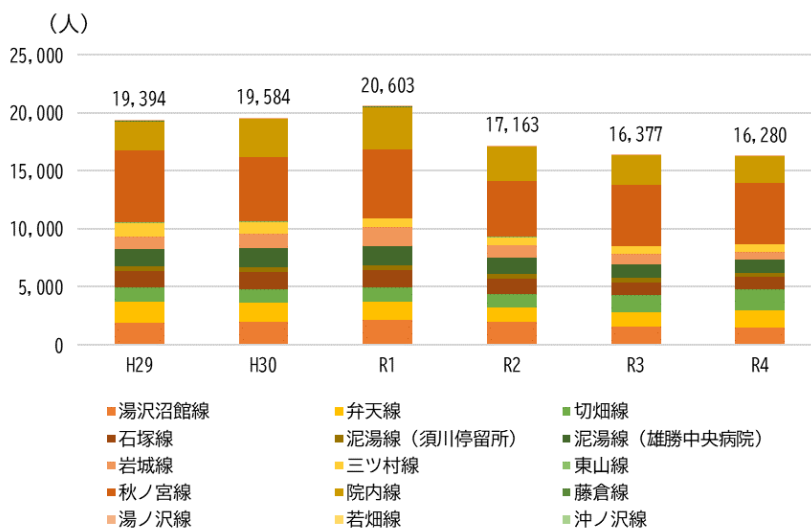


図 3-6 乗合タクシーの利用者数

【出典】湯沢市資料

### 3-6 その他の交通概況

市内では、地域公共交通以外に福祉や通学、観光、商業などの分野において様々な交通サービスが運行されています。

表 3-2 市内で運行する交通サービス

分野	交通サービス	実施主体	運行地域
福祉	福祉有償運送	社会福祉法人雄勝なごみ会 社会福祉法人みなせ福祉会	雄勝地域 皆瀬地域
通学	スクールバス	湯沢市	湯沢南中学校、雄勝中学校、皆瀬中学校、湯沢東小学校、湯沢西小学校、雄勝小学校、皆瀬小学校、稲川小学校
観光	こまちシャトル	湯沢市	小安線・泥湯線・秋ノ宮線・増田小安線（通年運行） 秘湯線・栗駒線（季節運行）
商業	無料バス運行	事業者	湯沢地域、稲川地域



図 3-7 こまちシャトル路線図

【出典】湯沢市資料



### 3-7 財政負担状況

市内で運行する路線バスの輸送人員の減少に伴い、市が負担する1人当たりの補助金額や運行欠損額は増加しています。また、乗合タクシーについても同様に、利用者数が減少傾向に転じた令和元年度から利用者1人当たりの市負担額は増加傾向にあります。

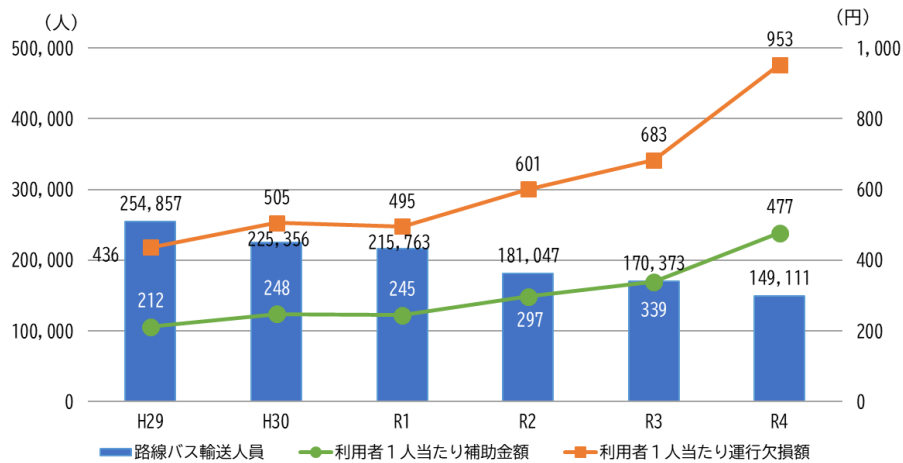


図 3-8 路線バスの輸送人員及び1人当たりの補助金額・運行欠損額の推移 (H29-R4)

【出典】湯沢市資料

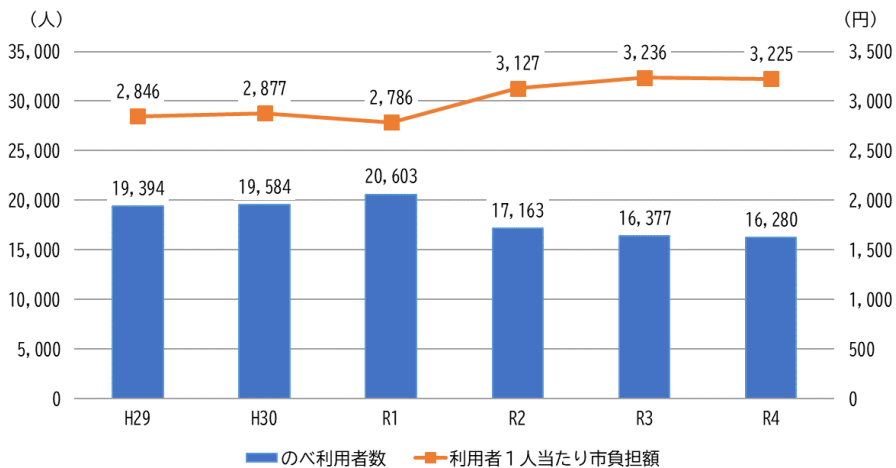


図 3-9 乗合タクシーの利用者数及び1人当たりの市負担額の推移 (H29-R4)

【出典】湯沢市資料

## 4 現計画の検証

第2次計画では、3つの方針を掲げ、環境整備による利便性の向上、需要喚起や情報発信の強化による利用促進などの取組を進めてきました。

### 4-1 方針1：日常の生活を支える地域公共交通網の実現

#### 【取組方針】

方針1 日常の生活を支える地域公共交通網の実現	
(1)	日常の生活を支える公共交通網を目指し、公共施設の再編や地域内のニーズの変化に合わせて、中心市街地と各地域を結ぶ交通網の維持に努めます。
(2)	公共交通の利便性の向上を図り、移動手段の選択肢として誰でも利用できる公共交通網を整備します。
(3)	他の交通機関との乗り継ぎの円滑化を図り、通院や買い物等の目的に応じた運行ダイヤの調整を行います。

#### 【取組内容】

施策	取組事項	取組状況
Ⅰ 公共交通網の維持・改善	Ⅰ-1 公共施設等への運行ルート見直し	・利用実態に合わせて、運行経路や運行ダイヤの見直しを図った。 ・雄湯郷ランド循環線の運行経路の見直しにより、運行サービスの改善に努めた。
	Ⅰ-2 中心市街地と地域拠点、基幹病院間のバス路線維持	・利用ニーズの多い買い物や通院など、地域の生活を支えるバス路線の維持に努めた。
	Ⅰ-3 乗合タクシーの運行の見直し	・地域の各種会議等において出された意見や要望、乗合タクシー利用者に対するアンケート結果を踏まえた見直し改善に努めた。
Ⅱ 乗り継ぎの円滑化	Ⅱ-1 他の移動手段に合わせた乗り継ぎの円滑化	・路線バス、乗合タクシー、JR間の乗り継ぎにかかる待ち時間を短縮するため、随時、運行ダイヤの調整を行った。

## 【指標の検証】

### 指標1 公共交通に関する市民満足度

・ニーズに対応できる交通網の整備を進め、令和6年度までに平成30年度比、約13%増の35%以上を目指します。

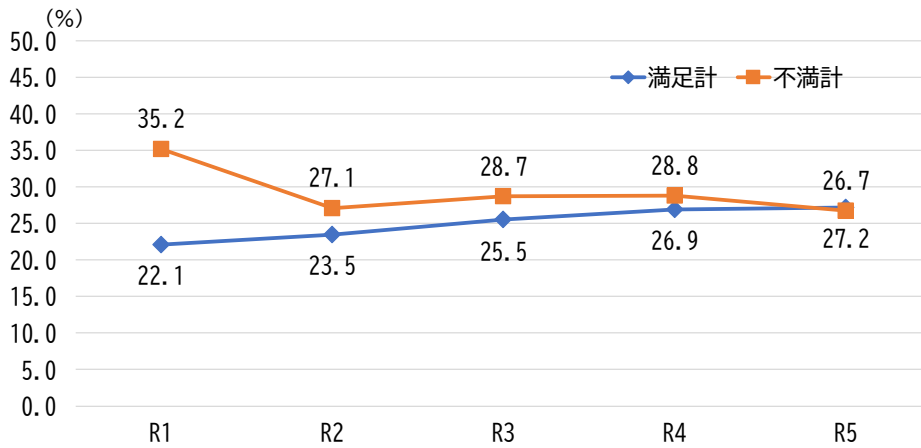


図 4-1 公共交通の整備と利用促進に関する市民満足度

【出典】令和5年度 湯沢市市民満足度調査報告書

### 方針1の検証結果

令和5年度における満足計は、令和元年度と比較して5.1ポイント増加し26.7%となりました。これは、目標値としていた35%を8.3ポイント下回る実績となりました。一方で、不満計は令和元年度と比較して8.5ポイント減少し27.2%となったことから、経年比較では令和5年度に満足計が不満計を上回りました。

## 4-2 方針2：地域公共交通の利用促進

### 【取組方針】

方針2 地域公共交通の利用促進	
(1)	利用者にとって分かりやすい情報の発信に努め、さらなる利用促進を図ります。また、コミュニティFM、SNS、出前講座などを活用し、効果的な情報発信に努めます。
(2)	人口減少により公共交通の利用者が減少している中、公共交通の新規利用者の確保に向けて、利用するためのきっかけづくりを行います。
(3)	高齢者による自動車事故の防止や免許返納後の切れ目の無い移動手段の確保のため、高齢者を対象とした公共交通の周知や自家用車に代わる移動手段としての利用促進を図ります。

### 【取組内容】

施策	取組事項	取組状況
Ⅰ 多角的な情報の発信	Ⅰ-1 分かりやすい情報の提供	・地域公共交通の時刻や利用方法などを記載した「ゆざわの時刻表」を毎年作成し全戸配布した。
	Ⅰ-2 効果的な情報発信手段の活用	・市の広報やホームページをとおして、地域公共交通に関する情報発信に努めた。 ・公共施設や湯沢駅観光案内所に「ゆざわの時刻表」を備えた。
	Ⅰ-3 地域に合わせたきめ細かい情報発信	・出前講座や地域内で開催される各種会議などをとおして、地域公共交通に関する仕組みや現状に関する広報周知を行った。
Ⅱ 高齢者の移動手段の確保	Ⅱ-1 公共交通を利用しやすい環境づくり	・乗り継ぎなどに不安のある方を対象に、出発地から目的地までの交通手段、時刻等を記載した案内表「MYルートガイド」の無料作成サービスを実施した。 ・雄湯郷ランド循環線バスの運行状況をスマートフォンで確認できるようにした。
	Ⅱ-2 免許返納者への情報提供の強化	・毎年作成し全戸配布している「ゆざわの時刻表」に運転免許の自主返納者に対する運賃の割引や特典について掲載し周知を図った。

【指標の検証】

指標2 路線バスの年間利用者数

- ・路線バスの利用者について、過去5年間の平均減少率を適用すると、令和6年度の利用者数の推計値は58,740人になります。(市内路線：湯沢小安線、横堀線、山田線、雄湯郷ランド循環線)
  - ・利用促進により減少率を抑制し、令和6年度の推計値に対して、71,380人の確保を目指します。
- ※直近5年間の年間平均減少率が6.1%であるため、約半分の3.0%に抑制します。

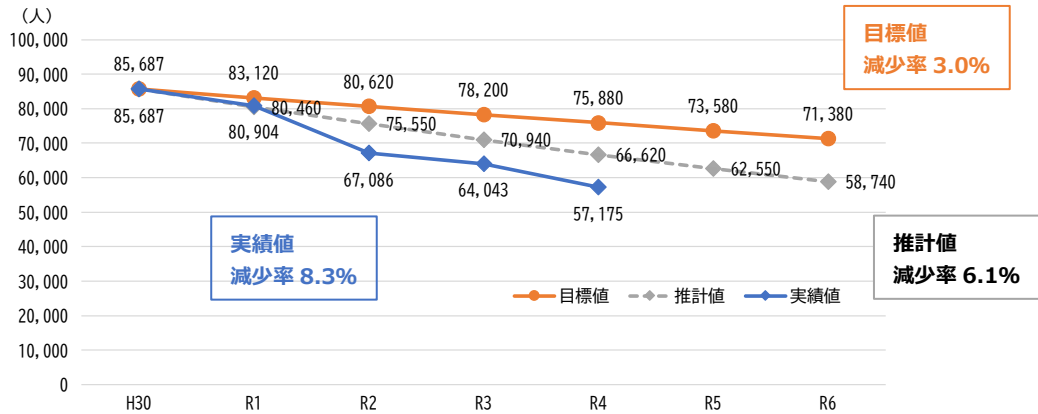


図 4-2 路線バスの年間利用者数の推移 (H30-R6)

【出典】湯沢市資料

指標3 乗合タクシーの年間利用者数

- ・情報発信の強化による利用促進とサービスの充実により、令和6年度までに直近5年間の平均利用者数である20,500人の確保を目指します。
- ※利用のばらつきはあるものの、情報発信の強化により利用者数の増加が見込めるため、平成30年度比、約5%増の20,500人を目指します。

