



鹿角市地域公共交通計画

令和 5 年 3 月策定

令和 7 年 6 月改訂

鹿角市

目次

01

計画の概要 1

- 1-1 計画の背景と目的 2
- 1-2 計画の位置付け 2
- 1-3 計画の区域 4
- 1-4 計画の期間 5
- 1-5 計画の対象となる交通手段 5

02

公共交通を取り巻く現状等の概況 7

- 2-1 地域特性 8
- 2-2 施設分布 10
- 2-3 移動実態 13
- 2-4 公共交通の概要 15
- 2-5 上位・関連計画における公共交通に求められる役割 19
- 2-6 鹿角市地域公共交通網形成計画の振り返り 22
- 2-7 施策の実施状況 23
- 2-8 目標指標の達成状況 24
- 2-9 留意すべき検討事項:新たな交通サービス 25

03

公共交通を取り巻く課題 29

- 3-1 花輪市街地における運行本数の多さを活かした利便性の向上 30
- 3-2 花輪市街地周辺の公共交通の利用が不便な地区への対応 31
- 3-3 毛馬内地域を中心とした日常生活の移動への対応 32
- 3-4 中山間部などの人口過疎地域における運行の効率性の向上 32
- 3-5 高校生の通学利用への対応 34
- 3-6 高齢者層の移動への対応 35
- 3-7 広域的な公共交通ネットワークの確保・維持 36
- 3-8 バス停などの情報のわかりやすさ・取得しやすさの改善 36
- 3-9 鹿角花輪駅における交通結節機能の向上 37
- 3-10 情報発信力の向上 37
- 3-11 ICカードにより蓄積される膨大なデータの利活用 37
- 3-12 通学時の移動手段確保 38
- 3-13 民間の移動サービスとの適切な連携 38
- 3-14 地域共働の取組の推進 38

04

計画の基本方針・基本目標 39

- 4-1 基本理念 40
- 4-2 基本方針 41
- 4-3 基本目標 42
- 4-4 公共交通ネットワークの将来像 48
- 4-5 地域公共交通確保維持改善事業の必要性 50
- 4-6 ネットワークにおける留意点 52

05

目標達成に向けた施策・事業 53

- 5-1 施策一覧 54
- 5-2 事業の内容 55

06

事業・施策の推進体制 67

- 6-1 推進・管理体制 68
- 6-2 本計画の管理方法 69

07

参考資料 71

- 7-1 策定体制 72
- 7-2 ニーズ調査の実施概要 74

01

計画の概要

1-1 計画の背景と目的

本市の公共交通は、JR 花輪線、路線バス、乗合タクシー、デマンド交通、一般乗用タクシーがそれぞれ運行しており、市民の日常生活に欠かせない移動手段となっています。しかしながら、自家用車の普及や人口減少などにより、公共交通の利用者は年々減少し、公共交通機関の確保維持が大変厳しい状況となっていることから、平成 28 年 3 月（令和 4 年 3 月改定）に「鹿角市地域公共交通網形成計画」（以下、「網形成計画」という。）を策定し、持続可能な公共交通体系の構築を進めてきました。

一方、令和 2 年度には地域公共交通活性化再生法等が改正され、都道府県と市町村が協働して策定する地域公共交通計画の普及と計画の実効性の確保が促進されました。

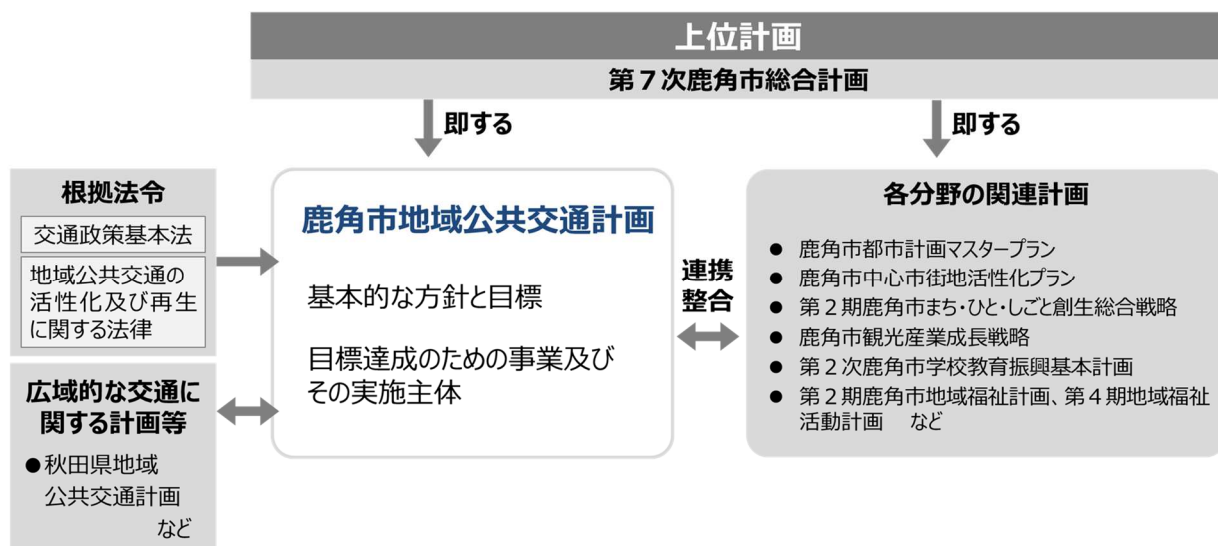
そのため、地域公共交通活性化再生法等の改正を踏まえつつ、本市における公共交通のあり方から具体的な再編内容まで検討し、市民にとって利用しやすく、将来にわたり持続可能な交通体系を構築し、公共交通のマスタープランとなる「鹿角市地域公共交通計画」（以下、「本計画」という。）を策定します。

1-2 計画の位置付け

本計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすことが求められています。

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」とは、言い換えれば「地域の将来像の実現に向けた公共交通のあるべき姿」です。本計画においては、地域の公共交通を最大限活用するとともに、地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことで、まちづくり全般（都市計画、福祉、観光、教育等）とも連携・整合を図り、地域が一丸となって推進することが重要です。

そのため、本計画は第 7 次鹿角市総合計画（以下、「上位計画」という。）に掲げる将来都市像『ふるさとを誇り 未来を拓くまち 鹿角』の実現に向け、その基本姿勢である「共動」のまちづくりに基づき、持続可能な『公共交通のあるべき姿』を目指し取り組んでいく施策や事業について示すほか、関連計画との整合を図るとともに、国が示す法令なども踏まえ、市全体が一体となった計画の推進を図ります。



※SDGs（持続可能な開発目標）との関係性について

○SDGs（持続可能な開発目標）とは、平成 13 年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、平成 27 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された平成 28 年から令和 12 年までの国際目標です。

○SDGs は、貧困、エネルギー、成長・雇用、気候変動など、持続可能な社会のための 17 のゴールと 169 のターゲットから構成されています。

○本計画では、基本目標に SDGs と関連性がある目標を整理します。



1-3 計画の区域

本計画の区域は、鹿角市の全域を対象とします。

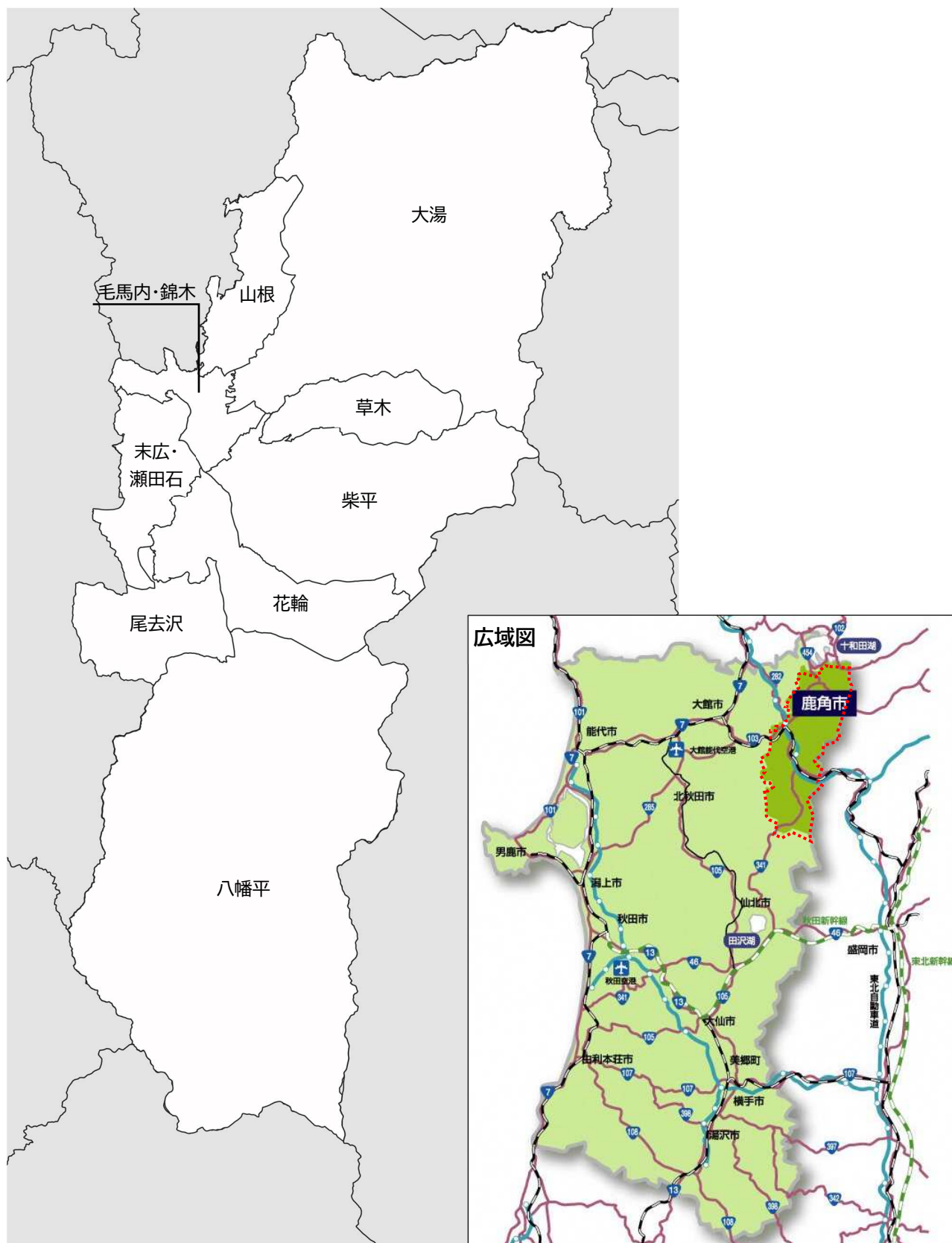


図 計画の区域

1-4 計画の期間

本計画の実施期間は、令和5年度から令和9年度までの5か年とします。

本計画に示す内容等については、上位計画である『鹿角市総合計画』の計画期間中の見直しや社会情勢等の変化等、公共交通に関する状況に変化が生じた場合には、必要に応じて見直しを図ります。

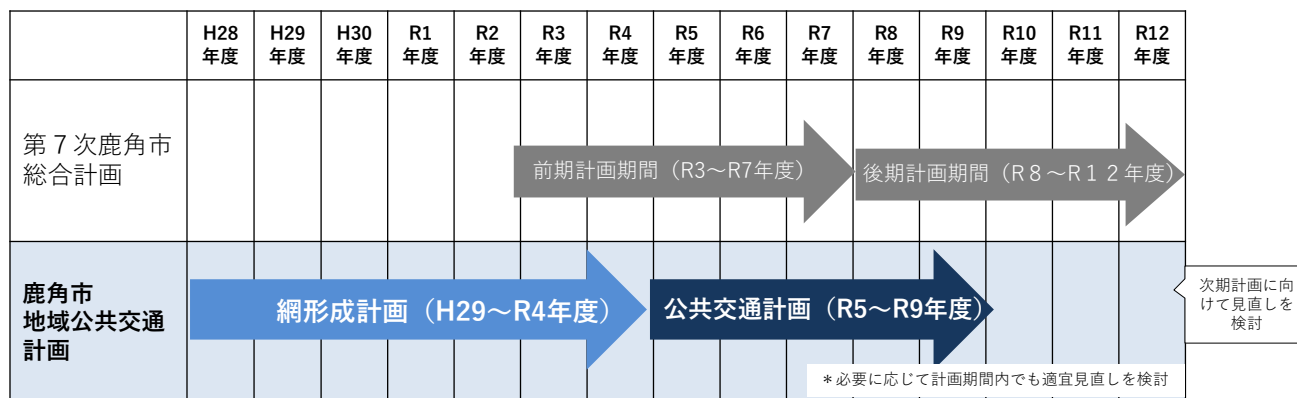


図 計画期間

1-5 計画の対象となる交通手段

本計画の対象は、鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー等の公共交通を基本としつつ、スクールバス等との連携・役割分担も含めて取り扱います。

