

【第2次】

五城目町地域公共交通総合連携計画

◆ 地域事情に調和し、関係者の連携による効果的で且つ、持続可能な地域公共交通 ◆

計画期間：平成23年10月～平成26年9月

(作成：平成23年10月 6日)

五 城 目 町

～ 目 次 ～

1. 計画の目的	……P 1
2. 計画の策定に係るこれまでの経緯	……P 1
3. 五城目町の公共交通の現状と課題	……P 2
3-1 現状	
(1) 人口の推移	
(2) 生活に必要な施設	
(3) 公共交通（生活バス路線・乗合タクシー路線）の現状	
①生活バス路線（広域路線）3路線3系統	
②生活バス路線（地域内路線）1路線1系統	
③乗合タクシー路線 2路線	
(4) 普通タクシーの現状	
(5) スクールバスの現状	
(6) 福祉輸送サービスの現状	
(7) 乗合タクシーに対するアンケート、懇談会について	
3-2 課題	
(1) 地域内交通の利用促進・確保	
(2) バス路線の廃止への対応	
(3) 公共交通空白地域の解消	
4. 連携計画	……P 5
4-1 基本的な方針	
4-2 計画の区域	
4-3 計画の期間	
4-4 連携計画の目標	
(1) 関係者の連携による公共交通手段の維持	
(2) 町の行事やイベントへの誘客促進を図る	
(3) 生活バス路線の廃止にともなう代替交通を構築する	
(4) 公共交通空白地域の解消を図る	
4-5 目標を達成するために行う公共交通関係事業及びその実施主体	
(1) 生活交通	
①生活バス路線（広域路線）3路線3系統	
②生活バス路線（地域内路線）1路線1系統	
③乗合タクシー路線 2路線	
④公共交通空白地域の解消	
(2) 普通タクシー	

- (3) スクールバス
- (4) 福祉輸送サービス
- (5) 公的支援

5. 4. の公共交通関係事業の事業計画 ……P 8

[参考資料] ……P 1 0

- ・五城目町公共交通（生活バス・乗合タクシー）路線網図（平成 23 年 9 月末）（別紙①）
- ・五城目町公共交通空白地域（平成 23 年 9 月末）（別紙②）

五城目町地域公共交通総合連携計画

1. 計画の目的

現在、町では、町政運営の長期的、総合的な方向と指針を示した第5次の「五城目町総合発展計画」（平成24～33年度）を策定中で、今後、目標の達成に向けた様々な施策の実施に取り組んでいく予定です。その中で、公共交通に関しても一つの重要な分野として位置づけられ、少子・高齢化などの社会背景や当町における様々な状況や事情を勘案した地域公共交通を構築していく予定となっています。

本五城目町地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）は、前述の五城目町総合発展計画を土台としながら、第1次の連携計画同様、刻々と変化する社会背景や利用者減による民間バス会社の撤退、町の限られた財源などの事情を考慮し、地域公共交通分野におけるより明確で機動的な政策を展開するために策定する計画です。また、策定にあたっては、公共交通の利用者や事業者、公共交通に関わる関係者の意見を反映させた計画となるよう配慮します。

2. 計画の策定に係るこれまでの経緯

当町においては、タクシーを除く唯一の公共交通機関は路線バスでしたが、少子・高齢化や、自家用車の普及などによりバス利用者が激減し、平成20年9月に1回目の路線バスの廃止があり、これまでの8路線12系統（五城目線：坂本経由系統 特急かもしか含む）から5路線6系統の運行となってしまいました。当町としても限られた財政事情のなかで、補助金の上乗せは無理があり、やむを得ない結果となっております。これらのバス路線廃止への対応としては、平成20年3月に利用者を含めた公共交通関係者による「五城目町地域公共交通協議会」を立ち上げ、第1次となる連携計画（計画期間：平成20年10月～平成23年9月）を策定し、この中で利用者が極端に少ない路線については廃止とし、地域住民にとって必要不可欠な路線については、本町初となる乗合タクシー（馬場目地区：平成20年10月運行開始）を運行することにしました。その後も、路線バスの廃止が続き、平成22年3月の高樋線バス路線廃止時には、馬場目地区での乗合タクシーの成功事例をモデルとして、第2路線目となる乗合タクシー（富津内地区：平成22年4月運行開始）が運行を開始しました。