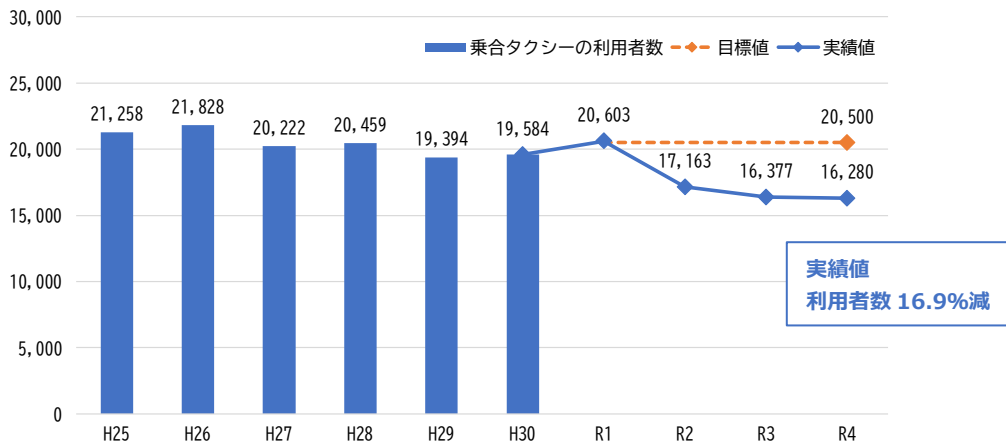


図 4-3 乗合タクシーの年間利用者数の推移 (H30-R4)

【出典】湯沢市資料

## **方針2の検証結果**

令和4年度における路線バスの年間利用者数は、平成30年度と比較して28,512人減少し57,175人となりました。これは、目標値としていた令和4年度の75,880人と比較して18,705人少ない実績となりました。

また、乗合タクシーの年間利用者数についても、平成30年度と比較して3,304人減少し16,280人となりました。これは、目標値としていた20,500人と比較しても4,220人少ない実績となりました。

#### 4-3 方針3：持続可能な地域公共交通の構築

##### 【取組方針】

方針2 地域公共交通の利用促進	
<p>(1) 住民の将来的な移動手段に対する不安を解消し、安心して外出できるよう、地域と協働でニーズの把握などに取り組み、新たな運行形態を検討します。</p> <p>(2) 利用者の減少などにより運行経費が増加している中、持続可能な地域公共交通の構築に向けて、運行経費の費用対効果や利用者負担を検証し、運行サービスの効率化を図ります。</p>	

##### 【取組内容】

施策	取組事項	取組状況
I 交通路線の維持に向けた地域との協働・連携	I-1 住民ニーズの把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内在住 15 歳以上を対象に無作為抽出による市民アンケートを実施したほか、乗合タクシー利用者に対するアンケートや運行事業者へのヒアリングを実施した。</li> <li>・必要に応じて各地区で意見交換を行い、公共交通活性化協議会で各委員から意見を募った。</li> </ul>
	I-2 新たな交通手段の導入の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域主体の交通サービスを希望する地域に於いて、自治組織と一緒にになって関係法令に基づく地域主体の公共交通モデル事業の具体化に向けた検討協議を行った。</li> </ul>
II 公共交通の質的向上と最適化	II-1 効率的な運行内容の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスや鉄道のダイヤ改正のほか、地域や利用者からの要望を踏まえ、乗合タクシーにおける運行時間の見直しを図った。</li> </ul>
	II-2 移動の不安を解消するための支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許を自主返納された方や障がい者手帳をお持ちの方への運賃割引を行ったほか、路線バスや乗合タクシーを対象に回数券や定期券を販売した。</li> <li>・毎年作成し全戸配布している「ゆざわの時刻表」に掲載し周知を図った。</li> </ul>
	II-3 交通システムの見直しによる利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律や道路運送法の改正状況、国内における先進的な取組動向を捕捉しつつ、地域主体の公共交通モデル事業の具体化に向けた検討協議を行った。</li> <li>・随時、乗合タクシーの運行時間の見直しを行い利便性の向上を図った。</li> </ul>

## 【指標の検証】

### 指標4 新たな交通システムのモデル事業数

- ・地区の特性に合わせた新たな交通システムのモデル事業を令和6年度までに2地域で実施します。

#### 【取組状況】

- ・地域主体の公共交通モデル事業について、地域要望のあった高松地域、秋ノ宮地域の2地域において各地域自治組織と実現に向けた検討協議を行ったが、現在のところ、実施には至っておりません。

### 指標5 将来の移動に対する不安度

- ・運転免許証の更新・返納手続きをする方への情報提供を強化し、将来の移動に不安を持つ方の割合を令和6年度までに平成30年度比、24%の減少を目指します。

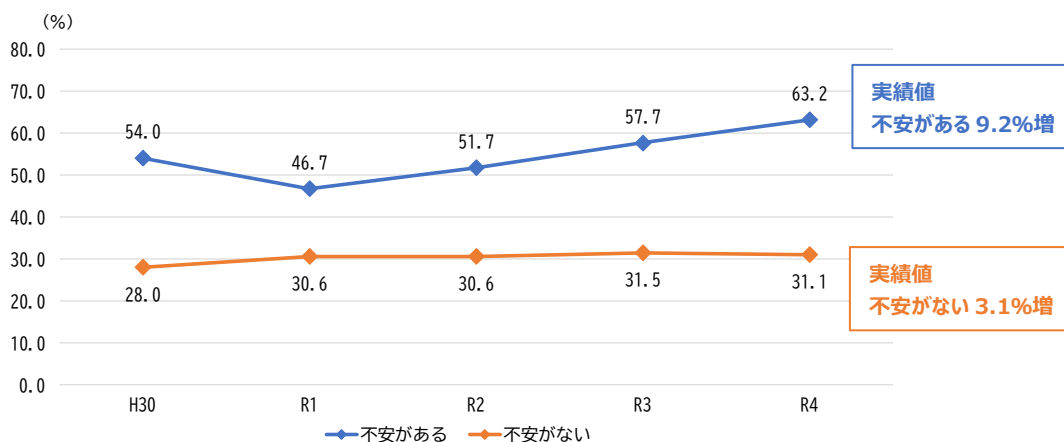


図 4-4 将来の移動に対する不安度

【出典】令和5年度 湯沢市市民満足度調査報告書

### 方針3の検証結果

地域主体の公共交通モデル事業については、高松地域と秋ノ宮地域の2地域において、各地域自治組織と地域内交通のあり方について検討協議しましたが、現在のところ、実施には至っておりません。

将来の移動に対して不安がない方の割合は、平成30年度と比較して3.1%増加し31.1%となりました。一方で、不安がある方の割合は、平成30年度と比較して9.2%増加し63.2%となりました。



## 5 問題点・課題の整理

### 5-1 誰でも使える地域公共交通の提供

- ・本市における地域公共交通の主な利用目的は、通学のほか、通院や買い物です。
- ・市内には公立高校が3校（湯沢高等学校、湯沢翔北高等学校、湯沢翔北高等学校雄勝校）あり、生徒の移動の足を確保することが必要です。
- ・本市では、70代の5%が免許を返納している一方で70%が返納予定がなく、80代でも33%が免許を返納している一方で52%が返納予定がありません。
- ・以上のことから、通学、通院、買い物など地域公共交通の利用を希望する人が、誰でも安心して移動できる手段を確保する必要があります。

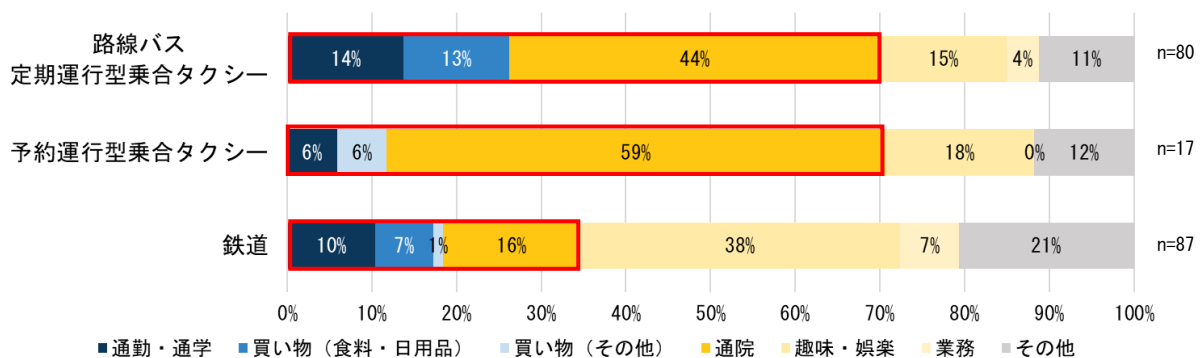


図 5-1 地域公共交通の主な利用目的（R5 アンケート調査より）

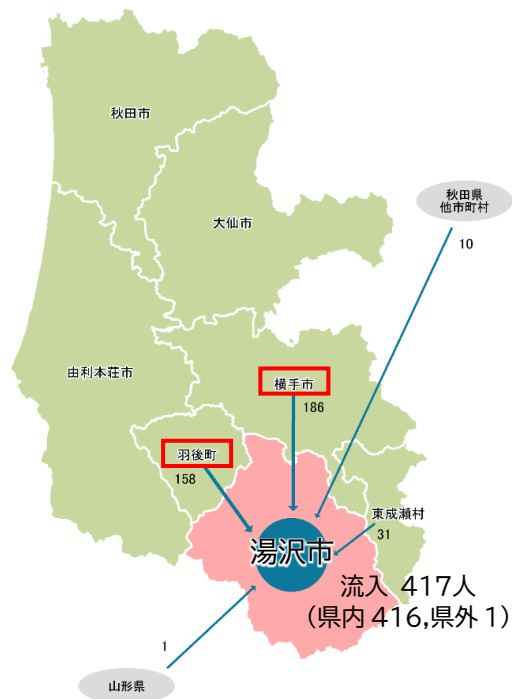


図 5-2 通学における流入状況

【出典】国勢調査（2020）

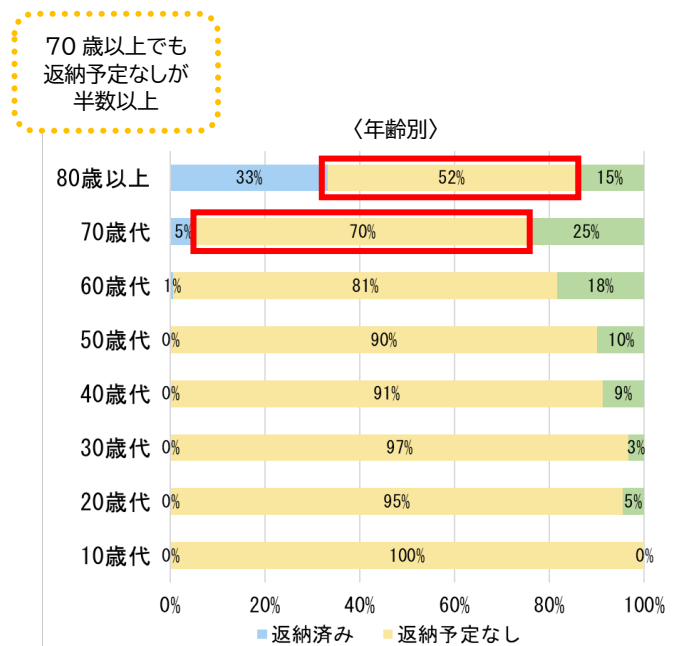
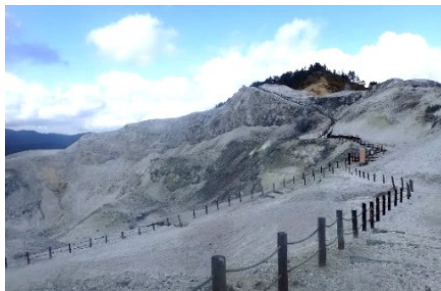


図 5-3 免許返納予定（R5 アンケート調査より）

## 5-2 まちのにぎわい創出

- ・新型コロナウイルス感染症の5類移行に伴うアフターコロナへの転換により、一時停滞していた観光需要はインバウンド需要の後押しもあり回復の兆しをみせています。
- ・旅行者の価値観やニーズが多様化する中、観光資源を多く抱える本市では、観光客の足として公共交通の充実を図っていくことがますます重要となります。
- ・湯沢駅東口周辺において複合施設の整備が本格化し、新たなにぎわいを生み出すまちの拠点づくりが進められています。
- ・このほか、地域拠点として、さまざまな機能を併せ持つ新皆瀬庁舎が開庁したほか、道の駅おがち小町の郷周辺では、東北中央自動車道のインターチェンジ移設に伴うリニューアルが進められています。
- ・以上のことから、都市計画マスタープランとの整合を図りつつ、まちづくりと交通拠点が一体となってにぎわいを生み出していく必要があります。



▲川原毛地獄



▲小安峡温泉



▲こまちシャトルパンフレット

### 駅前複合施設 (R8年10月OPEN予定)



3階建て複合施設の整備事業が進行中

### 皆瀬庁舎 湯沢市皆瀬 (国道398号沿い)



様々な機能を併せ持つ庁舎にリニューアル

### 5-3 地域公共交通の利用促進

- ・近年、路線バスや乗合タクシーなど地域公共交通の利用者の減少が続いています。
- ・地域公共交通に不安のある方は50%を超えています。年齢別では、年齢を重ねるほど将来への不安を持っている人の割合が高いほか、若年層でも移動に不安のある人の割合が高い傾向が見られます。
- ・利用者の不満の多くは、運行本数や運行時間です。
- ・以上のことから、利用しやすい地域公共交通を目指し、利用を促進していく必要があります。

