資料２

八幡平地区における路線の再編について

1. 八幡平地区路線バスの現状

系統名	起点	主な経由地	終点	往復	系統キロ	夏期：運行回数		冬期：運行回数	
						平日	土日	平日	土日
八幡平大環状	花輪駅前	夏井・長内	花輪駅前	往路	25.4	3	0	3	0
				復路	25.5	4	0	4	0
志張	花輪営業所	谷内	志張温泉	往路	22.1	3	0	4	0
				復路	21.8	3	0	4	0

系統名		往路①	往路②	往路③	往路④	復路①	復路②	復路③	復路④
八幡平大環状	始発時刻	6:33	8:58	10:55	－	8:08	11:55	14:12	17:22
	利用者数	3.0	6.3	7.0	－	6.4	3.9	4.4	1.8
志張	始発時刻	7:30	12:10	14:15	17:45	7:20	9:00	13:10	15:10
	利用者数	12.0	4.9	1.4	1.6	3.6	5.0	0.8	5.5

平日における１便あたりの平均利用者数

2

1. 八幡平地区路線バスの現状

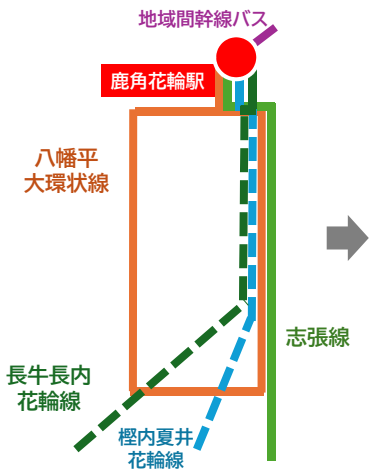
（千円）

系統名	年度	経常収益	経常費用	経常損益	補助金（うち鹿角市負担）		秋北バス負担
八幡平大環状	R3	3,346	21,706	－18,360	14,730	(10,891)	3,630
	R4	3,262	21,461	－18,198	14,386	(11,437)	3,812
	R5	2,418	18,981	－16,563	12,957	(10,815)	3,606
志張	R3	5,491	22,240	－16,749	13,437	(9,934)	3,312
	R4	4,299	18,171	－13,871	10,965	(8,718)	2,906
	R5	2,364	11,462	－9,097	7,117	(5,940)	1,980

3

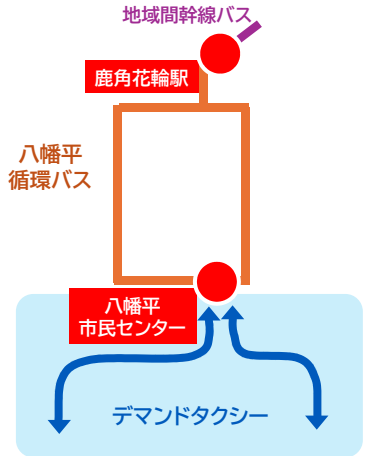
2. 八幡平地区　地域公共交通再編の方向性

現行



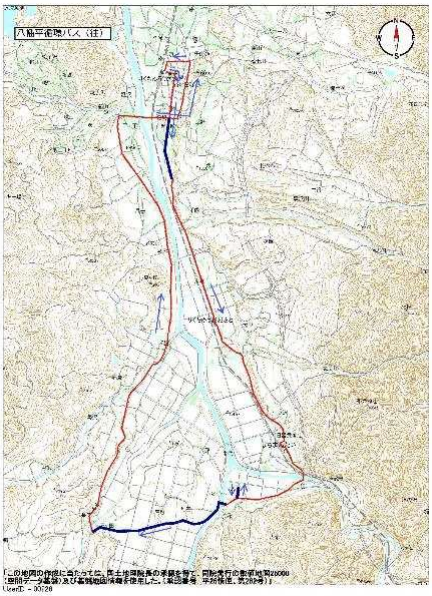
再編（案）

需要に応じたコンパクトな交通システムへと転換



4

3. 八幡平循環バス運行計画(案)



◎市が一般乗合旅客自動車運送事業者に運行を委託

◎路線延長約１８キロ（大環状線から約30％減）

◎１日あたり６便（午前３便、午後３便）

◎玉内、大里方面の小中学生の通学対応（八幡平市民センター以南についてはスクールバスを活用）

5

4. 八幡平地区デマンドタクシー運行計画の検討

(1) 住民意見・ニーズ

合計2回の住民ワークショップを開催し、地域交通の現状課題および地域内での移動における困りごとや今後新たに運行する「八幡平デマンド交通」のサービス案を議論

開催概要

＜開催日＞ 令和6年11月17日(日) 9:30~12:00
令和7年1月18日(土) 9:30~12:00

＜参加者＞ 八幡平地域づくり協議会、自治会長、民生委員など

＜ 議題 ＞

- 八幡平地区の強み、弱み
- 自分自身が移動手段において困っていること
- 家族や近所の人が移動手段において困っていること
- みんなが使いたくなる地域交通サービス案
- たくさんの利用者を支えるために自分たちができること

6

4. 八幡平地区デマンドタクシー運行計画の検討

（2）交通事業者ヒアリング調査の結果

① 運転手不足と高齢化
- 両社とも運転手の高齢化が進み、若年層人材の確保が困難な状況
- 秋北バスでは運転手の平均年齢56歳、CK交通では70歳代と高齢化が顕著
- 新型コロナウイルスの影響により運転手が減少し、業務負担が増加