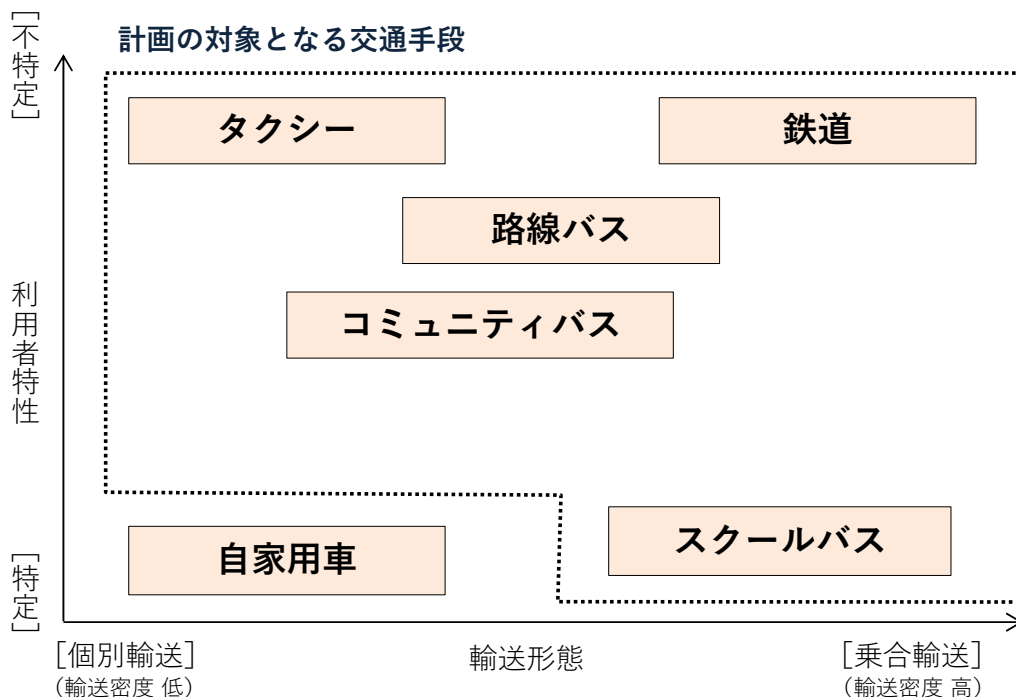


図 対象となる交通手段

02

公共交通を取り巻く 現状等の概況

2-1 地域特性

2-1-1 人口の動向

総人口は、平成 12 年から現在まで減少傾向にあります。また、今後も人口減少は継続する見込みであり、おおよそ 20 年後の令和 22 年には 2 万人を下回り約 19,422 人となる見込みです。

総人口の減少が各年齢層で続く一方で、高齢化が進展し、令和 22 年の高齢化率は 45%を上回る見込みです。

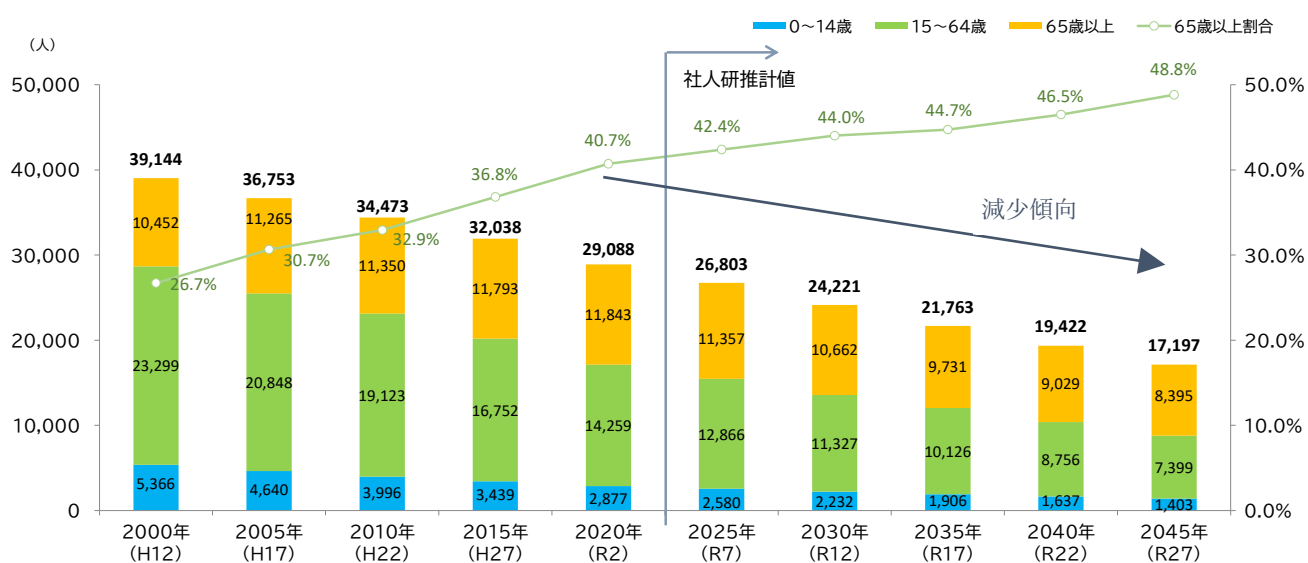


図 人口の推移と見通し

出典：総務省「国勢調査（大正9年～令和 2 年）」

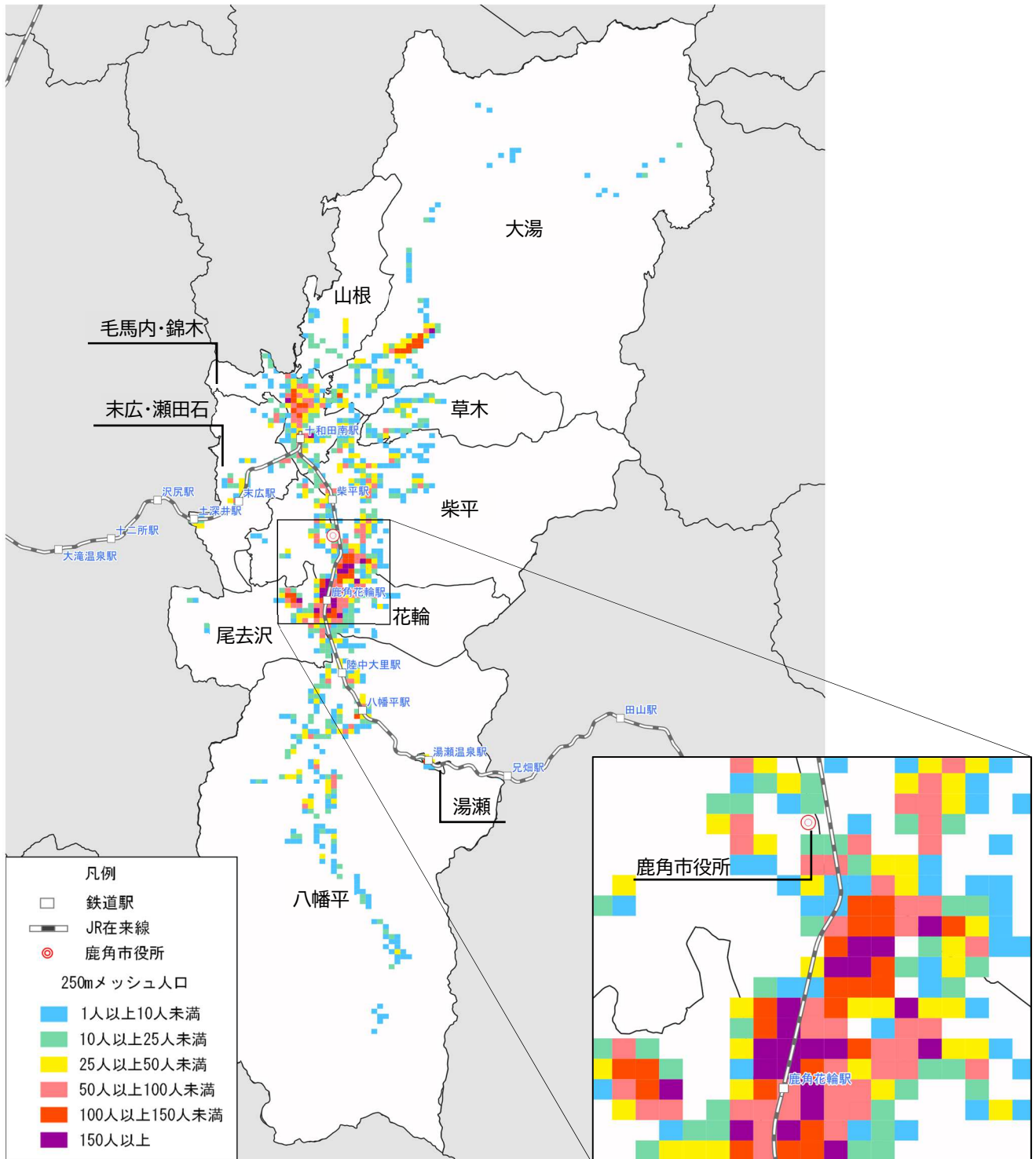
国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計（平成 30 年3月推計）」（令和 7 年～令和 27 年）

※割合は、年齢不詳を除く値から算出

2-1-2 人口分布

人口分布をみると、国県道沿いに人口が分布する傾向があります。

特に鹿角花輪駅周辺や毛馬内・錦木地域の一部、大湯地域の一部は人口の集中がみられますが、大湯地域の山間部や八幡平地域は広範囲に点在しています。



2-2 施設分布

2-2-1 商業施設の立地状況

市内の商業施設は 38 施設（うち大型小売店：9、スーパーマーケット：2、食料品店：13、コンビニエンスストア：14）あります。特に鹿角花輪駅周辺や各地域の鉄道駅周辺は商店が立地しています。一方、山根地域及び草木地域には商店がない状況です。

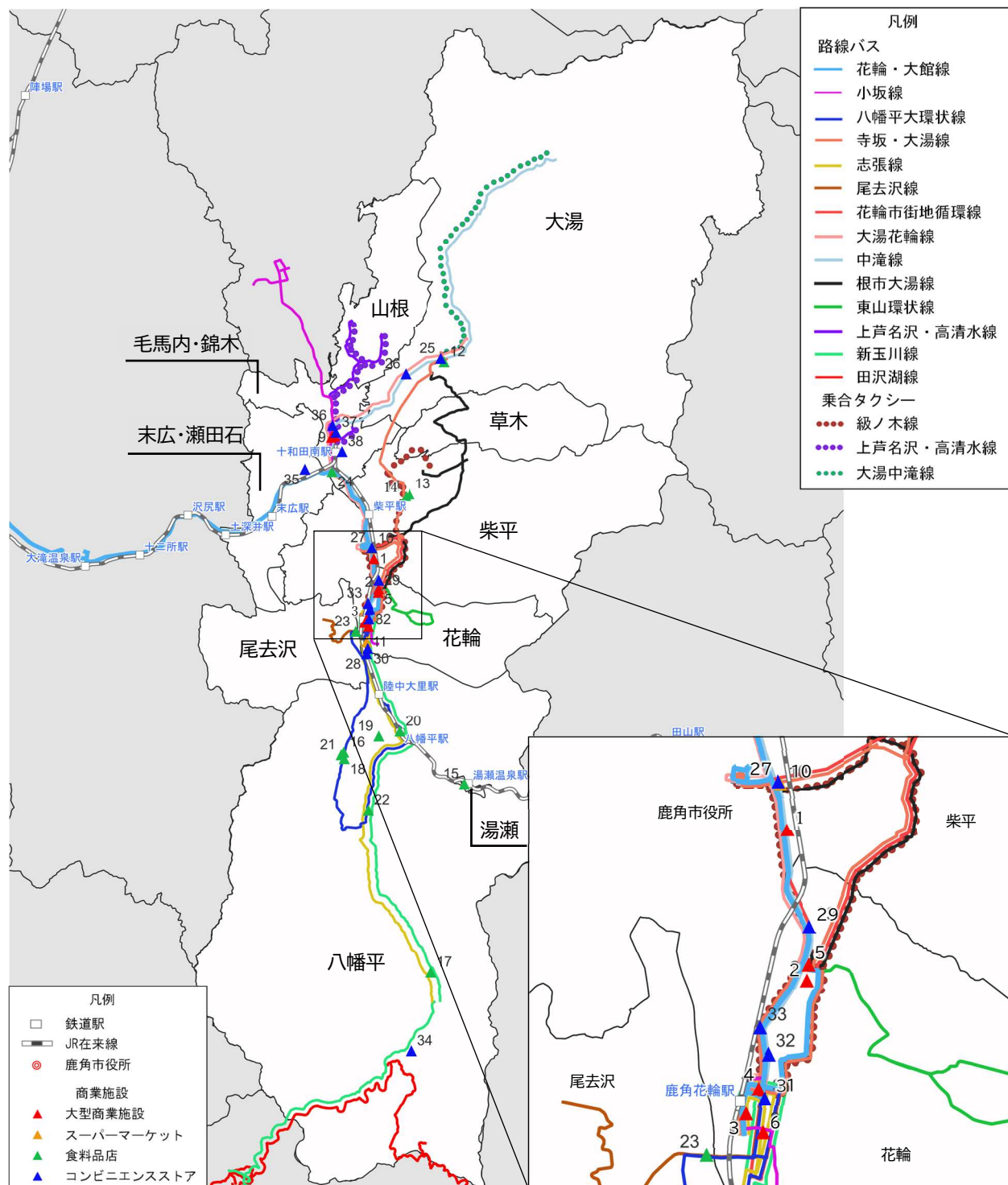


図 商業施設の立地状況

出典：『全国大型小売店総覧 2020』、i タウンページ「スーパー・生協、食品、食料品、コンビニエンスストア」

2-2-2 医療施設の立地状況

市内の医療施設は26施設（うち病院：3、一般診療所：10、歯科診療所：13）あり、その多くは花輪地域、毛馬内・錦木地域にあります。一方、八幡平地域の山間部や大湯地域は医療施設が少ない状況です。