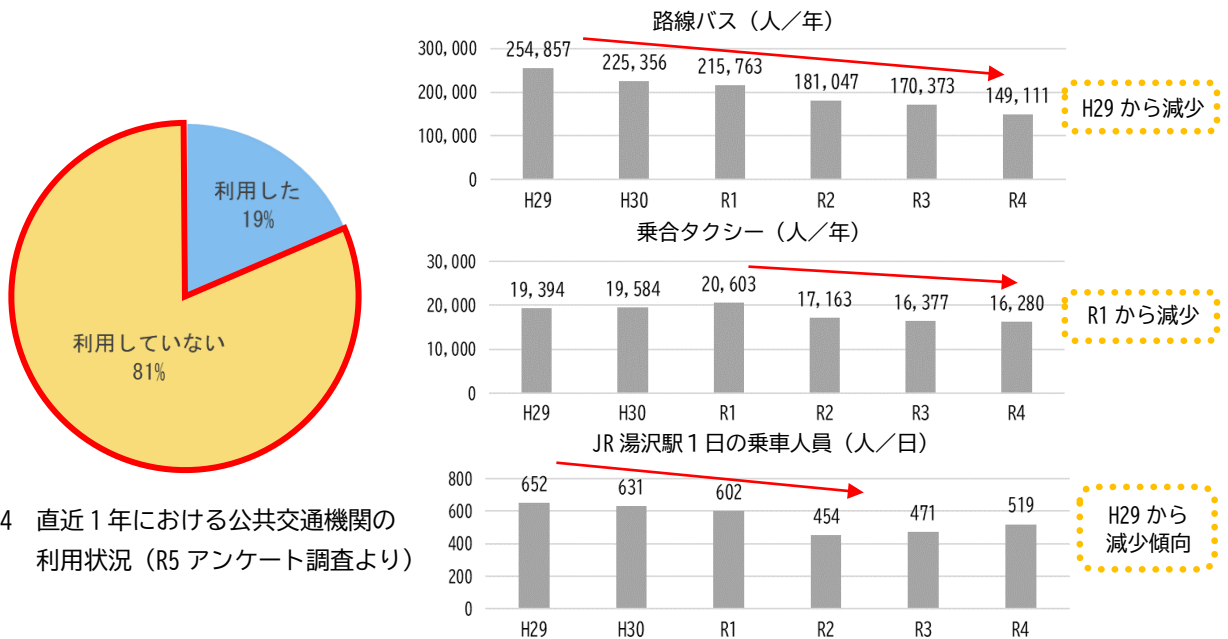


図 5-4 直近1年における公共交通機関の利用状況 (R5 アンケート調査より)

図 5-5 各公共交通機関の利用者数の推移 (H29-R4)

【出典】湯沢市資料、JR東日本資料

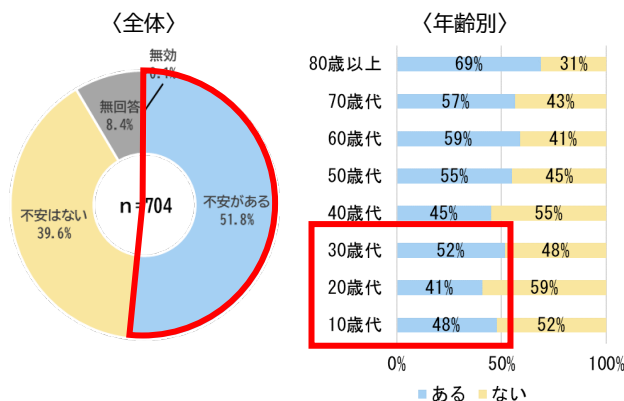


図 5-6 公共交通の便への不安 (R5 アンケート調査より)

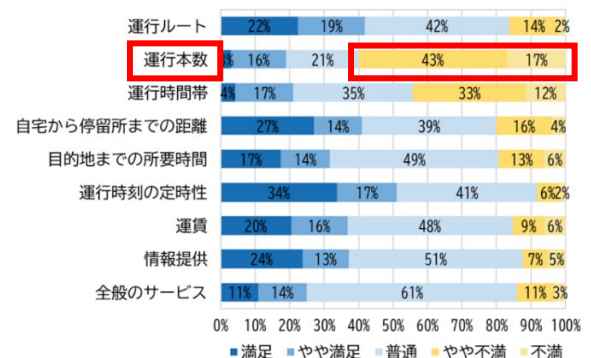


図 5-7 よく利用する公共交通の満足度 (R5 アンケート調査より)

## 5-4 安全・安心な交通サービスの確保

- ・本市の地域公共交通網は、幹線となる路線バスや鉄道と、交通空白地域を補完する乗合タクシーで構成されていますが、都市計画マスタープランで目指すコンパクトなまちづくりに必要な交通拠点や地域間連携の明確化が必要です。
- ・本市全域が特別豪雪地帯に指定されており、冬季の降雪や路面凍結、吹雪などにより運行に著しい支障をきたしているほか、利用者は屋根のないバス停で長時間待ち合うことがあります。
- ・地域公共交通の運行状況を確認する手段が限られています。
- ・以上のことから、都市計画マスタープランとの整合を図りつつ、利用者の安全・安心を確保した交通サービスを構築する必要があります。



図 5-8 地域の声 (ヒアリング・アンケート調査より)

▲降雪時のバス停の様子

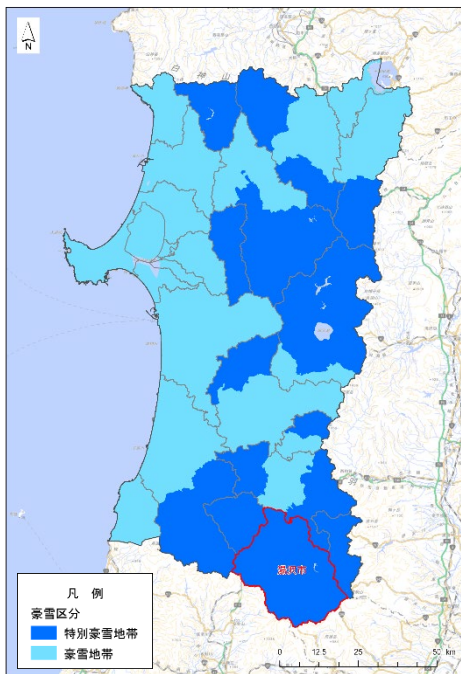


図 5-9 秋田県の積雪寒冷地域

【出典】国土数値情報

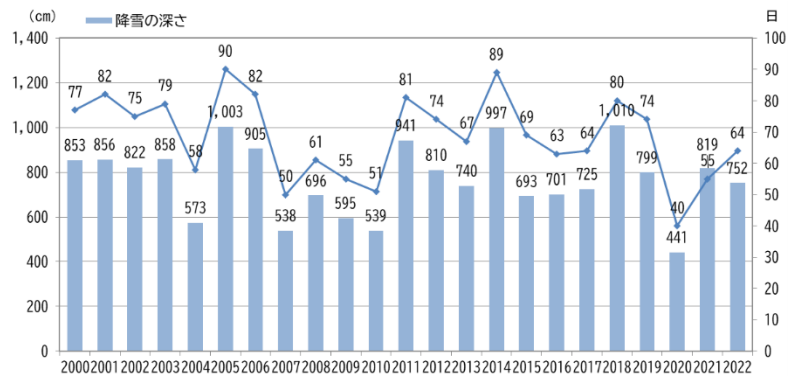


図 5-10 降雪の深さと降雪深 3 cm 以上の日数の推移

【出典】気象庁

## 5-5 持続可能な地域公共交通の実現

- ・ 少子高齢化の進展により生産年齢人口が低下する中、路線バスや乗合タクシーを運行する運転手の担い手不足が深刻化していることに加えて高齢化が進んでいます。
- ・ 各地域における人口減少と低密度化により、地域公共交通の受益者である利用者の減少が続いていることから、運賃収入は減少し市の財政負担が大きくなっています。
- ・ 利用者が期待する地域公共交通（便数や路線の増）を実現するには、これまで以上に運転手や車両の確保、そして市の財政負担が必要となります。
- ・ 関係法令の改正等により、自家用有償運送やカーシェアリングなど新たな交通リソースの構築が可能となっています。
- ・ 以上のことから、本市の実情に合った持続可能な移動の手段を検討し、維持確保していく必要があります。