現在、バス路線は町内から町外へ運行する広域路線が3路線3系統、町内を運行する地域内路線が1路線1系統の運行のみとなっています。これらのバス路線の乗り継ぎに合わせて、既に本格運行を開始している2地区の乗合タクシーの運行時刻を設定したり、路線バスのルートを変更したりしているものの、バス路線の利用者の増加は見込めず、平成22年4月からの秋田県的生活バス路線の補助制度の大幅な改正もあり、更なる廃止も避けられない状況にあります。

このような中、計画期間に切れ目なく本連携計画を作成するとともに、急激に変化する社会情勢に対応した町の交通システムの構築を実現して参ります。

3. 五城目町の公共交通の現状と課題

3-1 現状

(1) 人口の推移

平成17年国勢調査によると、本町の人口構成は、高齢者（65歳以上）が33.2%と全国平均（20.1%）、県平均（26.9%）を大きく上回る一方で、若年齢層（15歳未満）が10.0%と全国平均（13.7%）、県平均（12.4%）を下回っています。

過去の国勢調査のデータから、今後も高齢化が一段と進行することが見込まれるところであり、高齢者の利用を意識した公共交通の構築が必要です。

(2) 生活に必要な施設

平成19年度の全戸アンケート調査や、乗合タクシー運行に関して行なった地区アンケートの結果からも公共交通機関の利用目的は、自家用車などの自前の交通手段をもたない高齢者の病院と買物で大部分をしめており、この傾向は町中心部以外の地理的に不利な地区においてより顕著となっています。平成21年9月に行った富津内地区でのアンケートでも、利用目的の91%が通院（53%）と買物（38%）で、日頃の乗合タクシーの運行状況を見てもこの傾向は、運行当時から変わっていません。

当町の集落は、中心市街地を有する本町部から放射線状に伸びる沢沿いに点在しており、一番遠くは、中心部から約20kmも離れているところもあります。ただ幸いなことに、中心市街地には、内科や歯科、眼科、整骨院などの個人病院が複数あり、また、隣接町には総合病院もあります。加えて、中心市街地には商店街やスーパー、500年余の歴史を誇る朝市が開催されており、各種金融機関、役場、社会体育・文化施設、町外への移動の起点となるバスターミナルなどもありますし、1km離れた郊外には大型ショッピングセンターもあります。

以上により、生活に必要な施設は町内にあり、町内の公共交通の充実が重要と考えます。

(3) 公共交通（生活バス路線・乗合タクシー路線）の現状

町内の普通タクシーやスクールバス、福祉輸送サービスを除く公共交通（生活バス路線・乗合タクシー路線）の概要を記載すると、以下のようになります。（「五城目町公共交通（生活バス・乗合タクシー）路線網図（平成23年9月末）（別紙①）」を参照。）いずれの路線も利用者の減が問題となっており、国や県、町などの支援がなければ運行が出来ない状況です。なお、生活バス路線については、広域路線、地域内路線ともに中心市街地のバスターミナルを起点としたルートとなっており、乗合タクシー路線についても、このバスターミナルでの乗り継ぎを重視した運行形態となっています。

①生活バス路線（広域路線）3路線3系統 ※実施主体：バス事業者

◆五城目線

本路線は、定時定路線（1日約11往復）で町中心部のバスターミナルから主に国道7号線を通してJR秋田駅西口まで運行している幹線路線で、5つの市町村にまたがる路線です。通勤・通学・通院・買物などに利用され、県庁所在地の秋田市へ行くためには無くてはならない路線ですが、本町住民にとっては、JRなどを利用する場合に比べて料金や時間も多にかかるといふ欠点があります。秋田市から近隣市町村までの住民の利用が多くな

っています。

◆八郎潟線

本路線は、定時定路線（1日約18往復）で町中心部のバスターミナルから隣り町の八郎潟町にあるJR八郎潟駅まで運行している路線です。本町住民にとっては、最寄りのJR駅までの交通手段としてなくてはならない路線であるだけでなく、沿線上に総合病院もあるため通勤・通学・通院・買物など幅広く利用されています。

◆面潟線

本路線は、定時定路線（1日約3往復）で運行ルートは異なるものの上記の八郎潟線同様に、町中心部のバスターミナルから隣り町の八郎潟町にあるJR八郎潟駅まで運行している路線です。ただし、バスターミナルからJR八郎潟駅までを直線的に結んだルートではなく、本町の森山地区や八郎潟町の浦大町地区を経由した迂回するルートとなっているため、本町住民の利用は、主に森山地区住民が本町の中心市街地へ移動することに限られています。最寄りのJR八郎潟駅までの移動については、上記の八郎潟線が主に利用されています。