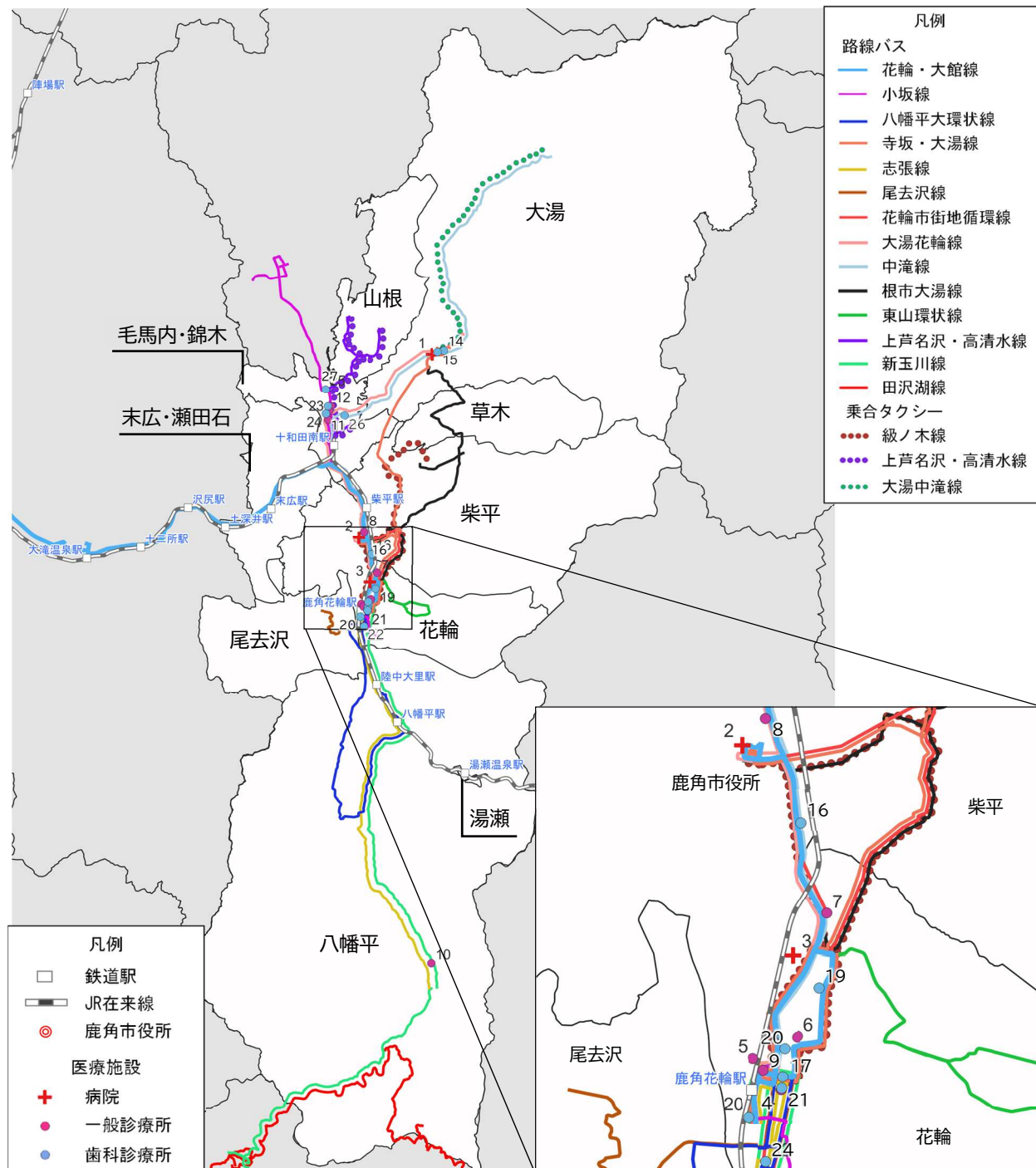


図 医療施設の立地状況

出典：国土数値情報ダウンロードサービス、地域医療情報システム

2-2-3 観光施設の分布状況

本市は、自然景観に恵まれた3つの温泉郷をはじめ、史跡尾去沢鉱山や大湯環状列石など市内全域に観光資源が分布しています。特に十和田八幡平国立公園は、本州北部の山岳地帯にあり、八甲田山、十和田湖、奥入瀬渓流などからなる十和田・八甲田地域と、八幡平、秋田駒ヶ岳、岩手山などからなる八幡平地域で構成される、山と湖と渓流の公園です。

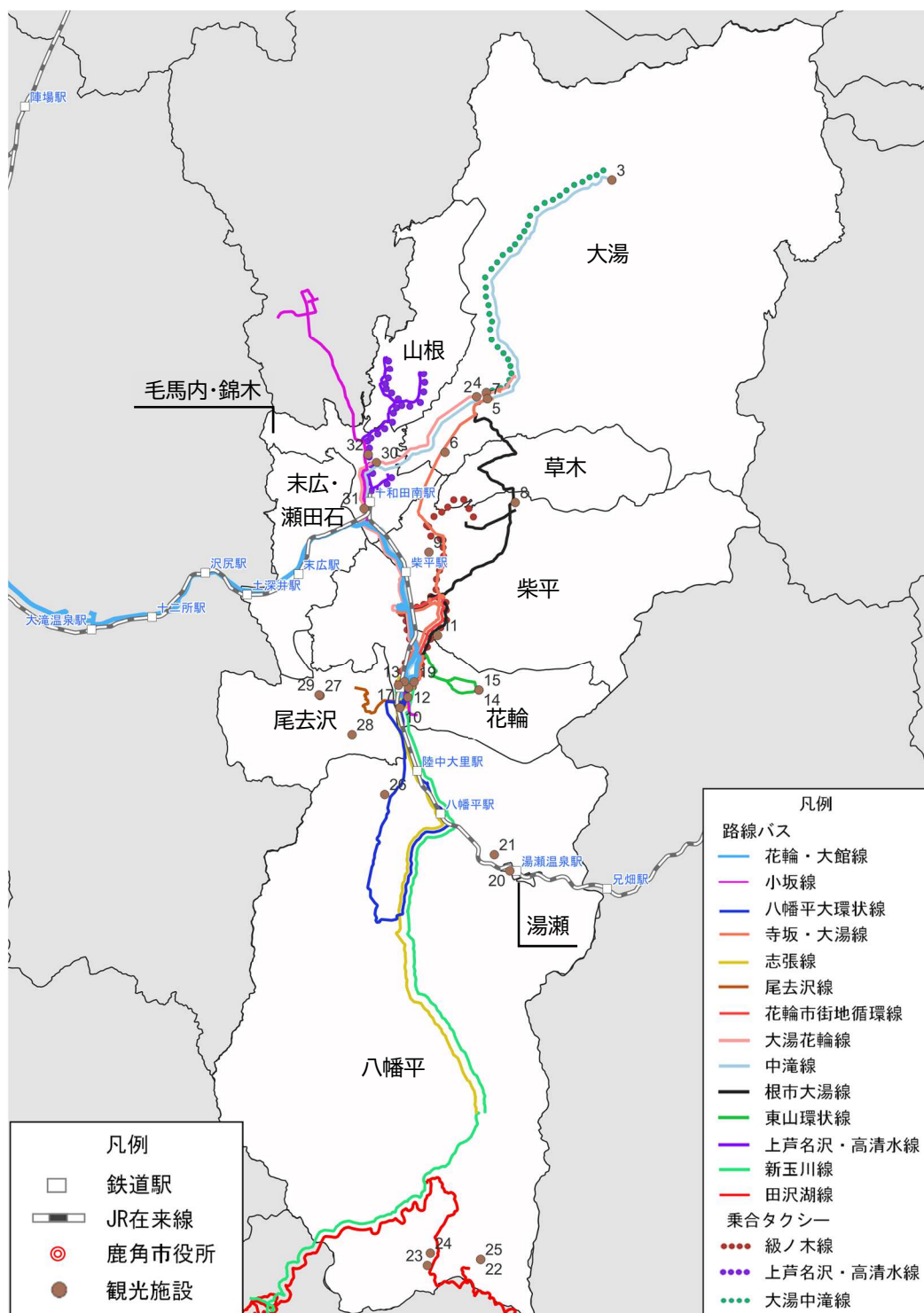


図 観光施設の立地状況

出典：秋田県観光客入込状況(R1,R2)、十和田八幡平観光物産協会 HP、鹿角市 HP

2-3 移動実態

2-3-1 通勤流動

本市に常住する通勤者は、14,371 人で、そのうち市内へ通勤する人は、12,235 人（85.1%）、市外への通勤者 2,070 人（14.4%）と市外よりも市内への通勤流動が多い傾向があります。市外へ通勤する人は、小坂町が 892 人（6.2%）と最も多く、次いで大館市が 856 人（6.0%）と続いています。

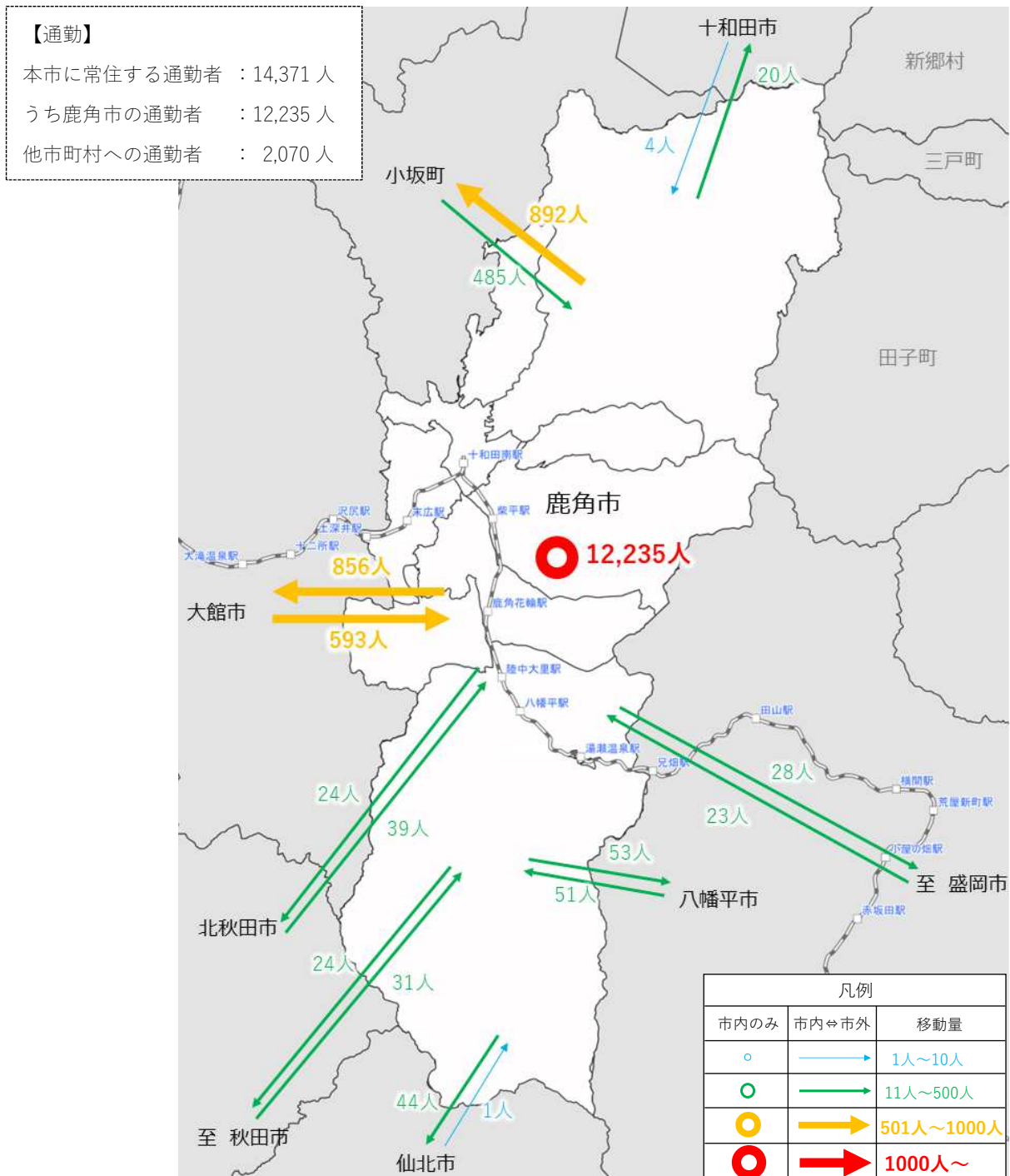


図 通勤流動

出典:国勢調査(令和2年)

2-3-2 通学流動

本市に常住する通学者は、942 人で、そのうち市内への通学者は、610 人（64.8%）、市外への通学者 322 人（34.2%）であり、市外よりも市内への通学流動が多い傾向があります。市外へ通学する人は、大館市が 211 人（22.4%）と最も多く、次いで小坂町が 22 人（2.3%）と続いています。



図 通学流動

出典:国勢調査(令和 2 年)