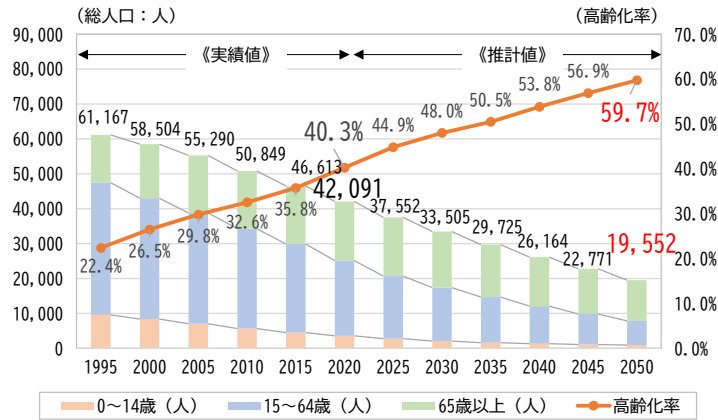


図 5-11 湯沢市の人口・高齢化率の推移

【出典】国勢調査（1995～2020）、国立社会保障・人口問題研究所 2023 年将来人口推計（2025～2050）

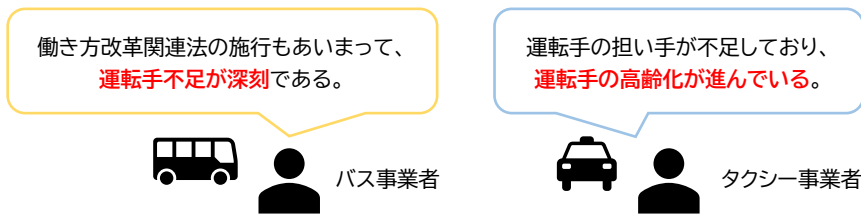


図 5-12 交通事業者の声（ヒアリングより）

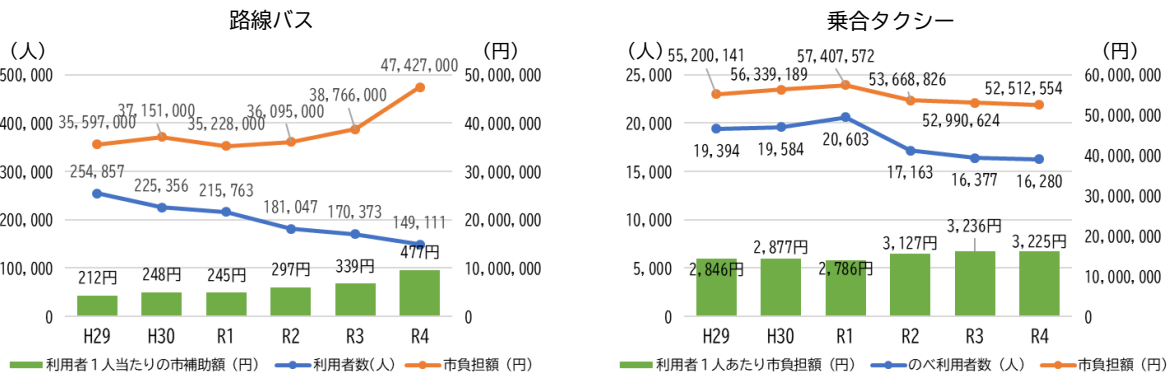


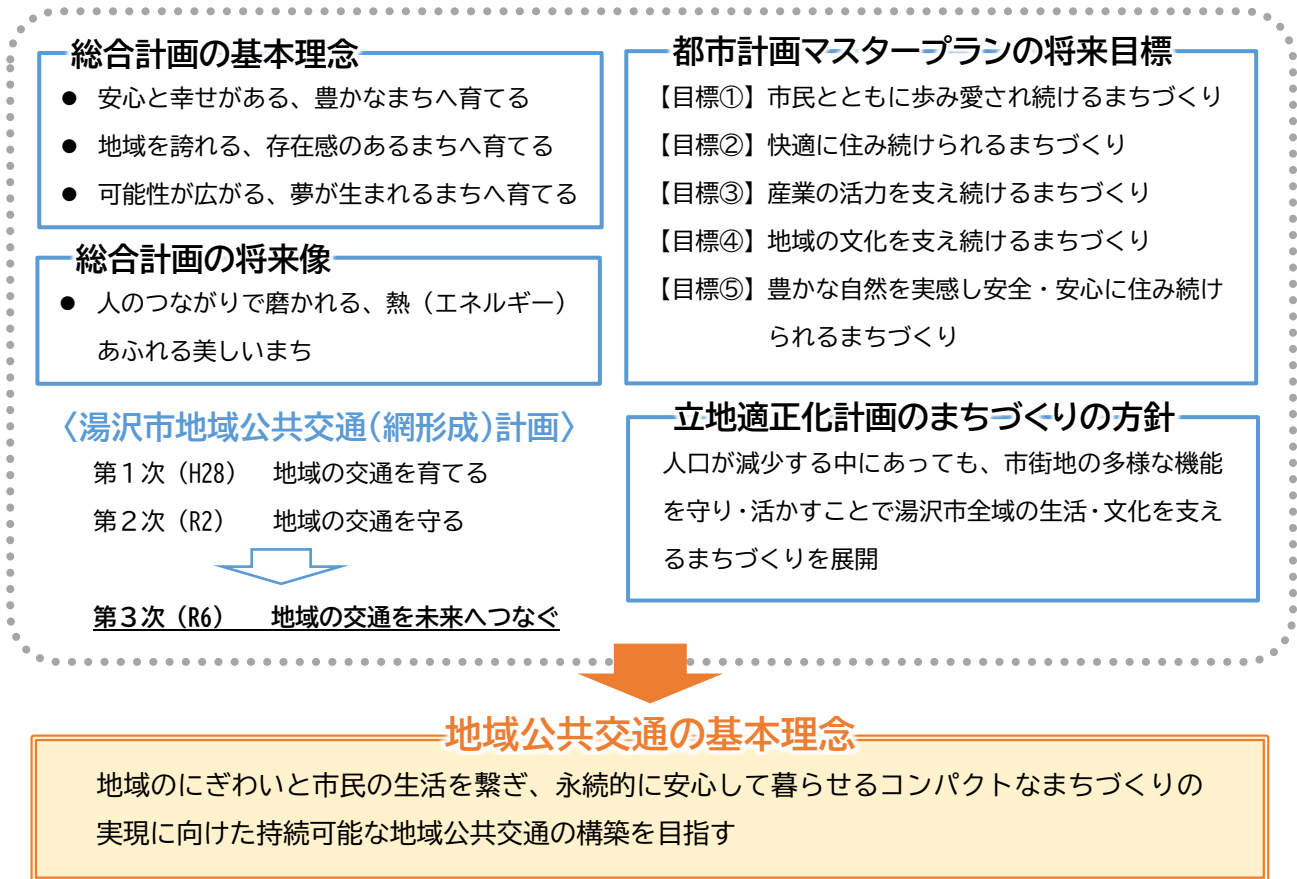
図 5-13 路線バス・乗合タクシーの利用者数と市負担額の推移（H29-R4）

【出典】湯沢市資料

## 6 基本理念・基本方針

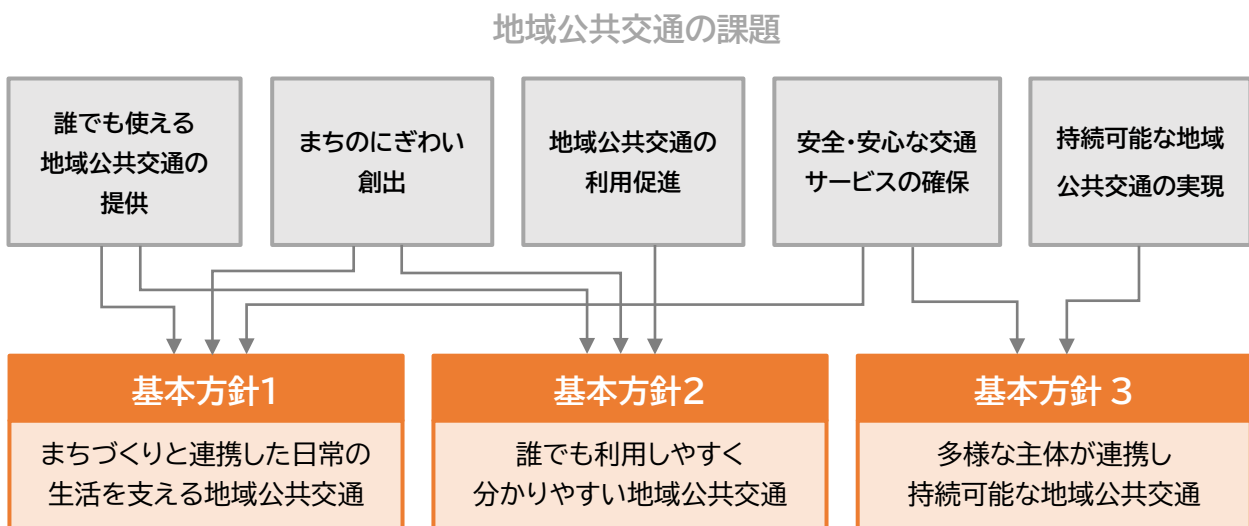
### 6-1 基本理念

本市が目指すまちの将来像やまちづくりの方針等を踏まえ、本計画の基本理念を次のように定めます。



### 6-2 基本方針

本市の地域公共交通の課題から設定した次の3つの基本方針により、持続可能な地域公共交通の構築を目指します。



### 6-3 地域公共交通の将来像

本市では、地域間の連携を維持・強化することで、市民生活を支え、活力を生み出す集約型都市構造を目指すものとします。

また、交通拠点を乗り継ぐだけの場所ではなく、人、モノ、交通が行きかうにぎわいのある場所とし、地域間の連携を深めていくことを目指し、地域内の公共交通ネットワークの主要なポイントとして接続性を確保していくものとします。

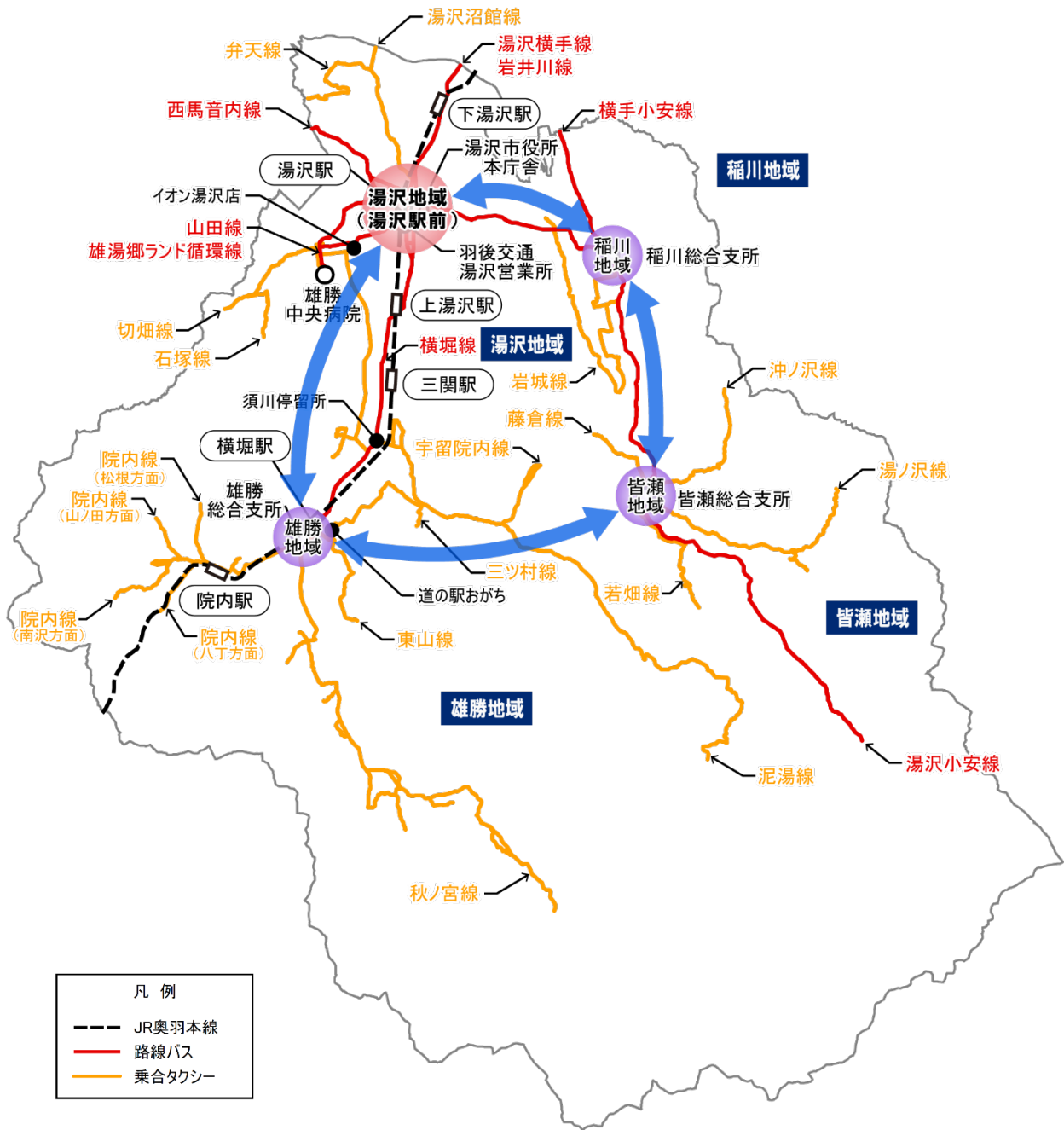


図 6-1 地域公共交通の将来像

#### 6-4 地域公共交通の役割

本市の地域公共交通の将来像を構成する軸の基本的な役割について以下に示します。

また、地域内フィーダー系統は、通院や買い物、通勤・通学の手段として活用され、日常生活を支える重要な路線であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持していく必要があります。

表 6-1 地域公共交通の役割

連携軸	地域公共交通	地域公共交通の役割	路線名
広域連携軸	鉄道 高速バス	県をまたぐ移動や圏域間の移動を支え、広域的な交流や連携を促進する公共交通ネットワーク	J R奥羽本線 高速秋田線 グリーンライナー号
地域連携軸	路線バス（広域路線）	市外への移動を支え、広域的な交流や連携を促進する公共交通ネットワーク	湯沢横手線 岩井川線 西馬音内線 横手小安線
地域内ネットワーク	路線バス（市内路線）	地域内の移動を支え、日常生活の足となる役割を担う公共交通ネットワーク	湯沢小安線 横堀線 山田線 雄湯郷ランド循環線 （右回り、左回り*）
	コミュニティバス		大門線
	タクシー		市内全域
	乗合タクシー		湯沢沼館線 弁天線 切畑線 石塚線 泥湯線（須川停留所） 泥湯線（雄勝中央病院） 岩城線 三ツ村線 東山線 秋ノ宮線 院内線 藤倉線 湯ノ沢線 若畑線 沖ノ沢線

\*は地域内フィーダー系統補助金活用系統

表 6-2 補助系統の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
雄湯郷ランド循環線 （左回り）	湯沢営業所	湯沢駅前	湯沢営業所	道路運送法 第4条乗合	路線定期運行	羽後交通株式会社	フィーダー系統補助