② 収益性の低下
- 利用者の減少や燃料費の高騰、最低賃金の上昇により収益が悪化
- 赤字路線や深夜営業など、採算が取りづらい運行が経営を圧迫している

③ 地域公共交通の維持
- 地域の公共交通を維持するために、自治体の支援が不可欠
- 赤字路線や非採算事業の見直しが進む中、地域住民の移動手段をどう確保するかが課題

7

5. 八幡平地区 デマンドタクシー導入のための要件

■ 現状課題を解決するために、新たな八幡平地区デマンドタクシーに求められる要件の整理

課題	新たな八幡平地区デマンドタクシーに求められるもの
（1）リソース不足への対応	• タクシー事業者だけではなく、住民ドライバーの活用を見据えた、地域で支えていく公共交通
（2）“そこそこ便利”なデマンドタクシーの構築	• できるだけたくさんの人を一度に輸送するため、移動需要に応じて柔軟に運行形態を切り替える • 八幡平地区デマンドタクシーで直接行くことができる新たな目的地の創出
（3）八幡平循環バスとの連携を考慮した適切な運賃体系の構築	• 乗れば乗るほどお得になる運賃設定 • 循環バスとデマンドタクシーのセット運賃
（4）乗継ぎ利便性向上に向けた環境整備	• 八幡平市民センターの待合環境整備と移動の目的地化
（5）デマンドタクシーの利用促進	• 利用対象者だけでなく、自治会長や民生委員、将来の利用対象者に向けた意識変容を促すモビリティマネジメントの展開

8

6. 八幡平地区デマンドタクシー実証運行計画(案)

(0) 持続可能な地域交通を構築するための基本的な考え方

そこそこ便利な交通環境 デマンドタクシーの位置づけ

“そこそこ便利”なデマンドタクシー

タクシーより不便、バスより便利なサービス

- 予約制で柔軟に運行するため、バスのような定時運行の制約がない
- 地域住民の移動ニーズに応じた効率的な運行が可能
- 他の利用者と乗合いするため、希望乗降時間が少しずつずれる可能性がある

運賃設定の考え方

利用者負担と運営採算のバランスが重要

- デマンドタクシーは「安価な乗り物」というイメージがあるが、持続可能な運営には適切な運賃設定が必要
- タクシーよりやや安価でバスよりやや高額な運賃設定が基本となる

9

6. 八幡平地区デマンドタクシー実証運行計画(案)

(1) 運行の概要

事業種別	自家用有償旅客運送事業
実施主体	(仮)八幡平地区デマンドタクシー運営協議会 ※市、八幡平地域づくり協議会、地域自治会、運行事業者等で構成する協議会
車 両	ミニバンなど7~10人乗り車両1台を想定
運行日時	月~金曜日 8:00~16:00 ※土日祝日は運休
運行エリア	八幡平地区内 ※八幡平地区内は自由に乗降可 ※花輪方面へ行く場合は八幡平循環バスへ乗り継ぎ
運 賃 **※今後詳細を検討**	**■都度払い運賃** 1乗車 ￥600 **■定額運賃** ひと月 ￥3,600 **■1日乗車券** 1日 ￥1,000
予約方法	電話受付(八幡平市民センター等を想定)またはアプリ予約

10

6. 八幡平地区デマンドタクシー実証運行計画(案)

(2) デマンドタクシーの運行方式

ハイブリッド運行

**1台の車両で効率的な運行を実現するため、
各時間帯の需要に合わせたハイブリッド運行とする**

8:00　　16：00

運行① 定時ダイヤ型デマンド運行	運行② 完全オンデマンド運行

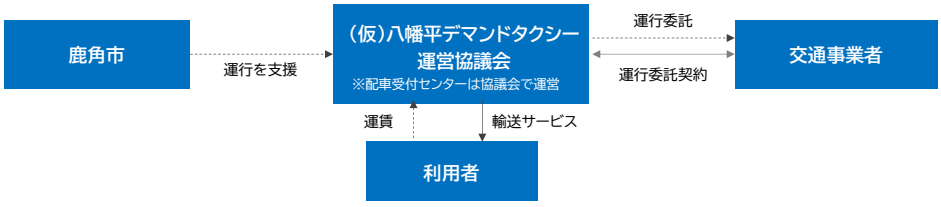
運行❶
午前中の需要の多い時間帯
⇒ 時刻表による運行

運行❷
午後の需要が分散する時間帯
⇒ オンデマンド運行

6. 八幡平地区デマンドタクシー実証運行計画(案)

(3) 八幡平地区デマンドタクシーの運営方式

地域の協議会が運行主体となり、交通事業者へ運行委託



地域に暮らす人達が地域交通に参加できる場を創出

7. デマンドタクシー実証運行と併せて取り組みを検討する施策

（1）乗継拠点の整備と拠点内での事業検討

- 八幡平市民センターを乗継拠点として整備
- 地域自治会や地元企業等と協働で地域交流スペース（簡易カフェや談笑スペース）の設置
- 定期的に住民や地元企業を参集し、ワークショップを開催しながら、小さなビジネス事業や地域食堂の実施等、事業を検討

（2）住民ドライバーの活用検討

- 将来的な住民ドライバーの活用に向けた制度設計や研修プログラムの準備

（3）利用促進と意識変容の継続

- 八幡平デマンドタクシー運行後の利用状況や利用方法を周知するため、デマンド瓦版（仮）を定期的に発行
- 地域イベントでの活用や、無料乗車キャンペーンを通じた利用促進を実施
- 地元商業施設や商工会・農協・温泉施設などと連携し、乗車回数に応じたインセンティブの提供やデマンド交通利用促進の検討