2-4 公共交通の概要

2-4-1 公共交通の運行状況

市内には、鉄道が1路線、路線バス14路線、乗合タクシーが3路線あります。主に鹿角花輪駅を起点として他市町及び市内各地域に公共交通が運行しています。

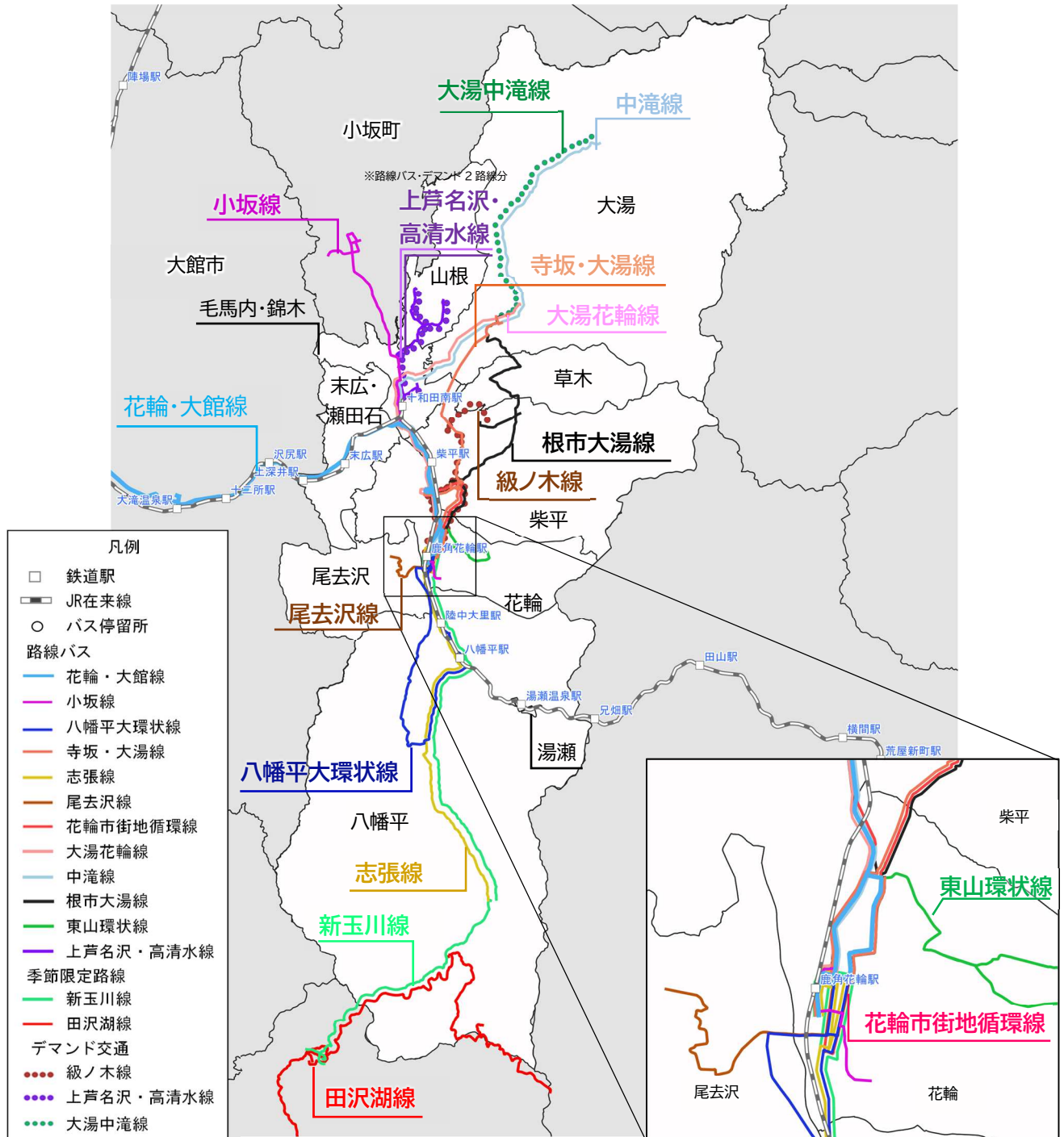


表 鉄道概要（令和４年度）

事業者	路線名	駅名	運行本数		有人駅	運賃(円)							
			上	下		湯瀬温泉	八幡平	陸中大里	鹿角花輪	柴平	十和田南	末広	土深井
東日本旅客鉄道(株)	花輪線	湯瀬温泉	6	6	—	—	190	210	210	240	330	420	510
		八幡平	6	6	—	190	—	150	190	240	240	330	420
		陸中大里	6	6	—	210	150	—	190	210	240	330	240
		鹿角花輪	9	9	○	210	190	190	—	190	210	240	240
		柴平	8	8	—	240	240	210	190	—	190	210	510
		十和田南	8	8	○	330	240	240	210	190	—	190	210
		末広	8	8	—	420	330	330	240	210	190	—	150
		土深井	8	8	—	510	420	240	240	510	210	150	—

表 路線バスの運行概要（令和４年度）

路線名	運行本数				運行日	運賃 (最大)	備考
	平日		休日				
	上	下	上	下			
花輪・大館線	11	11	8	8	全日	1, 200円	
小坂線	17	17	11	11	全日	550円	
八幡平大環状線	10	-	5	-	全日	530円	
寺坂・大湯線	6	6	4	4	全日	650円	
志張線	4 (通常3)	4	4 (通常3)	4	全日	830円	4月中旬～10月下旬 運休 1本あり
尾去沢線	10	7 (通常6)	8	7 (通常6)	全日	300円	花輪市日 (毎月3、8、13、18、23、 28の各日)運行 1本あり
花輪市街地循環線	7	-	-	-	平日	200円	
大湯花輪線	6	7	3 (通常-)	2 (通常-)	平日 (期間限定 で休日)	740円	※12月～3月の土曜日・ 日曜日・祝日 のみ運行
中滝線	2	2	-	-	平日	1, 070円	
根市大湯線	2	3	-	-	平日	580円	
東山環状線	9 (通常5)	-	4 (通常-)	-	平日 (期間限定 で休日)	200円	12月～3月の土曜日・日 曜日・祝日 のみ運行
上芦名沢・高清水線	3	1	-	-	平日	310円	
田沢湖線	1	1	1	1	4.16～ 10.16	1, 350円	10月下旬～4月中旬運休

表 乗合タクシーの運行概要（令和４年度）

路線名	運行事業者	運行形態	運行日	運行本数(本/日)		運賃	車両
				上り	下り		
級ノ木線	(株)十和田タクシー	定時定路線型	月～金	2本	2本	150円～450円	マイクロバス、ジャンボタクシー、普通車
上芦名沢・高清水線	(株)十和田タクシー	定時定路線型	月～金	1本	1本	190円～330円	マイクロバス、ジャンボタクシー、普通車
大湯中滝線	(株)十和田タクシー	定時定路線型	月～金	2本	3本	160円～580円	マイクロバス、ジャンボタクシー、普通車

表 一般乗用タクシー事業者（令和４年度）

事業所名	所在地／地域
(株)十和田タクシー	十和田
CK交通(株)	花輪
(有)サンコーサービス	花輪
くどうケアタクシー(介護タクシー)	柴平
ケアタクシーかづの(介護タクシー)	大湯
らくらくケアタクシー(介護タクシー)	花輪
リンゴタクシー(介護タクシー)	花輪
コールサービス孫の手(介護タクシー)	十和田

2-4-2 その他の移動サービスの状況

市内には、公共交通のほかにも移動サービスがあり、市民などの日常生活を支えています。これらの移動サービスは公共交通と比べて利用対象者が明確に設定されており、利用者に応じたサービス提供を行う特徴があります。

表 その他の移動サービスの概要

区分	運行主体
病院送迎バス	大湯リハビリ温泉病院
宿泊施設の送迎バス	大湯温泉 旅の宿 元の湯 お宿 花彩 源泉かけ流しの宿 岡部荘 後生掛温泉旅館 四季彩り 秋田づくし 湯瀬ホテル 縄文のふる里 大湯温泉 ホテル鹿角 八幡平大沼茶屋湖 ホテル 茅茹荘 民宿 あんべ 和心の宿 姫の湯 龍門亭千葉旅館 花海館 五の宮のゆ
移動販売	柳沢鮮魚店
福祉有償運送	社会福祉法人花輪心くし会

2-5 上位・関連計画における公共交通に求められる役割

2-5-1 上位計画における関連事業等

1) 第7次鹿角市総合計画

上位計画である第7次鹿角市総合計画では、「ふるさとを誇り 未来を拓くまち 鹿角」を将来都市像として掲げ、その実現に向けて5つの基本戦略と3つの経営戦略を定めています。

それぞれの戦略目標の達成に向けて各施策を位置付けておりますが、そのうち公共交通に関連する施策は下図のとおりです。

将来都市像

ふるさとを誇り 未来を拓くまち 鹿角

■基本戦略・取組方針と関連する事業 ※公共交通に関する施策を赤字で表示

基本戦略1:活力を生む地域産業・生業を支える

基本戦略2:元気で健やかな暮らしを支える

基本戦略3:快適で安らぎのある暮らしを守る

取組方針10:衛生的で良好な生活環境を確保します

取組方針11:安全・安心な住まいづくりを進めます

取組方針12:地域に合った公共交通手段を確保します

○地域の移動手段の実態を踏まえ、自家用車を持たない人が、公共交通を利用しやすい環境を整備します。

取組方針13:ごみの適正処理と資源リサイクルを進めます

取組方針14:緑と水の映えるまちの環境を守ります

基本戦略4:暮らしの安全・安心を高める

基本戦略5:未来に羽ばたく人材を育てる

経営戦略1:まちに人・モノ・外貨を呼び込む

経営戦略2:「世界遺産のまち」をつくる

経営戦略3:まちの経営力を高める

取組方針32:コンパクトなまちづくりを進めます

○まちなかエリアへの緩やかな人口の集約を促進するとともに、まちなかエリアの都市機能の充実により、「まち使い」を高めます。

2) 鹿角市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」に対応する都市計画分野の最上位計画として、都市の「将来像」とその実現のための「まちづくりの方針」を明らかにする計画です。計画期間は令和 2 年度から令和 22 年度の概ね 20 年としています。

基本理念

「ハード整備」から「持続可能な仕組みづくり」への転換

基本目標

基本目標1:コストを意識した賢いまちづくり

基本目標2:安全・安心な優しいまちづくり

基本目標3:自然や歴史・文化が織りなす美しいまちづくり

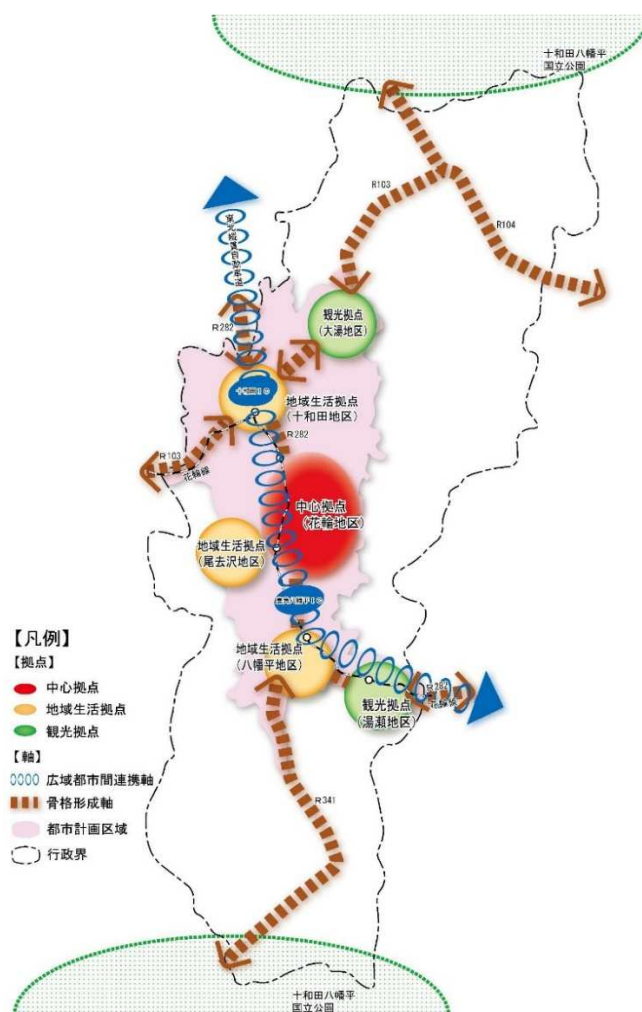


図 将来都市構造

2-5-2 公共交通に求められる役割

本市が目指す将来都市像の実現には、公共交通施策だけではなく、まちづくり全体の視点から俯瞰して捉えることが重要であり、関連する分野と連携・整合を図りながら取組を進めることが必要です。前項までに整理した上位計画における事業等の位置付けや関連計画において、公共交通に求められる役割について整理します。

表 公共交通に関わる方針・施策

区分	分野	求められる役割
上位計画	第7次鹿角市総合計画	【公共交通事業の確保維持の役割】 ○公共交通事業の利便性を高め、確保維持することで自動車に過度に依存することなく市民の日常生活における移動を支える役割 【住民が安心できる暮らしを支える役割】 ○自由な移動に制約をもつ高齢者なども安心して外出できる生活環境を構築する役割
	都市計画マスタープラン	【公共交通事業の確保維持の役割】 ○公共交通事業の利便性を高め、確保維持することで自動車に過度に依存することなく市民の日常生活における移動を支える役割 【市全体のまちづくりを支える役割】 ○中心拠点、地域生活拠点、環境拠点からなるコンパクト都市構造を支える拠点間を結ぶ一体的な公共交通ネットワーク構築
関連計画	第2期鹿角市まち・ひと・しごと創生総合戦略	【中心市街地への移動を支える役割】 ○中心市街地への移動手段を地域の特性等に応じて適切に維持することにより、地域間の連携を支える役割
	鹿角市中心市街地活性化プラン	【市街地中心部へのアクセス性・回遊性を確保する役割】 ○都市機能や居住の誘導を図る区域に対して、公共交通分野ではこれらの誘導区域と周辺部とのアクセス性や誘導区域内での回遊性の向上を図るなど、市全体を俯瞰して一定の利便性を確保・維持する役割（コンパクト＋ネットワークの実現）
	鹿角市学校教育振興基本計画	【通学の移動を支える役割】 ○児童生徒の移動手段を確保し通学を支える役割
	第8期高齢者福祉計画・介護保険事業計画	【各地域内でのコミュニティを維持する役割】 ○地域内で適切な移動手段を提供することにより、地域内のコミュニティの形成・維持に資する役割
	鹿角市観光産業成長戦略	【市内周遊を支える役割】 ○市内にある観光資源を核とした観光文化拠点の移動手段について交通事業者等との連携により、利用状況や観光客のニーズに応じた運行経路の選定、適切な運行本数・ダイヤ等の見直しを行い、充実を図る役割 【わかりやすく利用しやすい移動を支える役割】 ○利用者にとってわかりやすい情報の提供、利用しやすい環境を提供することで、円滑な移動を支える役割 ○デジタル技術を活用した観光コンテンツと連動した情報発信や移動手段の確立

2-6 鹿角市地域公共交通網形成計画の振り返り

網形成計画では、「市民が将来にわたり安心できる公共交通の確保」を理念として掲げ、その実現に向けて2つの基本方針と5つの計画目標と各事業を位置付けています。

計 画 名：鹿角市地域公共交通網形成計画
 計画区域：鹿角市全域
 計画期間：平成28年度から令和4年度の7か年計画
 策定目的：市民の生活圏内における移動の確保を重視し、理念、基本方針を以下のように定め、まちづくりと連携し、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークを形成していくための枠組みを構築するため