## 7 地域公共交通の目標

3つの基本方針における、達成すべき計画の目標を下記のとおり定めます。

### 基本方針1

#### まちづくりと連携した日常の生活を支える地域公共交通

##### 目標1 拠点、ネットワークの再編

- ・効率的かつ効果的な地域公共交通を目指すため、都市計画マスタープランとの整合を図りつつ、交通拠点の整備と拠点を結ぶ交通ネットワークの再編を行います。

##### 目標2 移動を契機としたにぎわいの創出

- ・交通拠点を乗り継ぐだけの場所ではなく、待合い交流できる場所への転換を目指し、人、モノ、交通が行きかう、にぎわいのある場所を創出します。

##### 目標3 運行状況の見える化促進

- ・利用者自ら待ち時間を把握することによる利便性の向上や安心感の醸成を目指し、デジタルサイネージやインターネットサービスによる運行状況の見える化を促進します。

### 基本方針2

#### 誰でも利用しやすく分かりやすい地域公共交通

##### 目標4 移動に不安のある方への配慮

- ・通学や通院、買い物など、地域公共交通の利用を希望する人が、誰でも安心して移動できる手段を維持確保します。

##### 目標5 利用者の利便性向上

- ・交通分野におけるデジタル実装を検討し、交通サービスの環境改善による利便性向上に努めます。

### 基本方針3

#### 多様な主体が連携し持続可能な地域公共交通

##### 目標6 担い手不足解消や啓発活動支援

- ・地域公共交通を担う運転手不足の解消に向けて、運転免許取得支援制度の充実や地域公共交通をより身近にするための啓発活動を行います。

##### 目標7 多様な主体の連携

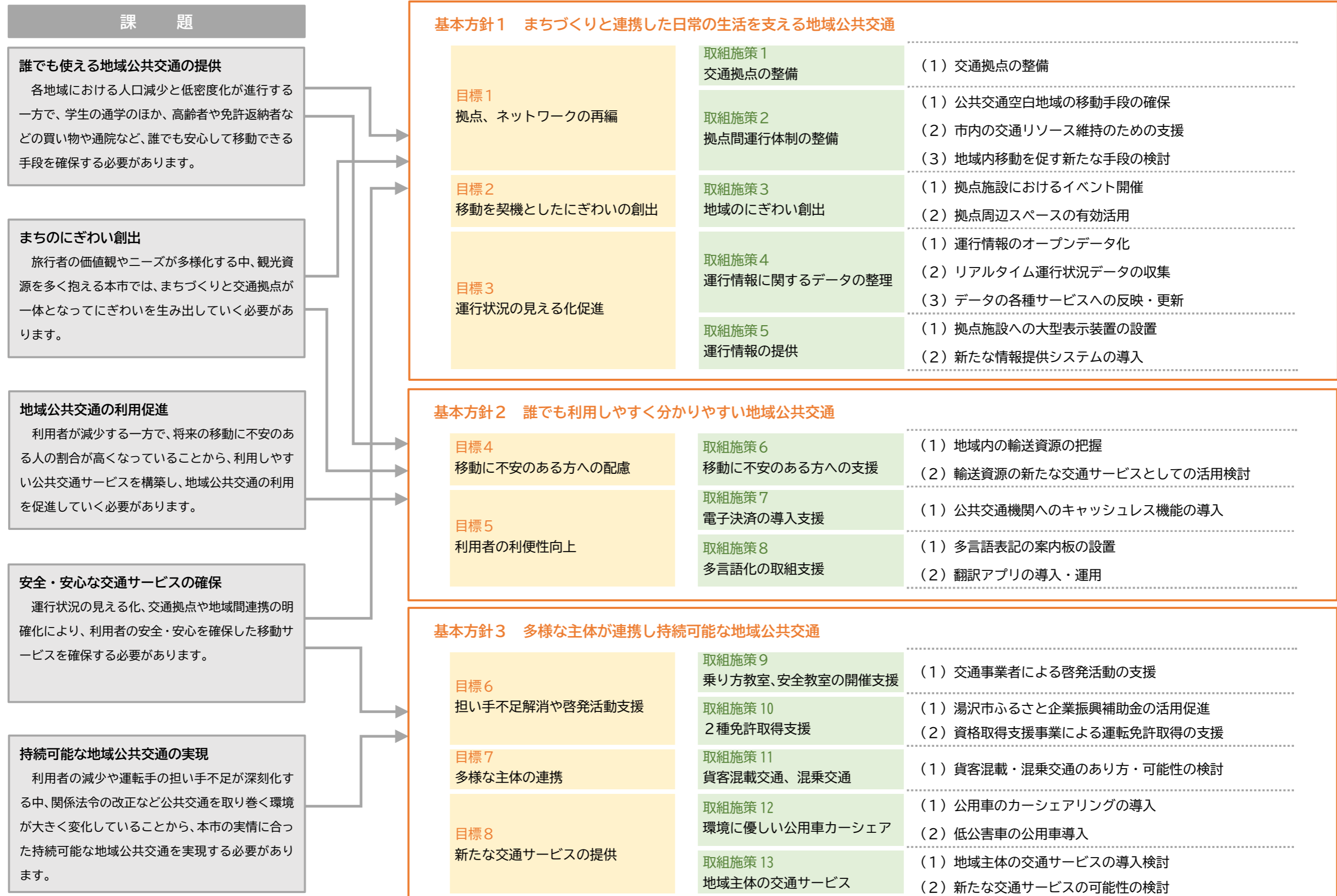
- ・効率的な移動を図るため、市内を動く様々な移動形態を整理し、混乗交通（福祉バス、スクールバス等）や混載交通（郵便、宅配便等）といった異分野連携の可能性を検討します。

##### 目標8 新たな交通サービスの提供

- ・地域主体の交通サービスなど、新たな交通サービスの導入を検討し、住民サービスの向上と観光客向けの二次交通の確保に努めます。

## 8 目標の実現のための施策

### 8-1 計画の全体像



## 8-2 実施施策

### 基本方針1 まちづくりと連携した日常の生活を支える地域公共交通

#### 目標1 拠点、ネットワークの再編

取組施策1 交通拠点の整備			
実施主体	市	実施年度	令和6年度～令和7年度
<b>概要</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通拠点に待合空間を整備することで、地域公共交通の快適性や利便性の向上を図る。</li> </ul>			
<b>取組検討項目</b>			
<p>(1) 交通拠点を整備する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基本機能として、既存施設の一角に机や椅子などを整備し、待合空間を確保する。</li> <li>・ サービス機能として、デジタルサイネージを設置し、迷わない・分かりやすい・安心して利用できる地域公共交通環境を整備する。</li> </ul> <p>【拠点の候補】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 主要拠点：湯沢地域（例：JR湯沢駅観光案内所）</li> <li>② 地域拠点：雄勝地域、稲川地域、皆瀬地域</li> <li>③ 乗継拠点：各地域拠点以外に必要な地点</li> </ol>			
 <p>▲湯沢地域（例：JR湯沢駅観光案内所）</p>			
 <p>▲皆瀬地域（例：新皆瀬庁舎）</p>		 <p>▲待合所（例：相模原市 田名バスターミナル）</p> <p>【出典】交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン（令和3年4月 国土交通省道路局）</p>	

**取組施策2 拠点間運行体制の整備**

実施主体	市、交通事業者	実施年度	令和6年度～令和7年度
------	---------	------	-------------

**概要**

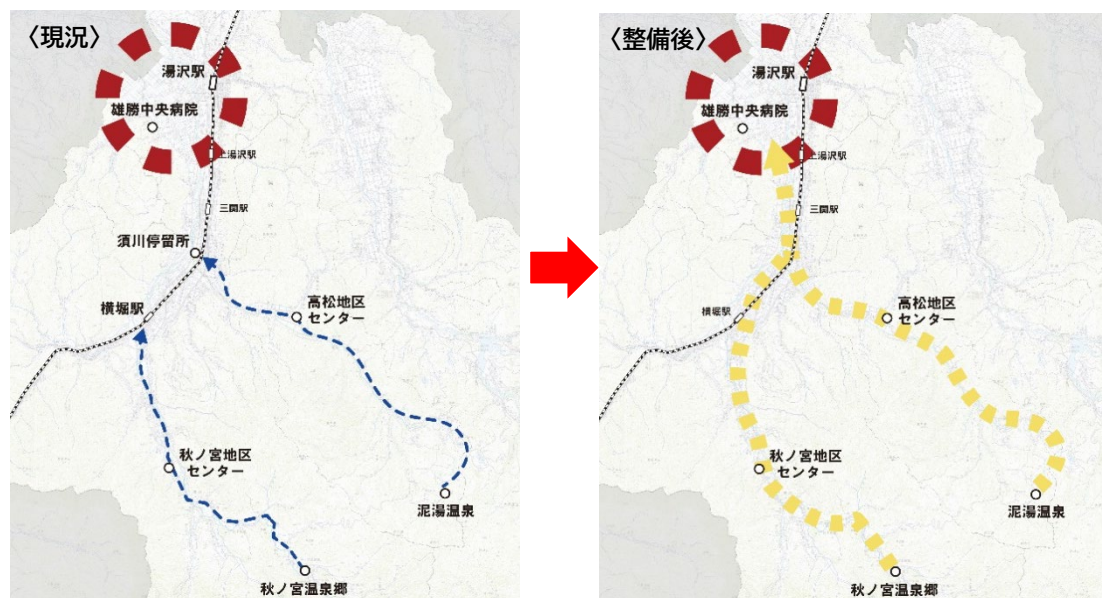
- 地域の特性や利用者のニーズに応じた運行体制を検討・整備することで、地域公共交通の維持確保を図る。

**取組検討項目**

- (1) 公共交通空白地域における移動手段を確保する。
- (2) 市内の交通リソースを維持するための支援を検討する。
- (3) 定期乗車券や定額乗り放題など、地域内の移動を促す新たな手段を検討する。

**【検討例】**

- ・乗合タクシーと定期バスの乗継に対する利用者の意見や課題が多い高松地域と秋ノ宮地域を対象に、中心市街地や地域の中核病院への直通便を検討する。



▲直通便の整備イメージ

## 目標2 移動を契機としたにぎわいの創出

取組施策3 地域のにぎわい創出			
実施主体	市、民間事業者、市民	実施年度	令和6年度～令和10年度
概要			
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 拠点施設と連携した拠点スペース活用を検討・実施することで、地域のにぎわい創出を図る。</li> </ul>			
取組検討項目			
<p>(1) 拠点施設において、臨時キッチンカーや移動販売、朝市などのイベントの開催を検討する。</p> <p>(2) 地域住民の活動の場となるよう、拠点周辺スペースの有効活用策について検討する。</p>			
<p>■ゆざわ新鮮楽市（湯沢市）</p> <p>湯沢市役所横の中央公園で行われている朝市。野菜や果物、雑貨、苗、稲庭うどんなどが並ぶ。日曜日には、地元のカフェも出店してコーヒーを販売している。</p>			
			
▲ゆざわ新鮮楽市の様子①		▲ゆざわ新鮮楽市の様子②	
<p>【出典】秋田県湯沢・羽後・東成瀬・十文字・増田観光ポータルサイト「美しるべ」  <a href="https://akita-michishirube.com/special/asaichi/">https://akita-michishirube.com/special/asaichi/</a></p>			
<p>【事例】名谷駅前広場（神戸市）</p> <p>「リノベーション・神戸」として、駅前を心おどる空間にするため、名谷駅南側の「駅前広場」をイベントスペースとして貸出。様々な人が集う・発見する・体験する・発信する場として、発表の場を探している方やイベントを実施したい人・地域団体を広く募集している。</p> <p>隣接する商業施設（須磨パティオ、大丸須磨店）が、神戸市と連携しながら実施している。</p>			
〈これまでの活用例〉			
			
▲キッチンカー	▲健康維持・スポーツイベント	▲太極拳（地元サークル活動）	
<p>【出典】名谷駅前広場 <a href="https://myodani-ekihiro.com/">https://myodani-ekihiro.com/</a></p>			

### 目標3 運行状況の見える化促進

#### 取組施策4 運行情報に関するデータの整理

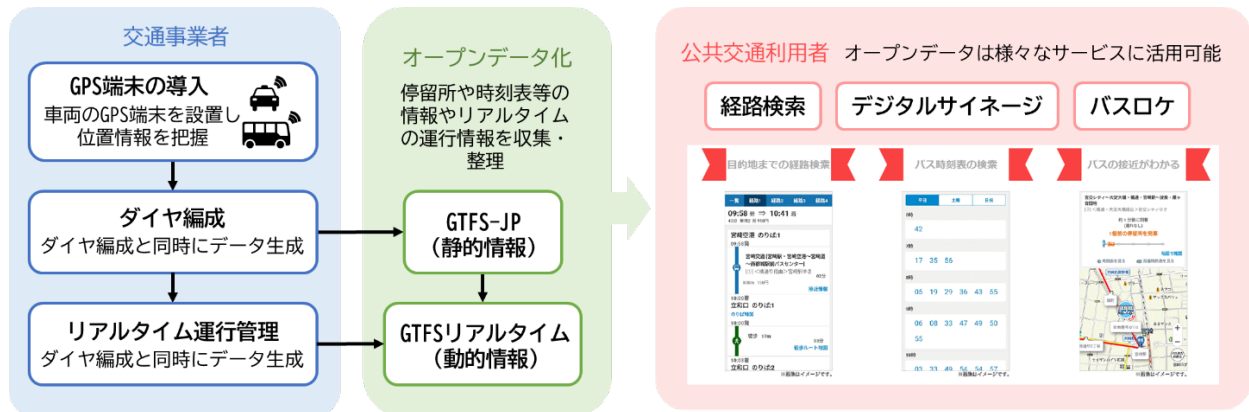
実施主体	市、交通事業者	実施年度	令和6年度～令和7年度
------	---------	------	-------------

#### 概要

- 地域公共交通利用者の利便性向上のため、市内の路線バスやタクシーの運行情報等のオープンデータ化を行い、公共交通機関の運行状況の見える化を促進する。

#### 取組検討項目

- (1) 停留所の座標情報や時刻表の運行情報をオープンデータ化する。
- (2) 運行車両にGPS機器を設置し、リアルタイムで運行状況データを収集する。
- (3) オープンデータや運行状況データを各サービスに反映・更新する。



▲オープンデータの作成及び活用イメージ

#### ■標準的なバス情報フォーマット（GTFS）とは

「標準的なバス情報フォーマット（GTFS）」は、バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマット。国土交通省により2016年から標準化が進められている。

フォーマット	含まれるデータ
静的情報 GTFS-JP	停留所、経路、時刻表、運賃等
動的情報 GTFS リアルタイム	ルート最新情報（遅延、発着時刻予測）、車両位置情報（接近情報、混雑度）、運行情報（運休、事故）等

**取組施策5 運行情報の提供**

実施主体	市、交通事業者	実施年度	令和6年度～令和7年度
------	---------	------	-------------

**概要**

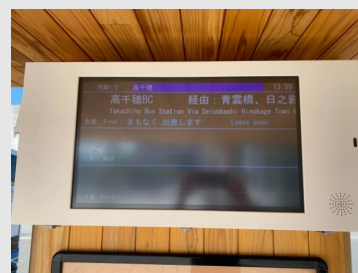
- 誰でも簡単に公共交通機関の運行情報が把握できるように、案内板を設置することや新たな情報提供システムを導入することで、地域公共交通の利便性の向上と利用者の安心感の醸成を図る。

**取組検討項目**

- (1) 拠点施設に大型表示装置（サイネージ）を設置する。
- (2) スマートフォンやパソコン、デジタルサイネージで運行状況が確認できる情報提供システムの導入・運用を検討する。

**【事例】 バスロケーションシステムの導入（延岡市）**

宮崎交通では、2020年10月よりバスロケーションシステムの運行を開始。バスロケーションシステムでは、スマートフォンやパソコン、バス停のデジタルサイネージ（表示板）で、目的の路線バスの位置や遅延情報が確認できる。




▲バス停での確認方法  
(スマートフォン、タブレットから)

▲デジタルサイネージ  
(バス停デジタル表示版)


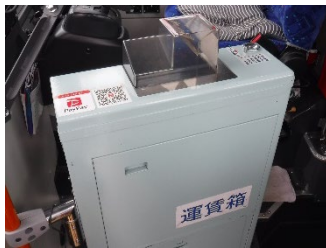
【出典】延岡市 HP <https://www.city.nobeoka.miyazaki.jp/soshiki/4/2837.html>