また、本路線は、五城目小学校と五城目第一中学校の児童・生徒のスクールバスの役割もあります。

②生活バス路線（地域内路線） 1路線1系統 ※実施主体：バス事業者

◆内川線

本路線は、定時定路線（1日約5往復）で町中心部のバスターミナルから国道285号線や県道能代・五城目線を通って（富津内地区一部経由）内川地区まで運行しており、本町唯一の地域内路線です。内川地区（富津内地区一部）住民の生活の足としては無くてはならない路線となっています。

また、沿線上に五城目第一中学校もあり、一部、生徒のスクールバスの役割も担っています。

③乗合タクシー路線 2路線 ※実施主体：五城目町

◆乗合タクシー馬場目線

本路線は、馬場目線バス路線が平成20年9月で廃止となって以来、運行している路線です。デマンド型の区域運行（1日5往復）で馬場目地区と五城目地区を結ぶ路線で、馬場目地区（馬川地区一部）住民の生活の足としては無くてはならない路線となっています。

また、沿線上に馬場目小学校もあり、一部、児童のスクールバスの役割も担っています。

◆乗合タクシー富津内線

本路線は、高樋線バス路線が平成22年3月で廃止となって以来、運行している路線です。デマンド型の区域運行（1日5往復）で富津内地区と五城目地区を結ぶ路線で、富津内地区（内川地区一部）住民の生活の足として無くてはならない路線となっています。

（4）普通タクシーの現状 ※実施主体：タクシー事業者

町内には、町内を主な営業区域とするタクシー事業者が2社あり、何れも町内に事務所を構えております。生活バスや乗合タクシーでカバーできない住民ニーズや、緊急時の利用に関し

て無くてはならないものです。

この他、町内では専らバス事業を営んでおりますが、町外ではタクシー事業を営む事業者が1社あり、町内に事務所を構えております。

(5) スクールバスの現状 ※実施主体：五城目町

町内には、3つの小学校と1つの中学校がありますが、うち2つの小学校と中学校においてスクールバスが運行されております。町では、既存の生活バスや乗合タクシーを可能な限りスクールバスとして活用しています。その上で、各学校と児童・生徒の住む集落との位置関係、更には小学校と中学校の下校時間を考慮し、小中混乗による合理的なスクールバスが運行されるよう検討しております。

また、近年は、小学校の統廃合もクローズアップされており、統合後の通学事情の変化に対応したスクールバスの運行にも配慮が必要となっております。

(6) 福祉輸送サービスの現状 ※町社会福祉協議会及び福祉施設

町社会福祉協議会や福祉施設でサービスを提供しており、車椅子や寝たきりなどの単独では公共交通機関を利用することができない人や、介護が必要な人と限定されています。

(7) 乗合タクシーに対するアンケート、座談会について

これまで乗合タクシー馬場目線（平成20年10月運行開始）と乗合タクシー富津内線（平成22年4月運行開始）の運行するにあたっては、1年間の実証運行を実施し運行の前後でアンケート調査を実施し、住民の意見を聞いたうえで必要な運行形態の見直しを行い、本格運行につなげてきました。この過程で特に、乗合タクシー馬場目線の運行前、平成20年7月に旧馬場目線バス路線の利用者（63名）へ実施したアンケートによれば、従来のバス路線のように定時定路線（停留所方式）を望む声が80%、戸口運行を望む声が18%と、新しく運行する乗合タクシーに対する否定的な見方が強く表れていましたが、実証運行開始3ヶ月後に実施したアンケート調査結果によれば、定時定路線を望む声が26%、戸口運行を望む声が73%と逆転した結果となりました。また、この時の乗合タクシーの総合的満足度についても利用者の70%以上が満足と答えています。これについては、新しく運行される乗合タクシーの利用者への説明不足という点もあるかと思われませんが、新しいものへの抵抗感や、現状維持という保守的な住民性が出た結果と考えています。

また、平成22年4月から運行が開始された乗合タクシー富津内線については、平成21年9月に事前アンケート調査を実施しており、定時定路線（停留所方式）を望む声は40%、戸口運行を望む声が40%と同数となりました。これは、地区は違いますが、乗合タクシー馬場目線に関する良い評判が富津内地区住民へと派生した結果と思われる。加えて、実証運行開始後3ヶ月後に実施した富津内地区のアンケート調査をみれば、定時定路線（停留所方式）を望む声が28%、戸口運行を望む声が71%と高くなりました。加えて、この時の乗合タクシーの総合的満足度については、利用者の約80%が満足と答えています。