理 念	市民が将来にわたり安心できる公共交通の確保
基本方針1	市民の移動を支える、まちづくりに沿った便利な公共交通網の構築
基本方針2	地域ぐるみの公共交通の活性化に向けた取組の推進

目標1:効率的かつ運行水準を確保した公共交通網への再編

- 施策1 路線の効率化
- 施策2 路線の役割に応じて必要とされる運行水準の確保
- 施策3 学校再編に合わせた路線の見直し

目標2:公共交通に不便を感じる地域の解消

- 施策4 地域乗合交通やバス路線のデマンド運行など身近な公共交通の整備
- 施策5 スクールバスへの住民混乗の検討

目標3:乗継ぎ環境の向上

- 施策6 待合しやすいハブ拠点の設定による乗継ぎ環境の向上

目標4:利用しやすい運賃制度の導入

- 施策7 新たな料金制度の検討

目標5:市民、他業種との連携による利用促進活動の充実

- 施策8 情報提供の充実
- 施策9 普及啓発活動の実施
- 施策10 まちの活性化や高齢者外出機会増改につながる観光、商工業者との連携サービス実施

2-7 施策の実施状況

網形成計画に示される施策の実施状況を以下に示します。計画策定後では、学校統合による路線バスの再編や空白地域における乗合交通など利用促進に取り組んできました。

表 施策の実施状況

施 策	地区等	実施状況	年 次						実施 状況	理 由
			平成 28年	平成 29年	平成 30年	令和 元年	令和 2年	令和 3年		
施策ー1 路線の効率化	八幡平	R1:乗合タクシー実証運行開始 R2:本格運行開始	検討		実証 運行		本格 運行	○		
	大湯	H30:大湯小学校、草木小学校の学校再編に合わせ 経路を見直し R2:厚生病院から国道を経由し、花輪第一中学校前、 花輪駅のルートへ変更 R3:柴平小学校への乗り入れ	検討		再編	検討	再編	○		
施策ー2 路線の役割に応じて必要 とされる運行水準の確保		H28～R3:「広域路線」「地域間幹線系統」「フィーダー系 統」「その他生活に必要な路線」を設定し、それ に応じてサービス内容を見直し	実施						○	
施策ー3 学校再編に合わせた路線 の見直し	八幡平	R1:乗合タクシー実証運行開始 R2:本格運行開始	検討		実証 運行		本格 運行	○		
	大湯	H30:大湯小学校、草木小学校の学校再編に合わせ 経路を見直し R2:厚生病院から国道を経由し、花輪第一中学校前、 花輪駅のルートへ変更 R3:柴平小学校への乗り入れ	検討		再編	検討	再編	○		
施策ー4 地域乗合交通やバス路線 のデマンド運行など身近 な公共交通の整備		H26:綴ノ木線、上芦名沢・高清水線、大湯中滝線の 運行形態を廃止してデマンド交通に運行形態を切り 替え	継続						○	
	根市戸自治会	H27:デマンド交通の実証運行開始 H28:デマンド交通の本格運行開始 ※自治会が運営	実証 運行	本格 運行					○	
	上野自治会	H29:デマンド交通の実証運行開始 H30:デマンド交通の本格運行開始 ※自治会が運営	検討	実証 運行	本格 運行				○	
	高屋自治会	H29:デマンド交通の実証運行開始 H30:デマンド交通の本格運行開始 ※自治会が運営	検討	実証 運行	本格 運行				○	
施策ー5 スクールバスへの住民 混乗の検討		未実施	検討						△	
施策ー6 待合しやすいハブ拠点の 設定による乗継ぎ環境の向上		H28:十和田南駅、八幡平駅、湯瀬温泉駅、鹿角花輪駅を 交通結節点として設定 R2:鹿角花輪駅前広場を整備	設定	一			実施	一	○	
施策ー7 新たな料金制度の検討		H29～:2事業者の共通バスの検討	検討						△	
施策ー8 情報提供の充実		実施	実施						○	学校等統廃合計画もあり、路線バス再編が予定されていたことから、令和元年度の作成は見送っている。
施策ー9 普及啓発活動の実施		H28～R1:元気フェスタでバス乗車体験を実施 R3:きりたんぼまつりで乗車体験を開催	実施				中止	実施	○	令和2年度はコロナウイルスの影響により中止
		H28～H29:上野地区で座談会を開催 H29～R2:八幡平地域で座談会を開催	実施						○	
施策ー10 まちの活性化や高齢者の 外出機会増加につながる 観光、商工業者との連携 サービス実施		H22～:交通弱者補助金を継続	継続						○	

2-8 目標指標の達成状況

網形成計画の計画期間内における目標（数値指標）の達成状況は下表のとおりであり、8つの目標のうち、目標は未達成ながらも計画策定時より改善している目標は4つ（□印）、計画策定当時から改善が見られない目標は4つ（△印）でした。未達成の目標に関しては、新型コロナウイルス感染拡大の影響により様々な活動自粛を求められたことが要因になっている面もあります。

表 数値目標の達成状況

数値指標	現 状	目 標	評 価	達成状況
路線の経路、便数、ダイヤ等について改善を行った路線数	— (H27)	7路線 (R2)	3路線 (R3)	□
公共交通機関を数年間利用したことがない人の割合 (鹿角市市民アンケート)	58.8% (H27)	50.0% (R2)	70.8% (R2)	△
地域乗合交通の運行数	— (H27)	5路線 (R2)	3路線 (R3)	□
公共交通機関による移動に不便を感じる人の割合 (鹿角市市民アンケート)	17.8% (H27)	15.0% (R2)	20.2% (R3)	△
ハブ拠点の設定箇所数	2箇所 (H27)	5か所 (R2)	4か所 (R3)	□
新たな運賃制度の試行路線数	— (H27)	2路線 (R2)	0路線 (R2)	△
乗り方教室、座談会の開催	乗り方教室:1回 座談会:5回 (H27)	乗り方教室:1回 座談会:5回 (R2)	乗り方教室:5回 座談会:10回 (R3)	□
連携サービス実施事業者数	— (H27)	10事業所 (R2)	0事業所 (R3)	△

2-9 留意すべき検討事項：新たな交通サービス

公共交通分野において、ICT 技術を活用した MaaS (Mobility as a Service) と呼ばれる移動サービスの概念に注目が集まっています。例えば、スマートフォンアプリを活用し、一人一人の移動ニーズに応じて、複数の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、検索・予約・決済等を一括で行うことを可能とするサービスが全国で普及しはじめています。

本市も動向に注視しながら MaaS 等の新たなサービスの導入について検討します。

●MaaS によるモビリティ革命

出発地から目的地までの移動手段をパッケージ化して提供する新しい取組として MaaS (Mobility as a Service) が注目され、多様な交通手段（モード）を組み合わせ、自家用車に頼らずアクセス可能な圏域を拡大することが期待されています。

これまで日本では、モード間の連携があまりとれておらず、実際にはバスと目的地の割引サービスがセットになった紙媒体のチケットが広く普及している『アナログ版 MaaS』とも言える取組が実施されています。

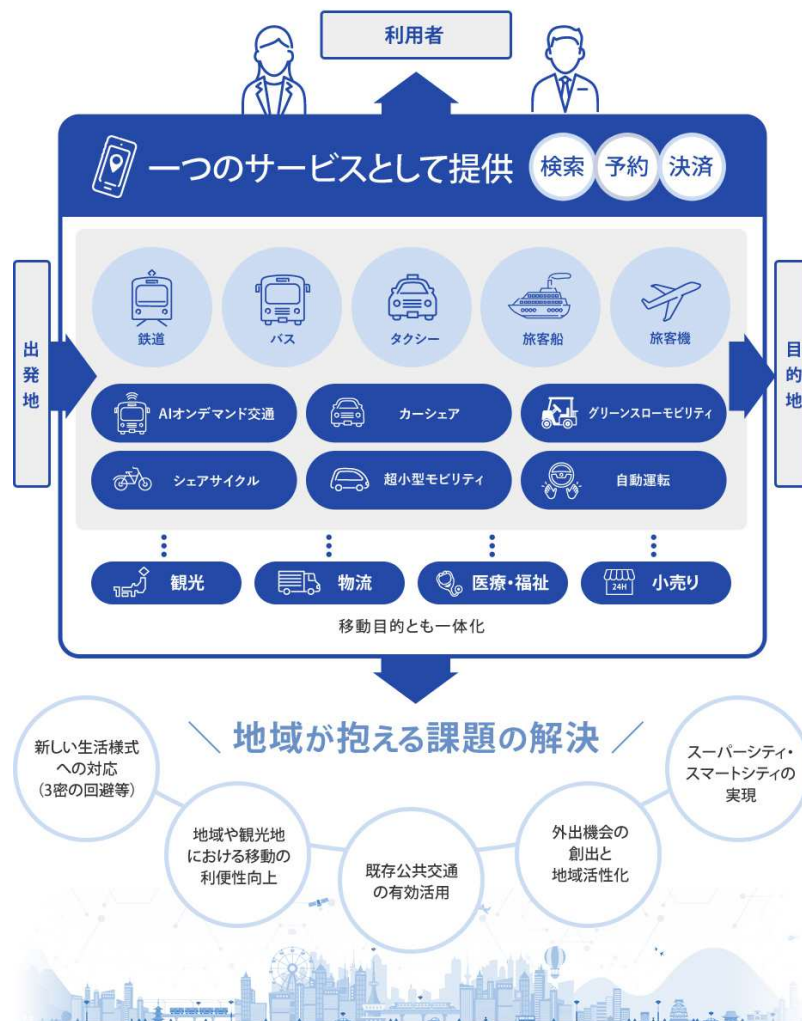


図 MaaS のイメージ（日本版 MaaS の推進）

出典：国土交通省

●オープンデータ化の推進（GTFS）

前述の MaaS の推進において『メニューを増やす』ことと、それらを『束ねる』ことの両輪が求められ、メニューを増やす上では『地域公共交通計画との連携』、束ねるためには『公共交通と目的地ポイントデータのオープンデータ化』が必要不可欠です。

オープンデータ化を推進するために、国土交通省総合政策局公共交通政策部より 2017 年 3 月に『標準的なバス情報フォーマット（GTFS/GTFS-JP）』が公開されバス事業者と経路検索等の情報利用者（NAVITIME、Google など）との情報の受渡しを進めています。

経路検索等の情報利用者に活用されると、停留所、路線、時刻、運賃、バスの位置、遅延情報などを利用者が検索しやすい形で公開され、移動制約者や訪日外国人を含め、誰もがストレスフリーで移動できる環境の形成につながります。

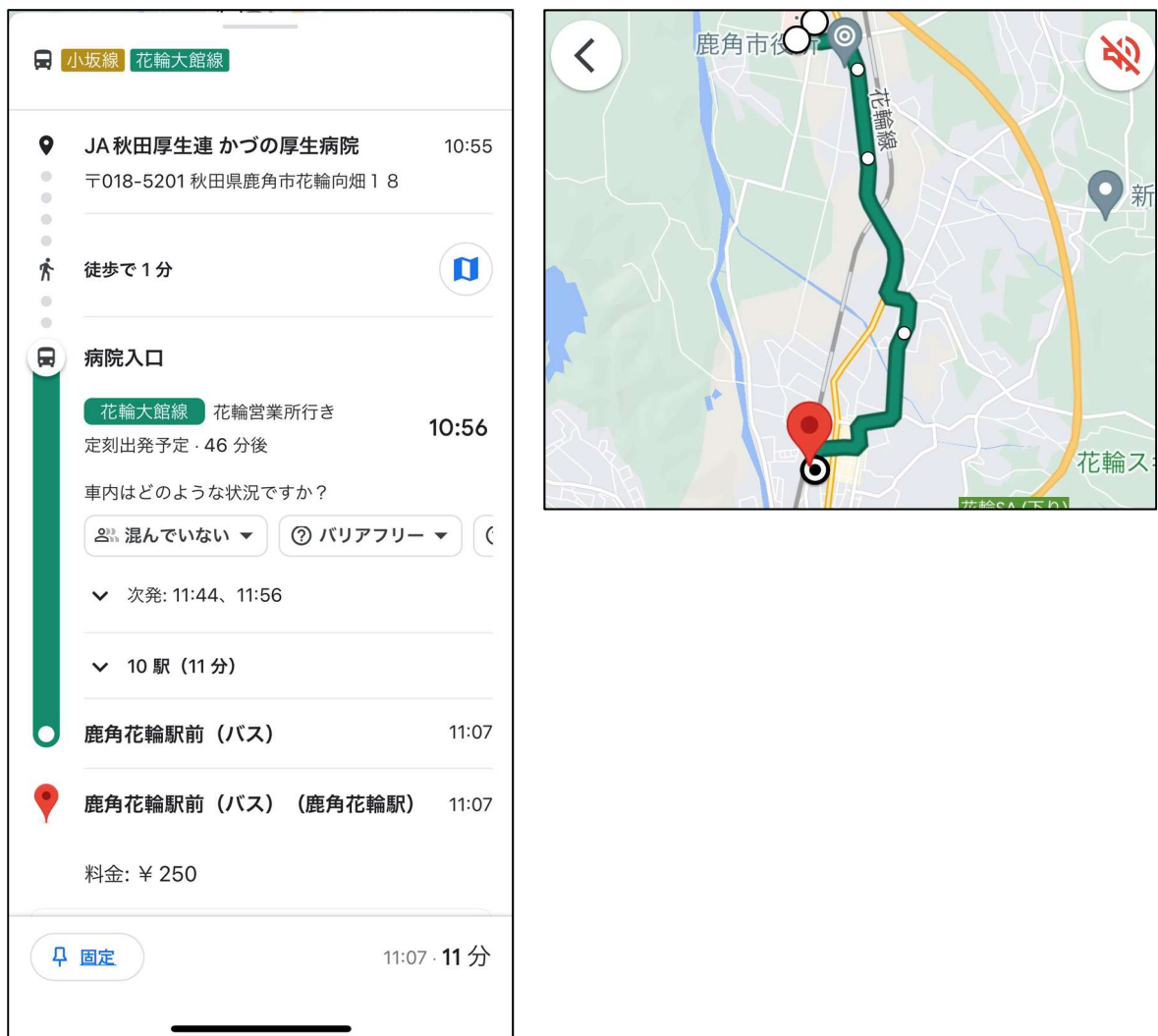


図 GTFS データ活用イメージ（Google Map）

●次世代モビリティの進展

MaaS の推進以外にも自動運転（adus：Automated Driving for Universal Services）の実用化が取組まれており、2020 年代後半における完全自動運転の実用化に向け、技術開発や法制度の整備が進められています。