## 基本方針2 誰でも利用しやすく分かりやすい地域公共交通

### 目標4 移動に不安のある方への配慮

取組施策6 移動に不安のある方への支援			
実施主体	市、民間事業者	実施年度	令和6年度～令和10年度
概要			
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存の民間事業者による送迎サービス等を最大限活用することで、新たな移動手段の確保や利便性の向上を図る。</li> </ul>			
取組検討項目			
<p>(1) 地域内の民間事業者が所有する輸送資源を把握する。</p> <p>(2) 新たな交通サービスとして活用可能か検討する。</p>		 <p>【出典】地域公共交通計画等の作成と運用の手引き・理念編 地域旅客運送サービスのイメージ（令和5年10月国土交通省）</p>	

### 目標5 利用者の利便性向上

取組施策7 電子決済の導入支援			
実施主体	市、交通事業者	実施年度	令和6年度～令和10年度
概要			
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現在の消費実態に対応したサービスを提供するため、市内で運行する公共交通機関にキャッシュレス機能を導入し、地域公共交通の利用促進や利便性向上を図る。</li> </ul>			
取組検討項目			
<p>(1) 市内の交通事業者と連携して、路線バスやタクシー、周遊シャトル便等へのWEBアプリとQRコードを活用したキャッシュレス決済の導入を検討する。</p>			
<p>■路線バスキャッシュレス運行（羽後交通）</p> <p>羽後交通は、秋田県初の取り組みとして、路線バス運賃のキャッシュレス決済システムの実証実験を実施し、令和3年度からバス車内や窓口における支払いにおいて、スマートフォンによるQRコード決済（PayPay）を導入した。</p> <p>令和4年度からは、湯沢営業所管内路線でも取り扱いを開始し、決済方法も拡大している。</p>			
 <p>▲キャッシュレス決済車内表示</p>		 <p>▲運賃箱（QRコード）</p>	



**取組施策8 多言語化の取組支援**

実施主体	市、交通事業者	実施年度	令和6年度～令和10年度
------	---------	------	--------------

**概要**

- インバウンド観光客への対応に向けて、地域公共交通の多言語化を促進することで、インバウンド観光客の地域公共交通の利便性向上や移動の円滑化を図る。

**取組検討項目**

- (1) バス・タクシー乗り場に数か国語で表示した案内板を設置する。
- (2) 多言語翻訳アプリの導入・運用を検討する。



▲こまちシャトル停留所看板



▲バス停標示（都営バス事例）

【出典】多言語対応協議会ポータルサイト

■多言語音声翻訳アプリ「VoiceTra（ボイストラ）」



総務省が所管する国立研究開発法人情報通信研究機関（NICT）が開発した、話しかけると外国語に翻訳してくれる音声翻訳アプリ。



【出典】VoiceTra サポートページ  
<https://voicetra.nict.go.jp/index.html>

## 基本方針3 多様な主体が連携し持続可能な地域公共交通

### 目標6 担い手不足解消や啓発活動支援

取組施策9 乗り方教室、安全教室の開催支援			
実施主体	交通事業者	実施年度	令和6年度～令和10年度
概要			
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通事業者による啓発活動を支援することで、地域公共交通の利用促進や担い手不足の解消を図る。</li> </ul>			
取組検討項目			
<p>(1) 地域公共交通を身近なものとして考えてもらう取組として、地域公共交通の乗り方教室や安全教室等を開催している交通事業者への支援のあり方を検討する。</p>			
<p><b>【事例】地域公共交通への就業に向けた「バス運転体験会」「バス・三セク鉄道の職場見学・説明会」の実施（秋田県）</b></p> <p>秋田県では、地域公共交通に従事する運転士や整備士などの人材が不足している状況を踏まえ、地域住民の移動を支える地域公共交通への就業に少しでも関心を持ってもらうため、「バス運転体験会」や「バス・三セク鉄道の職場見学・説明会」を開催。</p>			
<p><b>バス運転体験会</b></p> <p>オートマチック車の路線バスとマニュアル車の貸切バスに分乗して、教官の指導を受けながらバス運転体験を実施。</p>		<p><b>職場見学・説明会</b></p> <p>職員による会社説明のほか、普段は目にする機会がない車両点検や車内の運転席設備の見学、点呼体験など、様々な業務を見学・体験。</p>	
			
▲バス運転体験の様子		▲運転士とのトークの様子	
<p>【出典】秋田県 HP <a href="https://www.pref.akita.lg.jp/pages/archive/67312">https://www.pref.akita.lg.jp/pages/archive/67312</a></p>			

取組施策10 2種免許取得支援													
実施主体	市	実施年度	令和6年度～令和10年度										
概要													
● 免許取得の支援により、担い手不足の解消を図る。													
取組検討項目													
<p>(1) 湯沢市ふるさと企業振興補助金の紹介と活用を促進する。</p> <p>(2) 資格取得支援事業による運転免許取得に対する補助を行う。</p>													
<p>■湯沢市ふるさと企業振興補助金</p> <p>企業の持続的発展による地域雇用の安定を図ることを目的として、ふるさと企業が行う設備投資等に要する経費の一部を補助。</p> <p>※ふるさと企業：市内に事務所または事業所を有する中小企業者及び小規模事業者</p>													
<p>湯沢市ふるさと企業振興補助金 概要（「資格取得支援事業」に関する内容を抜粋）</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>対象事業者</td> <td>1. 市税等の滞納がないふるさと企業 2. 湯沢市等振興条例第5条の適用事業者</td> </tr> <tr> <td>補助対象事業及び要件</td> <td>「資格取得支援事業」 従業員の人材育成のため、計画的かつ積極的に、次のいずれかの資格取得、技能検定を行うこと ①教育訓練給付制度において厚生労働大臣が指定する講座 ②労働安全衛生法による免許、技能講習、特別教育及び安全衛生教育 ③職業能力開発促進法による技能講習、検定など ④道路交通法による第一種運転免許（大型免許、中型免許、けん引免許及び大型特殊免許に限る）及び第二種免許</td> </tr> <tr> <td>対象経費</td> <td>資格取得、技能検定に要する経費</td> </tr> <tr> <td>補助率</td> <td>従業員1人当たりに係る経費の2分の1</td> </tr> <tr> <td>補助上限</td> <td>従業員1人当たり10万円、1事業所当たり30万円</td> </tr> </tbody> </table>				対象事業者	1. 市税等の滞納がないふるさと企業 2. 湯沢市等振興条例第5条の適用事業者	補助対象事業及び要件	「資格取得支援事業」 従業員の人材育成のため、計画的かつ積極的に、次のいずれかの資格取得、技能検定を行うこと ①教育訓練給付制度において厚生労働大臣が指定する講座 ②労働安全衛生法による免許、技能講習、特別教育及び安全衛生教育 ③職業能力開発促進法による技能講習、検定など ④道路交通法による第一種運転免許（大型免許、中型免許、けん引免許及び大型特殊免許に限る）及び第二種免許	対象経費	資格取得、技能検定に要する経費	補助率	従業員1人当たりに係る経費の2分の1	補助上限	従業員1人当たり10万円、1事業所当たり30万円
対象事業者	1. 市税等の滞納がないふるさと企業 2. 湯沢市等振興条例第5条の適用事業者												
補助対象事業及び要件	「資格取得支援事業」 従業員の人材育成のため、計画的かつ積極的に、次のいずれかの資格取得、技能検定を行うこと ①教育訓練給付制度において厚生労働大臣が指定する講座 ②労働安全衛生法による免許、技能講習、特別教育及び安全衛生教育 ③職業能力開発促進法による技能講習、検定など ④道路交通法による第一種運転免許（大型免許、中型免許、けん引免許及び大型特殊免許に限る）及び第二種免許												
対象経費	資格取得、技能検定に要する経費												
補助率	従業員1人当たりに係る経費の2分の1												
補助上限	従業員1人当たり10万円、1事業所当たり30万円												

目標7 多様な主体の連携

取組施策11 貨客混載交通、混乗交通

実施主体	市、交通事業者、民間事業者	実施年度	令和6年度～令和10年度
------	---------------	------	--------------

概要

- 交通リソースを有効に活用することで、新たな貨物・旅客運送サービスの提供を図る。

取組検討項目

(1) 市内における貨客混載や混乗交通のあり方・可能性を検討する。

■ はこビュン（列車による荷物輸送サービス）

（株）ジェイアール東日本物流では、スピーディで定時性の高い新幹線等の列車を活用した物流サービスを展開。

高鮮度や高付加価値のある食品、速達ニーズのある医療関係品、機械類・電子部品などの輸送に活用できる。また、鉄道ネットワークを活かし、地方から首都圏、首都圏から地方など、様々なニーズに対応。



▲契約イメージ

【出典】（株）ジェイアール東日本物流 HP

<http://www.jrbutsuryu.jregroup.ne.jp/business/shinkansen.html>

【事例】既存のバス路線を活用した貨客混載PJ（神戸市）

国土交通省「共創モデル実証プロジェクト（共創による地域交通形成支援事業）」の一環として実施された実証事業。

既存のバス路線を活用して移動販売と野菜配送を実施。



▲出張エキソアレ バスラッピング



▲野菜配送の様子



▲野菜配送の様子

【出典】神戸市 HP <https://www.city.kobe.lg.jp/a29789/kakyakukonsaiproject.html>

## 目標8 新たな交通サービスの提供

取組施策12 環境に優しい公用車カーシェア			
実施主体	市	実施年度	令和6年度～令和10年度
<b>概要</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 土日祝日等に便数が減る路線バスや乗合タクシーを補完するため、公用車を有効に活用することで、市民や観光客等への新たな地域公共交通の提供を図る。</li> </ul>			
<b>取組検討項目</b>			
<p>(1) 公用車を利用しない土日祝日等に、市民や観光客等が利用できるよう、カーシェアリングの導入を検討する。</p> <p>(2) 環境に優しい車両（ハイブリッド車等）を公用車として導入する。</p>			
<p><b>【事例①】 公用車のカーシェアリング（山形市）</b></p> <p>山形市では、令和5年8月より平日は公用車としている車両を休日の土曜日・日曜日及び連続する祝日に、市民や観光客がカーシェアリングとして使用できる取組を実施。</p> <p>【出典】 山形市 HP  <a href="https://www.city.yamagata-yamagata.lg.jp/kurashi/kotsu/1011850/1011851.html">https://www.city.yamagata-yamagata.lg.jp/kurashi/kotsu/1011850/1011851.html</a></p>		 <p>▲公用車（市役所正面玄関前）</p>	
<p><b>【事例②】 公用車のカーシェアリング（会津若松市）</b></p> <p>市の公用車1台（ハイブリッド車）に、オリックス自動車株式会社が運営する「カーシェアリング」を導入し、市役所職員と一般の方との車両共用を開始。</p> <p>平日は市役所専有、市役所の閉庁日（土曜・日曜・祝日・年末年始）は、一般利用可能。</p>		 <p>▲公用車</p>  <p>▲公用車カーシェアのイメージ</p> <p>【出典】 会津若松市 HP <a href="https://www.city.aizuwakamatsu.fukushima.jp/docs/2020101600013/">https://www.city.aizuwakamatsu.fukushima.jp/docs/2020101600013/</a></p>	

**取組施策 1.3 地域主体の交通サービス**

実施主体	市、交通事業者、民間事業者、市民	実施年度	令和6年度～令和10年度
------	------------------	------	--------------

**概要**

- 地域主体の交通サービスを導入することで、地域公共交通の利便性向上や公共交通空白地域における移動手段の確保を図る。

**取組検討項目**

- (1) 自家用有償旅客運送制度の活用など、地域の実情に応じた、地域主体の交通サービスの検討を行う。
- (2) DX・GXを最大限に活用し、地域運行型ライドシェアやMaaSの取組など、新たな交通サービスの可能性の検討を行う。

**【事例】ささえ合い交通（丹後町）**

住民ボランティアがドライバーとして、自分が所有する自家用車を使って地域住民や観光客等を運ぶ公共交通。利用者が車を呼ぶ際に『Uber』のアプリを使ってマッチングを行う。



▲運行区域

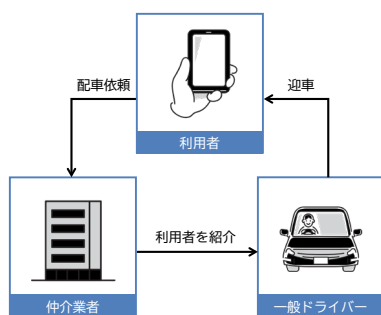


▲予約時スマホ画面

出典：NPO 法人 気張る！ふるさと丹後町 HP <http://kibaru-furusato-tango.org/>

**■ライドシェアとは**

ライドシェアとは、乗用車の相乗りの需要をマッチングさせるソーシャルサービスの総称。



▲ライドシェアのイメージ

**■Maas (マース：Mobility as a Service)**

MaaSとは、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の地域公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。