両地区においては、年に1回程度座談会を開催し利用者から直接意見・要望などを聞いておりますが、聞かれる意見については、時刻の見直しや利用方法のマナーなどが中心であり、当

初聞かれた運行形態に対する心配は殆どありません。そういう点から、前の路線バスの代替交通ではなく、本当の意味での新しい公共交通手段として認知されていると感じられます。

3-2 課題

(1) 地域内交通の利用促進・確保

公共交通の利用者数の減少については、人口減少などにより今後ますます顕著になって行くと考えられます。その中で、地域内バス路線である内川線、乗合タクシー馬場目線や富津内線については、広域バス路線やJRへ乗り継ぐための手段として、また、中心市街地へ人を呼び込むための手段としても最も重要な路線であると考えます。これらの地域内交通の利用促進・確保については、今後の利用状況や社会情勢の変化に応じた運行形態の見直し、民間の経営感覚やコスト意識をもった運行が求められます。

(2) 生活バス路線の廃止への対応

今後更に生活バス路線の廃止があれば、乗合タクシー馬場目線・富津内線の成功事例を一つの参考として代替交通を構築します。

特に、内川線バス路線については、平成22年度の県の生活バス路線等維持費補助金（以下「県の運行補助」という。）の制度改正後、県の運行補助対象から外れ、町が単独で運行補助をしている状況であり、利用者数の増加は今後とも期待できない中、まさに切迫した状況となっています。また、他の路線についても利用者数を考慮したコスト意識や、利用者・運行事業者などの同意を前提にした一歩踏み込んだ取り組みが必要と考えます。

(3) 公共交通空白地域の解消

五城目町における公共交通空白地域を、全国の例を参考に生活バス路線のバス停から半径300m圏外、JR駅から700m圏外と設定します。また、当町にとっては普通タクシーも重要な公共交通手段であり、特に乗合タクシー事業との役割分担という観点からも中心市街地から1,500m圏外も公共交通空白地域と設定します。

以上より、町の公共交通空白地域を地図上に示すと「五城目町公共交通空白地域（平成23年9月末）（別紙②）」の図のようになり、バス路線の廃止後、馬場目・富津内地区での乗合タクシーの運行により公共交通空白地域は減少しましたが、地区によっては交通空白地域が存在し地域住民の足の確保が必要となっています。

4. 連携計画

4-1 基本的な方針

前述の経緯及び公共交通の現状・課題を踏まえ、本町の【第2次】連携計画の策定にあたっては、【第1次】連携計画を引き継いだうえで、全町内において必要最小限の生活の足を確保する必要があります。その際は、既存路線の利用者数と果たす役割、掛かるコストを考慮のうえ、現行の路線を維持していくか、それとも廃止し新しい公共交通システムを構築した方がよいのかについても検討することとします。また、公共交通空白地帯の解消のためにも新しい公共交通システムの構築も必要と考えますが、いずれにしても利用者だけでなく交通関係者、特に交通事業者との同意が必要となります。

また、新しく構築した公共交通システムについては、事業主体として民間の経営感覚・コスト意

識をもった利用促進・収支改善にあたり、町の行事やイベントへの誘客とタイアップした取り組みも必要です。加えて、地域住民の意識については、事業主体側が常に地域住民の意見や要望に耳を傾け、運行が形骸化することのないように気をつけると同時に、地域住民自らが創りあげていく交通であるという関心と愛着を持たせることを目指します。

以上より、「地域事情に調和し、関係者の連携による効率的で且つ、持続可能な地域公共交通」を基本方針とし、これを踏まえて行政、町民、交通事業者、交通関係者が一体となって取り組んでいくものとします。

4-2 計画の区域

五城目町全域

4-3 計画の期間

平成23年10月～平成26年9月までの3年間

※節目毎に検証し、必要な見直しを行なう。

4-4 連携計画の目標

(1) 関係者の連携による公共交通手段の維持

利用者の意見・要望に耳を傾け、交通事業者を始めとした関係者で合意の得られる運行とします。地域内路線は、生活に必要な施設がある中心市街地への移動や、町外への移動の起点となるバスターミナルで乗り継ぎを意識した運行としていくことで、広域路線とともに利用者の維持を図ります。