自動運転が実用化されると、交通業界で深刻化する運転手不足の解消をはじめ、車両の効率的な運用など人々の移動・生活利便性に大きなメリットをもたらす一方で、輸送部門におけるエネルギー消費量を増大させる可能性など、場合によっては環境負荷の増大など望ましくない影響も危惧されており、環境にやさしい車両（EV 車、FCV 車など）の開発が行われています。

昨今、脱炭素社会に向けて、2050 年二酸化炭素実質排出量ゼロに取り組むことを表明する『2050 年ゼロ・カーボンシティ』の取組を実施する地方公共団体が増えつつあり、本市では令和 4 年度に「鹿角市 2030 ゼロ・カーボンシティ」宣言を表明しました。

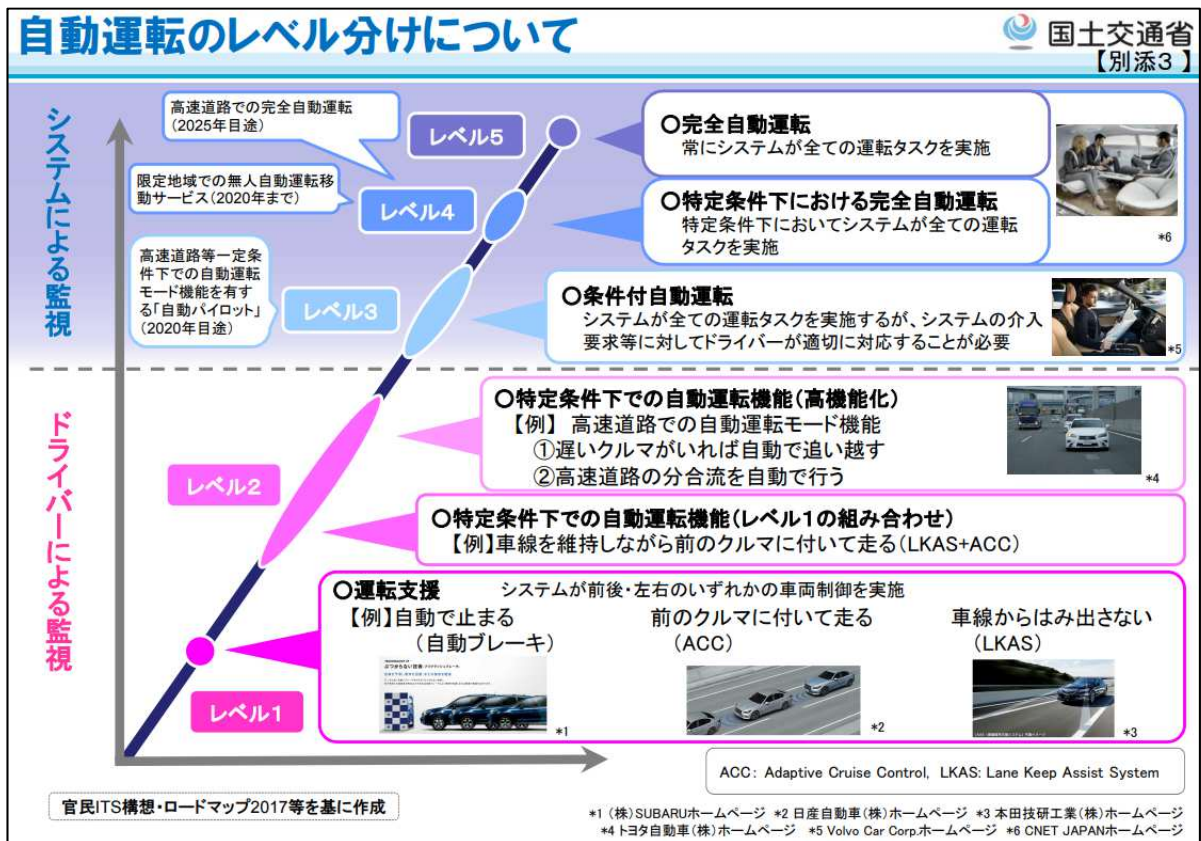


図 自動運転のレベル分け（国土交通省資料より）

●新モビリティや MaaS 等への国の支援事業

多様なサービスとのデータ連携や新たなモビリティの導入などによって、地域が抱える様々な課題の解決に資する事業に対し、国が推進の支援を行っており、本市では、それらの支援や事業の有効活用を検討し、新たなサービスの普及や、移動手段の確保、既存公共交通インフラの活性化など地域課題の解決を目指します。

03

公共交通を取り巻く 課題

3-1 花輪市街地における運行本数の多さを活かした利便性の向上

花輪市街地においては、秋北バス(株)の路線バスや花輪市街地循環線（たんぽこまち号）をはじめ、複数の路線バスが運行しており、比較的高頻度に運行されていることは大きな強みです。

一方、運行頻度に対して市街地内での利用は少なく、サービス量に対して十分な利用に繋がっていない状況です。

市民アンケート調査からは、買い物や通院などの目的地として、花輪市街地に移動する実態があります。それに対して路線バスの運行ルートは、移動実態に対応した運行を行っていますが十分な利用に繋がっていない状況を踏まえると、公共交通ネットワークの整備に加えて、ダイヤの設定（運行間隔の平準化）や運賃設定のわかりやすさ、サービスの区間のわかりやすさの向上など、ソフト面での取組も行いつつ、運行本数の多さを活かした利便性の向上を図ることが必要です。

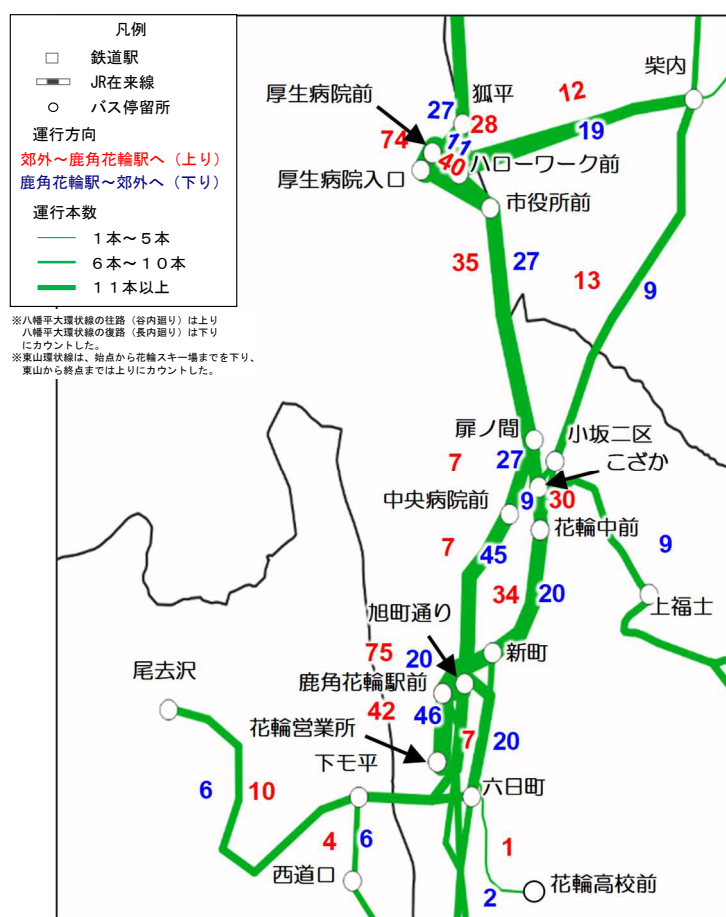
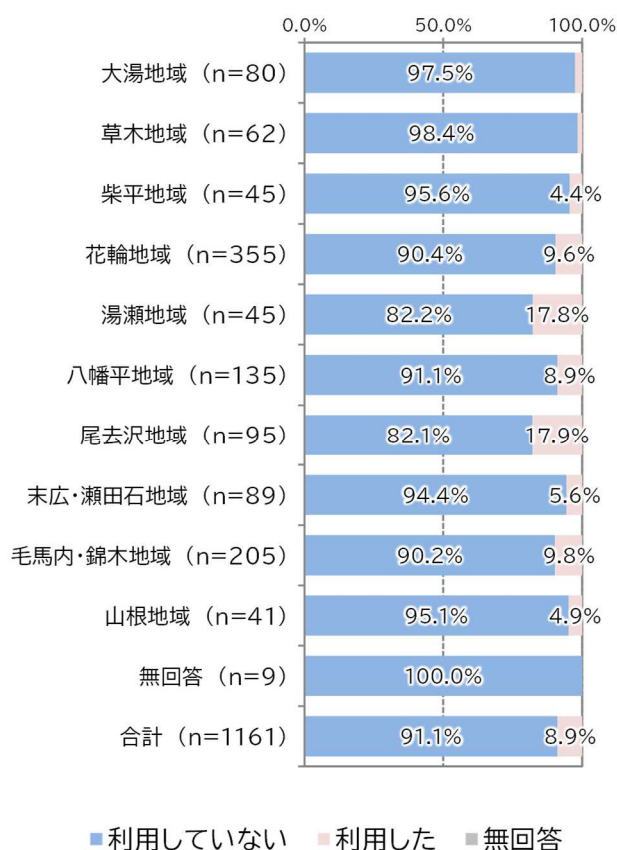


図 花輪市街地の運行頻度（狐平⇄花輪高校前間）



出典：市民アンケート(令和4年9月実施)

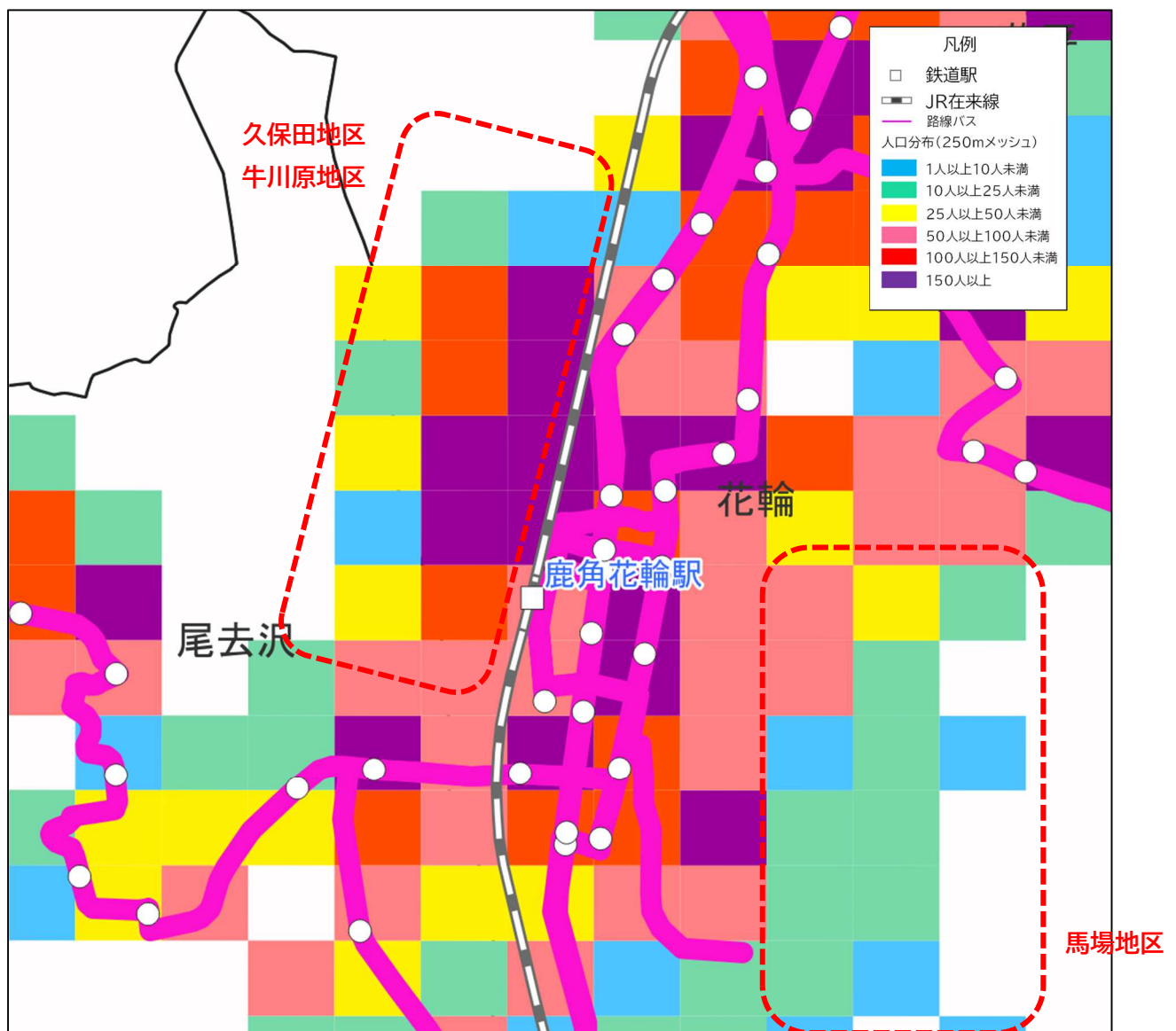
図 地域別の公共交通の利用状況

3-2 花輪市街地周辺の公共交通の利用が不便な地区への対応

花輪市街地においては路線バスなどが高水準なサービスで運行する一方、決まった経路を運行する定路線型のサービスの特性上、バス停からの距離が離れているため路線バスを利用しにくい居住地区が一定数存在します。