【出典】国土交通省サイト「日本版MaaSの推進」

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/>

8-3 事業スケジュール

基本方針	目標	取組施策	取組検討項目	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11~	
基本方針1 まちづくりと連携した 日常生活を支える 地域公共交通	目標1 拠点、ネットワークの再編	取組施策1 交通拠点の整備	(1) 交通拠点の整備	検討	実施	評価検証・見直し				
		取組施策2 拠点間運行体制の整備	(1) 公共交通空白地域の移動手段の確保	検討	運用	評価検証・見直し				
			(2) 市内の交通リソース維持のための支援	検討	運用	評価検証・見直し				
			(3) 地域内移動を促す新たな手段の検討	調査・検討・実施						
	目標2 移動を契機としたにぎわいの創出	取組施策3 地域のにぎわい創出	(1) 拠点施設におけるイベント開催	調査・検討・実施						
			(2) 拠点周辺スペースの有効活用	調査・検討・実施						
	目標3 運行状況の見える化促進	取組施策4 運行情報に関するデータの整理	(1) 運行情報のオープンデータ化	検討	実施	評価検証・見直し				
			(2) リアルタイム運行状況データの収集	検討	実施	評価検証・見直し				
			(3) データの各種サービスへの反映・更新	検討・準備	運用開始	評価検証・見直し				
		取組施策5 運行情報の提供	(1) 拠点施設への大型表示装置の設置	調査・検討・実施						
			(2) 新たな情報提供システムの導入	調査・検討・実施						
	基本方針2 誰でも利用しやすく 分かりやすい 地域公共交通	目標4 移動に不安のある方への配慮	取組施策6 移動に不安のある方への支援	(1) 地域内の輸送資源の把握	調査・検討・実施					
				(2) 輸送資源の新たな交通サービスとしての活用検討	調査・検討・実施					
目標5 利用者の利便性向上		取組施策7 電子決済の導入支援	(1) 公共交通機関へのキャッシュレス機能の導入	調査・検討・実施						
		取組施策8 多言語化の取組支援	(1) 多言語表記の案内板の設置	調査・検討・実施						
(2) 翻訳アプリの導入・運用	調査・検討・実施									
基本方針3 多様な主体が連携し 持続可能な 地域公共交通	目標6 担い手不足解消や啓発活動支援	取組施策9 乗り方教室、安全教室の開催支援	(1) 交通事業者による啓発活動の支援	調査・検討・実施						
			取組施策10 2種免許取得支援	(1) 湯沢市ふるさと企業振興補助金の活用促進	調査・検討・実施					
		(2) 資格取得支援事業による運転免許取得の支援		調査・検討・実施						
	目標7 多様な主体の連携	取組施策11 貨客混載交通、混乗交通	(1) 貨客混載・混乗交通のあり方・可能性の検討	調査・検討・実施						
	目標8 新たな交通サービスの提供	取組施策12 環境に優しい公用車カーシェア	(1) 公用車のカーシェアリングの導入	検討	実施	評価検証・見直し				
			(2) 低公害車の公用車導入	調査・検討・実施						
		取組施策13 地域主体の交通サービス	(1) 地域主体の交通サービスの導入検討	調査・検討・実施						
	(2) 新たな交通サービスの可能性の検討		調査・検討・実施							

## 9 評価指標

### 9-1 目標に対する評価指標

本計画の達成状況を評価するため、各目標に対して評価指標及び数値目標を以下のとおり定めます。

#### 基本方針1 まちづくりと連携した日常の生活を支える地域公共交通

目標	評価指標 (KPI)		現状値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)	測定方法
目標1 拠点、ネットワーク の再編	指標1	交通拠点整備数	—	6箇所	整備拠点数の累計
	指標2	オープンデータ化率	34.8%	100%	路線バスと乗合タクシーに対するオープンデータ化済の路線の割合
目標2 移動を契機とした にぎわいの創出	指標3	路線バスの市負担額	71,134千円	78,250千円	市の支出額を集計
目標3 運行状況の見える 化促進	指標4	乗合タクシーの市負担額	52,513千円	57,770千円	市の支出額を集計

#### 基本方針2 誰でも利用しやすく分かりやすい地域公共交通

目標	評価指標 (KPI)		現状値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)	測定方法
目標4 移動に不安のある 方への配慮	指標5	路線バスの利用者数	149,111人/年	135,000人/年	事業者からの提供データを集計
	指標6	乗合タクシーの利用者数	16,280人/年	14,700人/年	事業者からの提供データを集計
目標5 利用者の利便性 向上	指標7	公共交通の満足度	27.2%	33.7%	市民満足度調査

#### 基本方針3 多様な主体が連携し持続可能な地域公共交通

目標	評価指標 (KPI)		現状値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)	測定方法
目標6 担い手不足解消や 啓発活動支援	指標8	地域公共交通維持促進支援数	1件	6件	支援活動数の累計
目標7 多様な主体の連携	指標9	新たな交通サービスの数	—	3つ	新たな交通サービスの数の累計
目標8 新たな交通サービスの提供	指標10	地域公共交通の利用率	8.6回/人	8.6回/人 (現状維持)	人口に占める地域公共交通利用者数の割合を集計



## 9-2 評価指標の設定方法

評価指標（重要業績評価指標：KPI）及び数値目標の算出根拠を示します。

### (1) 指標1 交通拠点整備数

交通拠点を乗り継ぐだけの場所ではなく、にぎわいを創出し待合交流できる場所へと転換するために、交通拠点における待合空間の整備数を評価指標に設定します。測定方法は、各交通拠点（地域拠点4、乗継拠点2）の整備拠点数を累計し、令和10年度までに6拠点すべての整備を目標とします。

- ・現状（令和4年度）：－（拠点整備なし）
- ・目標（令和10年度）：6拠点（地域拠点：4拠点、乗継拠点：2拠点）

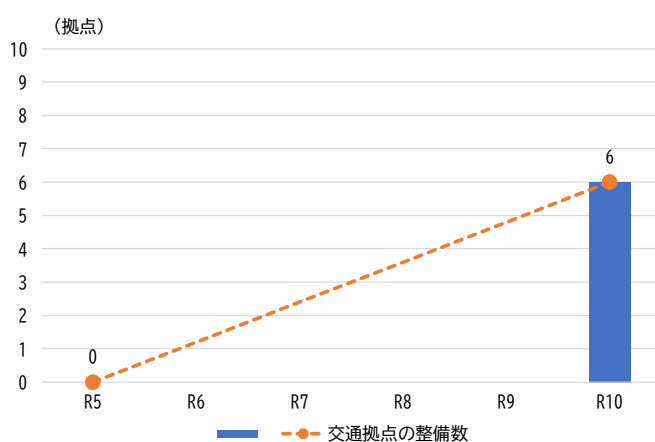


図 9-1 整備済交通拠点の現状値と目標値

### (2) 指標2 オープンデータ化率

地域公共交通の利用者の利便性の向上や安心感を醸成するため、路線バスや乗合タクシーに対するオープンデータ化済の路線の割合を評価指標とします。測定方法は、G T F Sデータの導入による運行状況の見える化が可能となる路線の割合を計測します。現状バス8路線が対応済みで、令和10年度までに乗合タクシー15路線と合わせた100%の達成を目標とします。

- ・現状（令和4年度）：34.8%（路線バス8路線、乗合タクシー15路線の計23路線のうち、バス8路線について導入済）
- ・目標（令和10年度）：100%

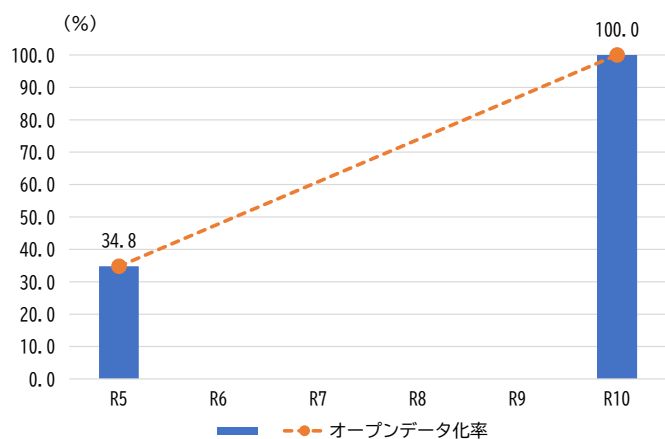


図 9-2 オープンデータ化率の現状値と目標値

### (3) 指標3 路線バスの市負担額

路線バスの効率的な運行を目指し、本市の財政負担の軽減を図るため、路線バスの市負担額を評価指標とします。計測方法は、本市の財政支出状況を計測しますが、利用者がR4年比の9割で減少していく中、路線の維持を前提とすると、令和10年度の市負担額を令和4年度比110%程度である78,250千円以内を目標とします。(過去3年の平均財政支出が110%であることを参考)

- ・現状（令和4年度）：71,134千円
- ・目標（令和10年度）：78,250千円

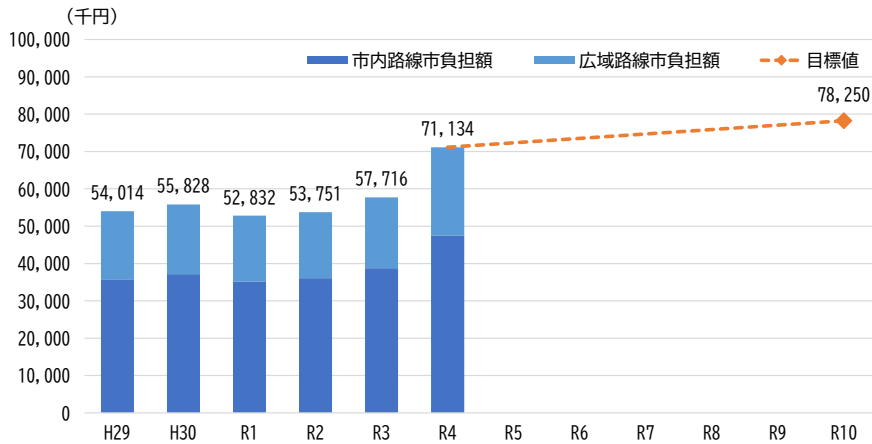


図 9-3 路線バスの市負担額の現状値と目標値

### (4) 指標4 乗合タクシーの市負担額

乗合タクシーの効率的な運行を目指し、本市の財政負担の軽減を図るため、乗合タクシーの市負担額を評価指標とします。計測方法は、本市の財政支出状況を計測しますが、利用者がR4年比の9割で減少していく中、路線の維持を前提とすると、令和10年度の市負担額を令和4年度比110%程度である57,770千円以内を目標とします。(今後の運行経費（運行単価）の上昇率（R4～6見込）とR10での人口減少率から算出した110%程度を参考）

- ・現状（令和4年度）：52,513千円
- ・目標（令和10年度）：57,770千円

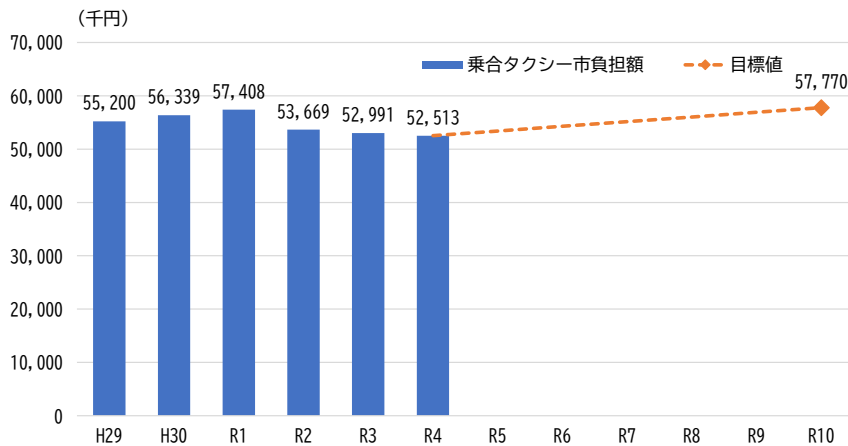


図 9-4 乗合タクシーの市負担額の現状値と目標値

### (5) 指標5 路線バスの利用者数

路線バスの利用者数の増加を図るため、路線バスの年間利用者数を評価指標とします。計測方法は、運行事業者からの情報提供に基づき年間の延べ利用回数を計測し、人口減少傾向を踏まえ、人口減少率約9割を下回らないことを目標とします。

- ・現状（令和4年度）：149,111 人/年
- ・目標（令和10年度）：135,000 人/年（H29-R4での人口減少率約9割を維持）

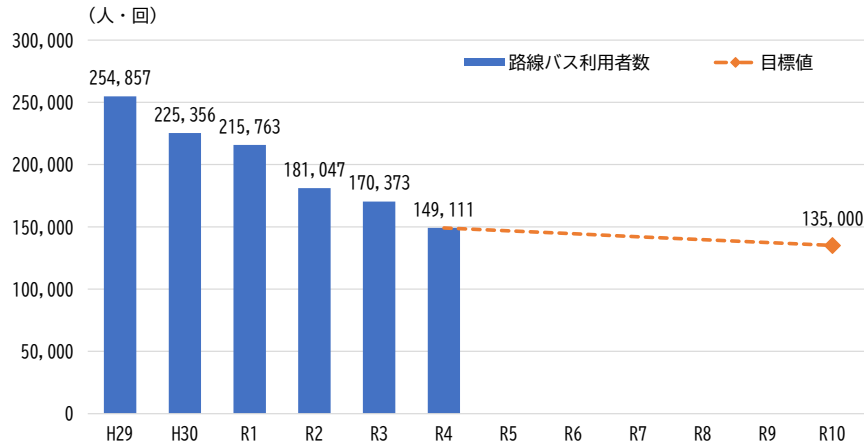


図 9-5 路線バスの利用者数の現状値と目標値

### (6) 指標6 乗合タクシーの利用者数

乗合タクシーの利用者数の増加を図るため、乗合タクシーの年間利用者数を評価指標とします。計測方法は、運行事業者からの情報提供に基づき年間の延べ利用回数を計測し、人口減少を踏まえ、人口減少率約9割を下回らないことを目標とします。