【目標】公共交通利用者の現状維持

(2) 町の行事やイベントへの誘客促進を図る

町の行事やイベントとタイアップしたキャンペーンを実施することで、相乗効果を狙い、土日祝日の運行日の利用者の増を図ります。

【目標】土日祝日の利用者の増

(3) 生活バス路線の廃止にともなう代替交通を構築する

生活バス路線が廃止になった地域において、乗合タクシー馬場目線・富津内線の成功事例を一つの参考として代替交通を構築します。

【目標】地域の事情にあった代替交通の構築

(4) 公共交通空白地域の解消を図る

町内に存在する公共交通空白地域「(別紙②) 参照」の解消を図ります。これらの地域は、従来から存在する空白地域で、安易に新しい公共交通システムを導入することは、主にタクシー事業者の営業を圧迫することになるため、地域住民のニーズを把握しながら交通関係者間で合意を得ながら進めていきたいと考えます。

【目標】公共交通空白地域の解消

4-5 目標を達成するために行う公共交通関係事業及びその実施主体

(1) 生活交通

①生活バス路線（広域路線） 3 路線 3 系統 ※実施主体：バス事業者

◆五城目線、◆八郎潟線

町外への移動手段として重要な路線であり、引続きバス事業者が実施主体となり定時定路線型での運行を行います。

◆面潟線

広域路線ということでの条件緩和があり、県の運行補助を受けていますが、その実績については、平成20・23年度の利用者数の調査からも小中学校の児童・生徒のスクールバスの利用が大部分で、これを除けば確実に補助対象外となります。今後、関係する3者（バス事業者・八郎潟町・五城目町）で、このまま存続させるか、スクールバスを切り離して公共交通システムの見直しを考えるか引き続き検討を行います。

②生活バス路線（地域内路線） 1 路線 1 系統 ※実施主体：バス事業者

◆内川線

町が単独で運行補助しており、バス事業者との話合いで廃止後の代替交通を検討することを前提に、平成24年度を目途に廃止を進めます。

③乗合タクシー路線 2 路線 ※実施主体：五城目町

◆乗合タクシー馬場目線 ◆乗合タクシー富津内線

利用者の増を図るために、利用者が極端に少ない町の行事やイベントとタイアップしたキャンペーンを実施します。同時に誘客が促進され、その相乗効果を図ります。

④公共交通空白地域の解消 ※実施主体：五城目町地域公共交通協議会

町内に存在する公共交通空白地域の解消を検討します。地域住民の意見やニーズを把握し、公共交通関係者、特にタクシー事業者とも意見交換していきます。

(2) 普通タクシー ※実施主体：タクシー事業者

中心市街地周辺の公共交通手段としてなくてはならない手段です。乗合タクシーなどの新しい公共交通システムの構築の際は、普通タクシー事業が過度に圧迫されないよう運行形態による線引きをしていきます。

(3) スクールバス ※実施主体：五城目町

基本的には、生活の足となる生活交通と切り離し必要数を運行させます。一般的に児童・生徒の登下校は一度に多くの人数を輸送しなければならないため、運行車両が大型になる傾向にあります。それに比べて日中の生活交通の利用者数は少なく、大型車両は必要ありません。また、朝夕の登下校の人数は、各町内で決まっているため、独自のルート設定により合理的な運行が可能になります。

(4) 福祉輸送サービス ※実施主体：町社会福祉協議会及び福祉施設

現状の町社会福祉協議会や福祉施設でのサービス提供を維持することとします。

(5) 公的支援 ※実施主体：五城目町

住民の生活交通手段を確保するため、事業者が行う公共交通については、その交通が地域事情に適合しているかどうか、合理的であるかどうかを勘案しながら、国や県からの運行補助も考慮しながら所要の支援策を講ずることとします。

なお、公的支援の継続については、より合理的で経費の掛からない新しい公共交通システムの導入も視野に入れて検討することとします。

5. 4. の公共交通関係事業の事業計画

【実施期間】

平成23年10月～平成26年9月までの3年間

※節目毎に検証し、必要な見直しを行なう。

【各年度の事業計画】

以下のとおり。

事業計画(平成23年度～平成26年度)

事業年度		事業内容						
		生活バス路線			乗合タクシー路線		公共交通空白地域の解消	その他
		広域路線		地域内路線	馬場目線	富津内線		
		五城目線 八郎潟線	面潟線	内川線				
23	H23.10～	※引き続き運行を維持する。	※運行の継続について引き続き検討する。	※平成24年度を目途に廃止を進めます。	※引き続き運行を維持する。	※引き続き運行を維持する。	※新しい公共交通システムの構築について検討する。	
	24							H24.4～
								H24.10～
								H25.10～
25	H26.4～							
	26							