特に馬場地区などはやや標高の高い山の手に位置していることや、線路の西側の久保田地区や牛川原地区は線路を境としており横断可能な道路が限定されていることなどから、バス停への移動距離が長いため、特に利用しにくい状況にあるものと考えられます。

これらの花輪市街地の周辺地域においては、今後も人口集積が予測されることから、地域の特性（道路状況や移動ニーズの量・属性など）に応じた移動手段の確保を検討することが必要です。



出典:令和2年国勢調査

図 花輪市街地周辺の人口密度

3-3 毛馬内地域を中心とした日常生活の移動への対応

市民アンケート調査から、大湯地域や山根地域、末広・瀬田石地域などの市北部に位置する地域では、毛馬内地域を中心とした買い物の移動実態がみられるなど、必ずしも花輪市街地を中心とした移動ではなく、比較的近い地域で移動が完結する状況です。

一方で、本市の公共交通ネットワークについては、鹿角花輪駅を中心としたものとなっているため、市民の移動実態に対してマッチしていない可能性が考えられます。

通院を目的とした移動については、かづの厚生病院をはじめとした花輪地域の医療施設を利用する実態もあることから、移動の時間帯や量に応じて適切にネットワークの見直しを検討することが必要です。

3-4 中山間部などの人口過疎地域における運行の効率性の向上

市南部の八幡平地域を運行する志張線や八幡平大環状線などの秋北バス(株)の路線バスにおいては、平均乗車密度※1が2.0を下回っており、また、市北部の毛馬内地域や大湯地域を運行する(株)十和田タクシーのほとんどの路線が、平均乗車密度が1.0を下回っているなど、利用者が少ない状況です。

これらの路線が運行する地域については、市街地に比べて、利用に繋がる可能性のある人口集積が低い状況にあることや、市街地からの距離も離れているため、運行する経路が長大化することも、平均乗車密度の低下の要因となっています。

毛馬内地域では、需要に応じて運行するデマンド型運行を取り入れています。デマンド型は運行の効率化には寄与していますが、予約が必要な不便さが発生し利便性低下の要因にもなっています。

人口集積などに応じて運行方法などは柔軟に見直しを図りつつも、利用者の利便性の維持に留意した検討が必要です。

※1 平均乗車密度とは：バスの運行に対して、始点から終点まで平均して常時乗車している人数のことを指す。

表 路線別の収支状況（令和3年度）

補助路線		路線名	収支率 (%)	乗車 密度	輸送量	1回あたり		1人あたり		
						利用者 (人/回)	収入 (円/回)	収入 (円/人)	経費 (円/人)	財政 負担 (円/人)
秋北バス (株)	地域間幹線系統	花輪・大館 線	24.4%	1.6	15.8	11.4	2,820	248	1,017	261
秋北バス (株)	地域間幹線系統	小坂線	25.1%	1.4	20.7	5.6	1,519	270	1,077	415
秋北バス (株)	地域内フィーダー 系統	八幡平大 環状線	15.4%	1.2	4.9	5.0	1,110	223	1,450	727
秋北バス (株)	地域内フィーダー 系統	寺坂・大湯 線	39.8%	2.2	5.7	18.7	4,682	250	628	224
秋北バス (株)	地域内フィーダー 系統	志張線	24.7%	1.4	3.3	11.4	3,066	267	1,085	484
秋北バス (株)	地域内フィーダー 系統	尾去沢線	34.0%	1.2	4.5	6.0	1,005	168	495	193
秋北バス (株)	地域内フィーダー 系統	花輪市街 地循環線	31.2%	2.2	5	6.4	1,155	179	577	379
(株)十和田 タクシー	地域内フィーダー 系統	大湯花輪 線(1)	16.9%	0.9	0.6	4.8	1,725	356	2,104	12,187
(株)十和田 タクシー	地域内フィーダー 系統	大湯花輪 線(2)	6.1%	0.2	0.1	0.8	323	386	6,292	
(株)十和田 タクシー	地域内フィーダー 系統	中滝線(1)	3.3%	0.1	0	1.0	351	346	10,435	
(株)十和田 タクシー	地域内フィーダー 系統	中滝線(2)	12.3%	0.7	0.3	5.4	1,867	346	2,814	
(株)十和田 タクシー	地域内フィーダー 系統	根市大湯 線(1)	7.7%	0.4	0.1	2.3	659	287	3,761	
(株)十和田 タクシー	地域内フィーダー 系統	根市大湯 線(2)	22.5%	1	0.1	5.1	1,478	288	1,278	
(株)十和田 タクシー	地域内フィーダー 系統	根市大湯 線(3)	51.5%	3.2	0.6	29.4		297	578	
(株)十和田 タクシー	地域内フィーダー 系統	東山環状 線	18.5%	1	1.8	2.6	476	180	977	
(株)十和田 タクシー	県単補助 路線	上芦名沢・高 清水線	39.2%	2.2	2.4	4.8	1,013	210	538	103

出典:秋北バス(株)、(株)十和田タクシー提供資料

3-5 高校生の通学利用への対応

令和 6 年 4 月に開校する統合校により、現在の花輪高校への通学流動数は増加することが見込まれますが、高校生アンケート調査から統合校への移動手段としては「保護者の送迎」を想定する割合が多い状況です。

現状でも高校生の通学手段としては保護者の送迎が多く、公共交通が十分に利用されていない状況にあります。その要因として高校へのアクセス頻度の低さや鉄道とバスとの接続性の低さなどが要因の一つとして考えられます。

送迎を行う保護者においても送迎に対して負担を感じている割合も多く、必ずしも前向きに対応しているものではないため、安心して子育てすることができる生活環境を確保する上でも、高校生が通学しやすい公共交通ネットワークを構築することが必要です。

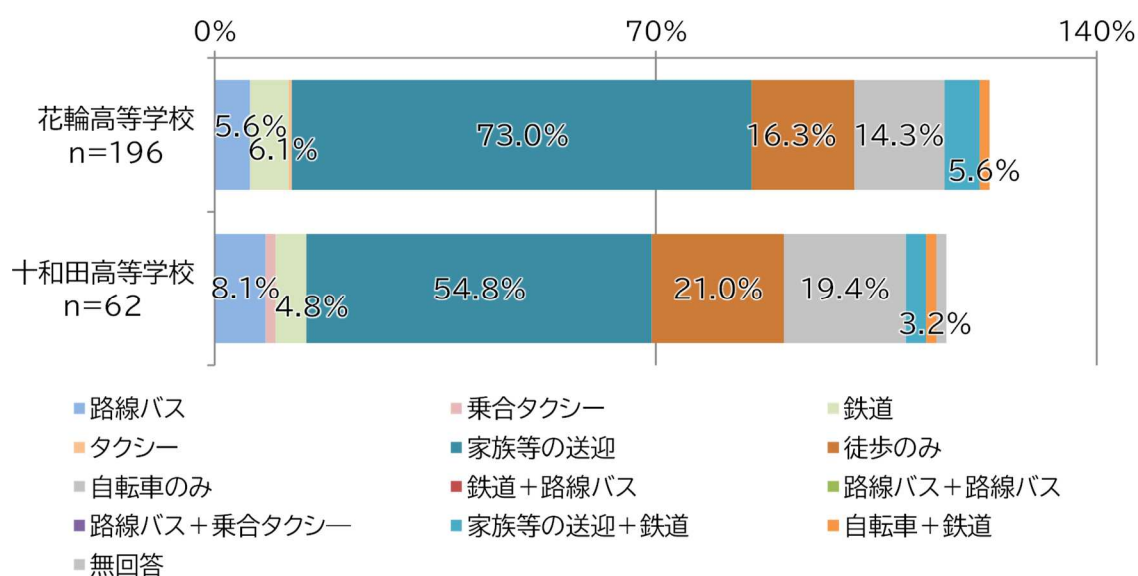
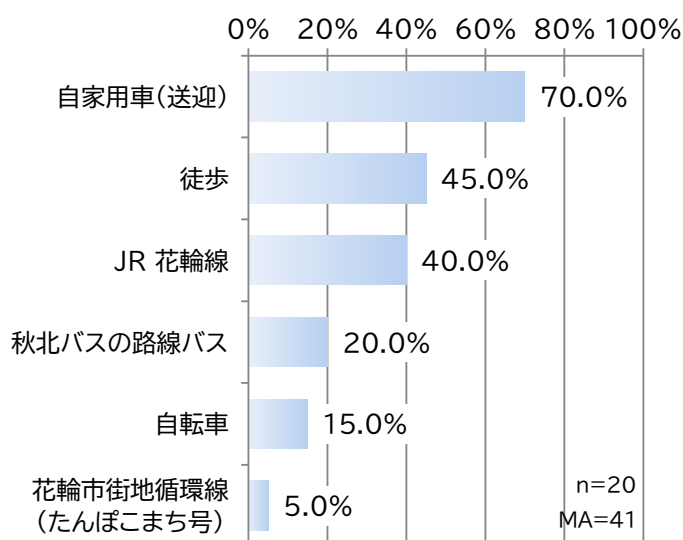


図 高校生の移動手段



出典: 高校生アンケート(令和 4 年 9 月実施)

図 保護者からみた登下校時の移動手段

3-6 高齢者層の移動への対応

年齢別の公共交通の利用割合（直近1か月の利用実態）は、10代が45.0%と最も多く、次いで80代が20.4%となっているものの、70代は10.7%、60代では5.7%と50代以下と同程度の水準となっているなど、高齢者であっても8～9割は公共交通を利用していない状況です。

一方で、免許返納に対する意向としては、65歳以上から増加する傾向にあるなど、できれば自家用車を運転せずに生活を送りたいという意向が増加している状況がみられ、高齢者の意向に対して、公共交通サービスが十分に対応しきれていない可能性があります。

市では高齢者に対する事業として、タクシー券の交付などを行っているため、既存事業の普及などを図るとともに、高齢者も利用しやすい移動サービスの提供を進めることで、高齢者が過度に自家用車に依存せずに暮らし続けられる生活環境を確保することが必要です。

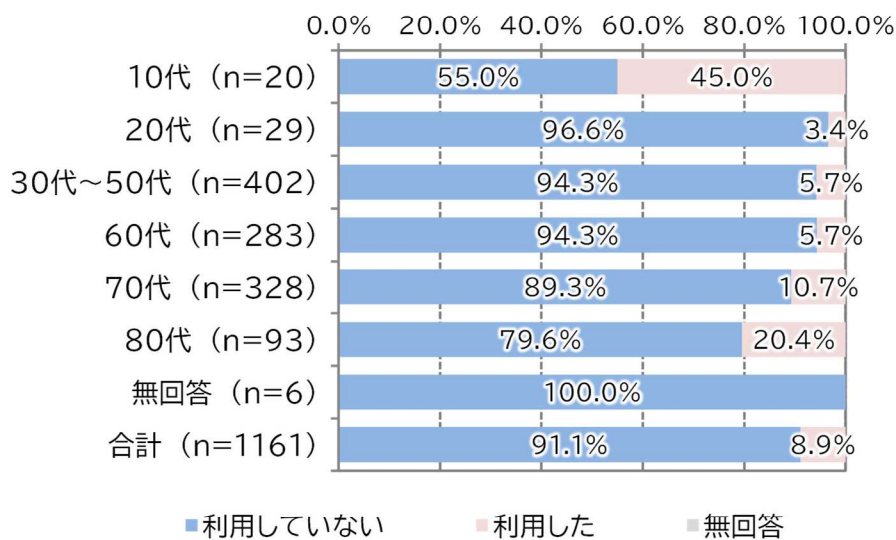
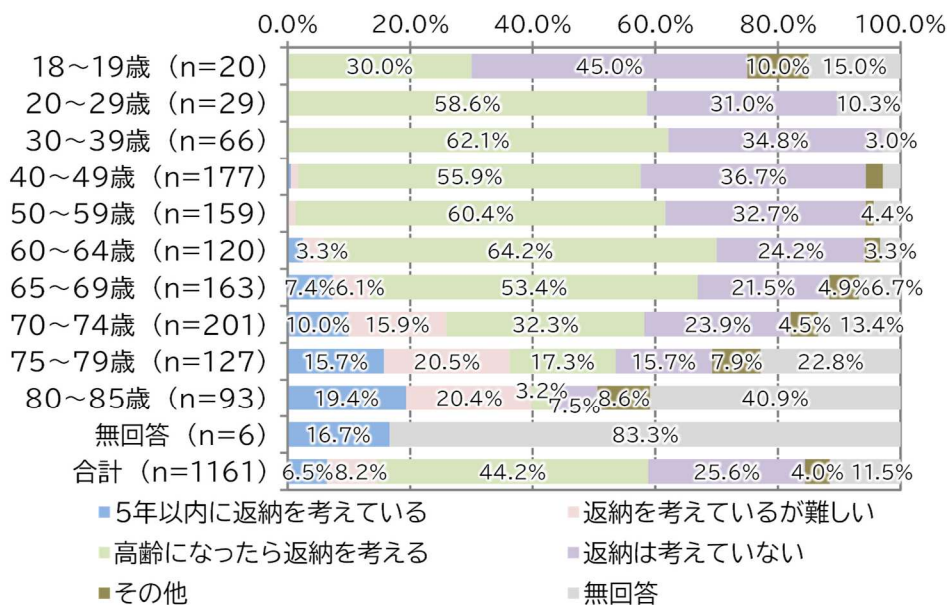