- ・現状（令和4年度）：16,280 人/年
- ・目標（令和10年度）：14,700 人/年（H29-R4での人口減少率約9割を維持）

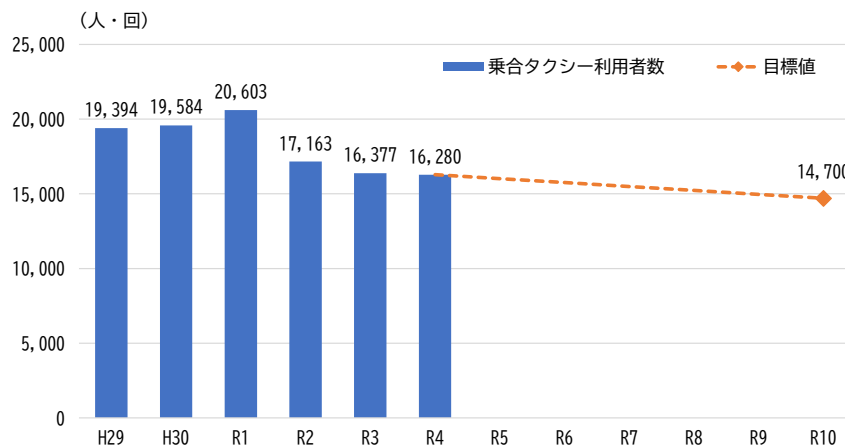


図 9-6 乗合タクシーの利用者数の現状値と目標値

(7) 指標7 公共交通の満足度（市民満足度調査）

地域公共交通の利便性の向上や、様々な移動手段の利用を図るため、毎年の市民満足度調査による「公共交通の整備と利用促進に関する市民満足度」を評価指標とします。計測方法は、市民満足度調査を計測し、目標値は、過去4年間の満足度の平均増加率である1.3%を維持することを目標とします。

- ・現状（令和5年度）：27.2%
- ・目標（令和10年度）：33.7%（過去4年で年1.3%増、増加率を維持）

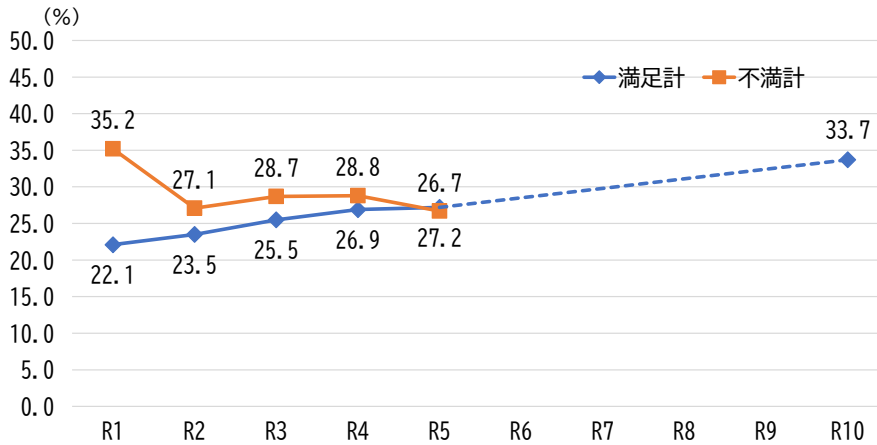


図 9-7 公共交通の整備と利用促進に関する市民満足度の現状値と目標値

(8) 指標8 地域公共交通維持促進支援数

担い手不足の解消や、地域公共交通への理解や親しみやすさの向上を図るため、本市における地域公共交通の維持促進活動に資する支援数を評価指標とします。計測方法は、毎年の本市の支援活動数を累計し、継続事業も含め、令和10年度で6件の支援活動数を目標とします。

- ・現状（令和4年度）：1件（湯沢市ふるさと企業振興補助金（2種免許取得））
- ・目標（令和10年度）：6件（支援活動1件/年以上：計画期間5年、ふるさと企業振興補助金の継続、乗り方教室や安全教室の開催、など）

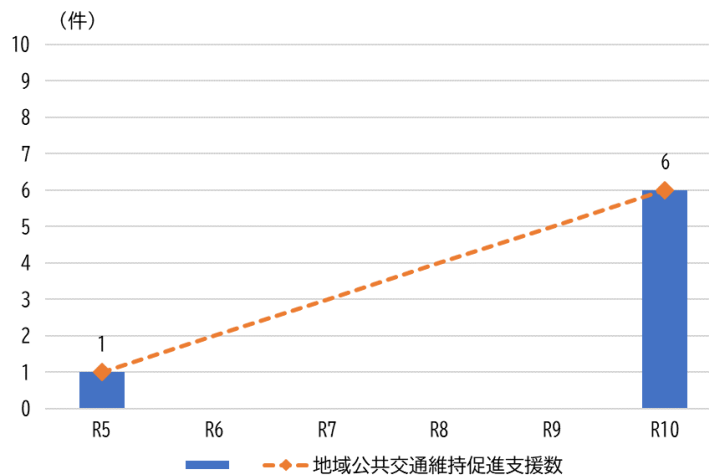


図 9-8 地域公共交通維持促進支援数の現状値と目標値

(9) 指標9 新たな交通サービスの数

地域の実情に応じた様々な交通サービスや、多様な交通主体の連携など、市民や観光客等への新たな交通サービスの導入を図るため、新たな交通サービスの導入数を評価指標とします。計測方法は、導入された新たな交通サービスを累計し、令和10年度に3件の導入を目指すことを目標とします。

- ・現状（令和4年度）：－（新たな交通サービスなし）
- ・目標（令和10年度）：3（公用車カーシェア、地域運行型ライドシェア、貨客混載などの検証や実証、本格導入、など）

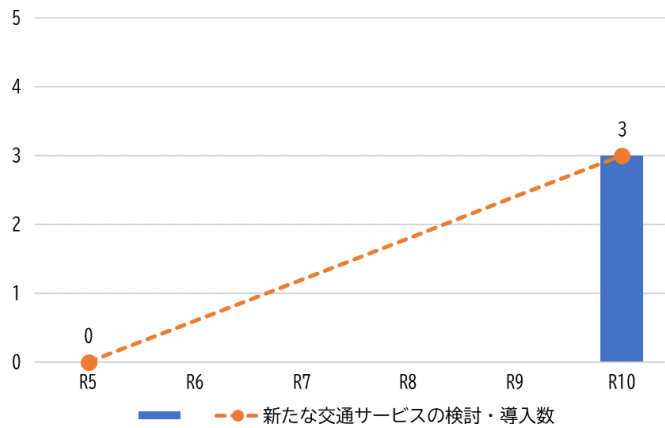


図 9-9 新たな交通サービスの現状値と目標値

(10) 指標10 市民1人当たり地域公共交通利用回数

本市における地域公共交通全体の利用者数の増加や、利便性の向上を図るため、市民1人当たりの地域公共交通利用回数を評価指標とします。計測方法は、市民1人当たりの地域公共交通（鉄道（湯沢駅乗降客）、路線バス、乗合タクシー）の延べ利用回数を計測し、人口減少率を踏まえ、令和10年度も現在の水準を維持することを目標とします。

- ・現状（令和4年度）：8.6回/人・年
- ・目標（令和10年度）：8.6回/人・年（鉄道の利用を9割として算定）

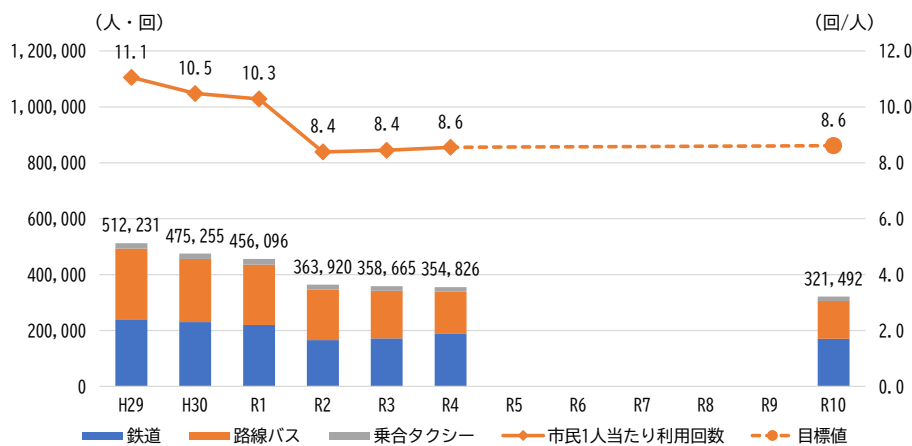


図 9-10 地域公共交通利用者数の現状値と目標値

## 10 計画の推進体制

本計画の推進は、地域住民や交通事業者、関係機関等で構成される「湯沢市地域公共交通活性化協議会」が行うこととし、進捗状況等の確認のほか、必要に応じた見直し改善を行いつつ、本市における持続的な地域公共交通を目指します。

表 10-1 湯沢市地域公共交通活性化協議会構成員名簿

(令和6年1月現在)

区分	所属機関・団体名	役職	氏名
住民又は利用者の代表	秋田県立湯沢高等学校	教諭	森 義則
	湯沢地区自治協議会	会長	高橋 好男
	湯沢7地区自治連絡協議会	会長	菊地 正
	稲川地域自治連絡協議会	会長	後藤 昭久
	雄勝野づくり協議会	委員	戸部 緑
	皆瀬地域自治組織	会長	小野田 敏昭
学識経験を有する者	秋田大学 大学院 理工学研究科	准教授	日野 智
国土交通省東北運輸局 秋田運輸支局	国土交通省 東北運輸局 秋田運輸支局	首席運輸企画専門官 (総務・企画担当)	小林 弘典
秋田県	観光文化スポーツ部 交通政策課	地域交通対策監	小野寺 智康
道路管理者	国土交通省 東北地方整備局 湯沢河川国道事務所 調査課	課長	藤岡 正勝
	秋田県 雄勝地域振興局建設部	次長	遠藤 秀樹
湯沢警察署	湯沢警察署 交通課	課長	松木 護
一般旅客自動車運送 事業者	羽後交通株式会社	取締役社長	齋藤 善一
	一般社団法人 秋田県ハイヤー協会	横手湯沢雄平支部 副支部長	加藤 房彦
一般旅客自動車運送 事業者の組織する団体	公益社団法人 秋田県バス協会	専務理事	渡部 信雄
一般旅客自動車運送事業 者の事業用自動車の運転 者が組織する団体	秋田県交通運輸産業労働組合協議会	羽後交通労働組合 執行委員長	吉川 幸夫
地域の福祉団体	J A 秋田厚生連 雄勝中央病院	社会福祉士	高橋 果奈
	社会福祉法人 湯沢市社会福祉協議会	副会長	高橋 みどり
	社会福祉法人 雄勝なごみ会	総務課長	小林 弘子
	社会福祉法人 みなせ福祉会	常務理事	小南 智子
協議会が必要と認める者	湯沢商工会議所	女性会 常任理事	宮原 千鶴子
	一般社団法人 湯沢市観光物産協会	監事	沼倉 成子
	東日本旅客鉄道株式会社 秋田支社	企画総務部長	尾上 さやか
湯沢市	総務部	部長	松田 和人

## 11 評価・検証

本計画は、計画の策定 (Plan)、事業の実施 (Do)、評価・検証 (Check)、見直し・改善 (Action) のPDCA サイクルを繰り返すことで改善を図っていきます。また、計画や事業の評価を毎年度実施し、必要に応じて計画の見直し改善を図っていくものとします。



図 11-1 年間スケジュール

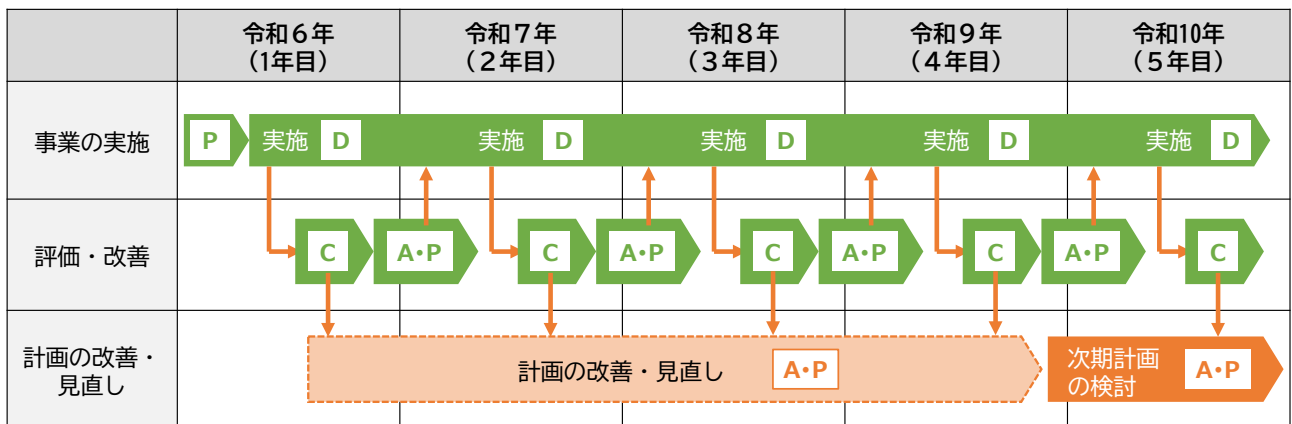


図 11-2 次期計画までのPDCA サイクル