図 年齢別の公共交通の利用割合



出典：市民アンケート（令和4年9月実施）

図 年齢別の免許返納に対する意向割合

3-7 広域的な公共交通ネットワークの確保・維持

本市の通勤・通学流動として大館市や小坂町との間で流出・流入があるほか、通院などにおいても大館市へ移動する実態もあり、日常生活において隣接する市町への移動があります。

そうした通勤・通学、通院流動がある中で、鉄道や路線バスなどの広域的な公共交通ネットワークが確保されていることは大きな強みである一方、これらの路線の利用が低迷することは、今後の維持を考える上では懸念事項です。

市民の日常生活を支える移動手段としてはもちろん、アフターコロナを踏まえると観光客やビジネス客などの移動手段としても重要な役割を果たすネットワークであることから、広域的な公共交通ネットワークの確保・維持が必要です。

3-8 バス停などの情報のわかりやすさ・取得しやすさの改善

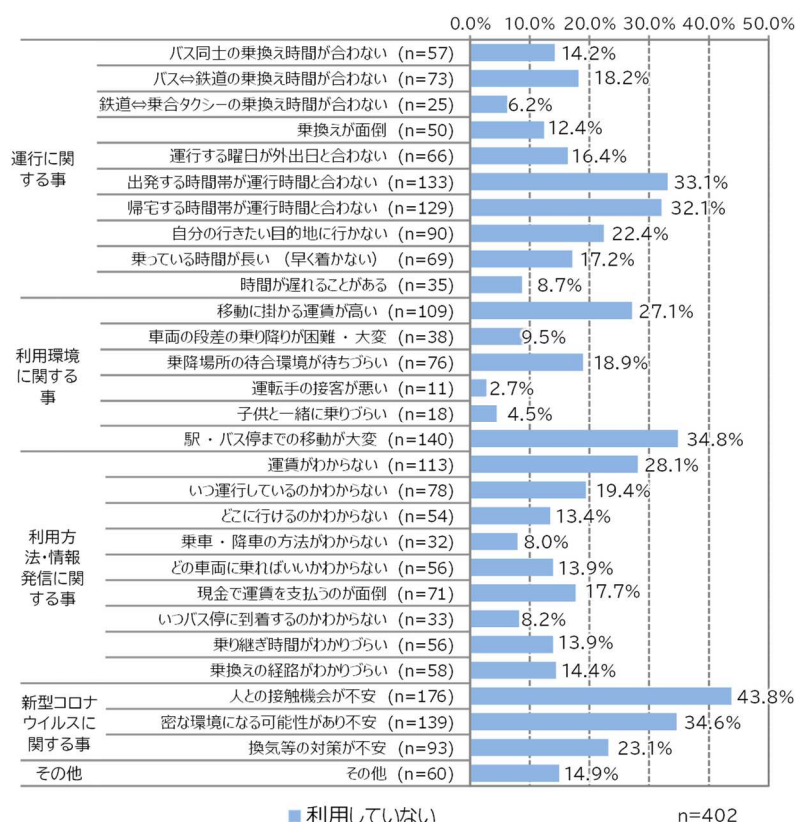
市内には秋北バス（株）と（株）十和田タクシーの複数の交通事業者が運行していることから、それぞれがバス停を設置し、事業者ごとの情報を別々に掲示している状況です。

一方、利用者の目線では、別々の情報掲載を行っていることはわかりにくさを生じさせているものと考えられます。

また、バス停によっては、盤面の劣化などから情報が見えにくいなどの状況も散見されるため情報の分かりやすさや取得しやすさなど、改善に向けた検討を進めることが必要です。



図 バス停の設置状況の例



出典：市民アンケート(令和4年9月実施)

図 公共交通を「利用していない」利用者の理由

3-9 鹿角花輪駅における交通結節機能の向上

令和2年8月に鹿角花輪駅の駅前整備を行い、鉄道と路線バス・タクシー等の公共交通間の乗り継ぎ環境が整備されており、空間的な接続性が向上しています。

デジタルサイネージなどが設置された待合環境や観光案内所などの対人窓口も確保され、市民や来訪者も情報が得やすい環境になっている点が大きな強みです。

特に本市の公共交通は鹿角花輪駅を核としてネットワークを構築しているため、鹿角花輪駅に行くと、市内の各所に移動することができるなど、高い交通結節機能を確保していると考えられます。

今後は、時間帯や属性ごとの目的に応じて、鉄道と路線バスなどの乗り継ぎ時間を考慮したダイヤの見直しなど、時間的な接続性の向上も図るほか、アフターコロナにおける外国人観光客の増加なども見据えて、情報発信における多言語化を強化するなど、より一層の公共交通結節機能の向上を図ることが必要です。

3-10 情報発信力の向上

本市においては、公共交通の運行情報を路線マップや時刻表などを作成し配布することで、情報の発信を行っているほか、バスの運行情報などは経路検索が出来るなど、インターネットを活用した情報の発信を行っています。

運行情報については、毎年ダイヤ改正などが行われていることや、一部では路線の見直しなども行われる可能性もあるため、適宜新しい情報へ更新され、事業者間が情報共有を行うとともに、市が主体となって事業者間の連携を図ることが必要です。

3-11 ICカードにより蓄積される膨大なデータの利活用

秋北バス(株)では一部の路線でICカードシステムのShuhoku Orange Passを導入しており、今後は更に他の路線にも拡大されることが見込まれています。(2022年10月現在)

ICカードシステムの導入により、これまで取得できていなかった、日常的な利用状況を取得することが可能になるため、日々蓄積される膨大なデータを利活用し、運行に係る検証・モニタリング等を行いつつ、今後の適切な運行方法の見直しに向けた検討材料として用いることが必要です。

3-1 2 通学時の移動手段確保

本市では、小中学生の通学手段確保に向けたスクールバスの運行にあたっては、路線バスなどの公共交通が運行していないことを要件の一つとしており、小中学生の通学利便性を確保しつつも、移動サービスが重複することなく、効率的な運営体制を確保しています。

今後も、各地域での小中学生の児童生徒数の減少などから、通学手段確保に向けた課題については大きくなると想定されるものの、地域との意見交換を行いつつ、必要に応じて公共交通のサービス改善（ダイヤの見直しなど）を行いながら、適切に公共交通が利用される仕組みを維持することが必要です。

3-1 3 民間の移動サービスとの適切な連携

本市には、鉄道や路線バスなどの公共交通サービスのほかに、医療施設や観光・宿泊施設などの送迎バスなど、民間が運営・運行する移動サービスなどもあり、市民や来訪者の移動を支えています。

これらのサービスについては、公共交通で対応しきれない移動ニーズに対して、細かに対応している側面もあるため、公共交通とのサービス（提供する属性や時間帯、エリアなど）のバランスを考慮し、民間事業者と連携して、相互に win-win となる関係を構築することが必要です。

3-1 4 地域共動の取組の推進

本市では、根市戸自治会や上野自治会などにおいて、自治会が主体となった移動手段確保の取組（共助の取組）が進められており、地域共動によって地域の移動を支える取組が行われている点は大きな強みであると考えられます。

これらの既存の取組については、運営・運行に対する状況を適切に検証・モニタリングを行い、持続性を高めることが必要であるとともに、こうした取組を他の地域へ展開し、市全体での地域共動の取組を推進することが必要です。

本市では公共交通の利用率が低く、こうした地域共動による取組を市民に対して広く発信し、継続的に情報提供を行うことにより、市民の公共交通に対する関心を高めるなど、意識醸成を図ることも必要です。

04

計画の基本方針・ 基本目標

4-1 基本理念

上位計画に掲げる本市が目指す将来都市像を踏まえ、本計画の基本理念を以下のとおり整理します。

■本市が目指す将来都市像(第7次鹿角市総合計画より引用)

ふるさとを誇り 未来を拓くまち 鹿角

上位計画が公共交通に求める役割

- ・都市活力の基盤となる都市間連携を支える役割
- ・誰もが快適に移動することができる役割
- ・地域の繋がりを促しコミュニティを支える役割
- ・コンパクトで暮らしやすいまちづくりを支える役割
- ・SDG s の実現に資する役割

■関連計画が公共交通に求める役割

- ・市街地の回遊性を高める役割
- ・地域間の連携を支える役割
- ・観光振興に向けた移動手段確保の役割
- ・高校生などの通学手段を確保する役割
- ・小中学生の安全・安心な通学環境を確保する役割
- ・高齢者や障がいのある方をはじめ誰もが安心して移動可能な環境を確保する役割

■県の計画における位置づけ

※秋田県地域公共交通計画(2022-2026)

- ・鉄道・路線バスなど市町村間を跨ぐ広域的な公共交通ネットワークの確保・維持

■留意すべき事項

- ・AI/ICT などの新たな技術の台頭
- ・ウィズ・アフターコロナ時代を見据えた市内外の流動の更なる変化

■鹿角市地域公共交通計画の基本理念

多様なつながりが生まれ誰もが安全・安心に暮らし続けられるまちの実現

- 都市間や地域間のつながり、市民や来訪者・市民同士のつながりなど、多様なつながりが生まれ、都市や人々の活力にあふれるまちを目指します。
- 若い世代も高齢な世代も、また障がいのある・なしに関わらず、誰もが今も将来も安全安心に暮らし続けられるまちを目指します。
- 公共交通政策においてこれらの実現を果たすことにより、第7次鹿角市総合計画に示す市民一人ひとりが幸せで、未来に希望を抱いて暮らせる “未来を拓くまち”の実現を目指します。

※市全体で実現を目指す SDG s に関して、本計画では以下のゴールの実現を目指します。



4-2 基本方針

本計画の基本理念の実現に向け、各種取組を展開する上で次のとおり基本方針を定めます。

基本方針 1 市民・来訪者など地域が使える公共交通ネットワークの形成

目的地となる施設等が集約する市街地における利便性の向上を図るとともに、市内各地から市街地へのアクセス性、市外との連携の基盤となるネットワークの維持、あるいは向上を図ります。

公共交通を利用する上での心身的なバリアなどを取り除き、誰もが自由に公共交通を利用することができる環境の構築を進めます。

これらを推進することにより、市民・来訪者の活発な移動を支え、安全・安心に暮らし続けるために必要不可欠な、生活・交流の基本となる公共交通ネットワークを形成します。

基本方針 2 多様な主体の連携による地域で支える持続可能な公共交通の体制構築

公共交通に関連する事業者間や官民間などの連携の推進に加え、公共交通以外の教育・福祉・まちづくりなどの多様な分野との連携により、公共交通の利便性・効率性の向上を図ります。

また、サービス享受側の地域や市民との連携などを進め、積極的な利用など市民の公共交通に対する意識の醸成を図ります。

これらの連携を推進することによって、地域公共交通に係る関係主体を増やし、体制の強化を図ります。さらに、安定的に公共交通サービスを提供し続けられる基盤形成を進め、持続可能な公共交通の体制を構築します。

4-3 基本目標

これまでに示した公共交通を取り巻く環境の変化や本市が抱える課題などを踏まえ、新たな将来像の実現に向け次の3つの基本目標を設定し、各種施策・事業の展開により目標の達成を目指します。

施策・事業の展開による基本目標の達成を適切に効果測定するため、それぞれの基本目標に対して指標・数値目標を設定し、随時達成度合いのモニタリング等を行い、目標の確実な達成を目指します。

基本目標 1	誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの形成
基本目標 2	分かりやすく・使ってみたいと思える利用環境の充実
基本目標 3	持続可能な公共交通の基盤整備

基本方針 1

市民・来訪者など地域が使える公共交通ネットワークの形成

基本方針 2

多様な主体の連携による地域で支える持続可能な公共交通の体制構築

●地域公共交通の課題

- 【市街地ネットワークの強化】**

 - 花輪市街地における高水準なサービスを活かした利便性向上 3-1
 - 花輪市街地周辺の公共交通の利用が不便な地区への対応 3-2
- 【地域間ネットワークの連携・強化】**

 - 毛馬内地域を中心とした移動への対応 3-3
 - 中山間地域の対応 3-4
- 【広域ネットワークの連携・強化】**

 - 近隣市町との移動手段の確保 3-7
- 【利用者ニーズへの対応】**

 - 利用者ニーズを踏まえた公共交通ネットワークの構築 3-7
 - バス停などの情報の分かりやすさ・取得しやすさの改善 3-8
 - 多様な媒体の情報発信と適切な情報更新 3-10
- 【暮らしを支える公共交通の確保】**

 - 移動手段を持たない通学者や高齢者層に対する公共交通の確保・維持 3-5 3-6 3-12
- 【関係機関と連携した公共交通の確保】**

 - 鹿角花輪駅の高い拠点性の維持 3-9
 - ICカードの利活用 3-11
 - 民間の移動サービスとの適切な連携 3-13
 - 地域共働の取組の水平展開、及び市民への周知 3-14

●基本目標

- 基本目標 1**
誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの形成

 - 中心部において、より利便性の高い公共交通サービスを提供し利便性向上を目指します。
 - 市内と隣接自治体を結ぶ広域的な公共交通ネットワークや地域内の公共交通ネットワークを地域の実情に応じた運行内容へ見直し、市民の生活や活動を支える移動手段として、確保・維持を図ります。
- 基本目標 2**
分かりやすく・使ってみたいと思える利用環境の充実

 - 利用者目線に立ち安心できる待合環境の整備を目指します。また、路線の運行情報・利用方法・乗り換え案内等の情報を充実するとともに多様な媒体で情報を発信することで、分かりやすく取得しやすいサービスの提供を目指します。
- 基本目標 3**
持続可能な公共交通の基盤整備

 - 交通事業者（運行・運営）、利用者（運賃収入）、行政（国・県・市町の補助など）で支えることを基本としつつ、公共交通沿線の施設や関係者の協力を得ながら持続性を高める仕組みの構築を目指します。

●施策

- 施策 1** **市街地における公共交通ネットワークの利便性向上**

 - 事業 1-1 高水準サービス区間の形成
 - 事業 1-2 分かりやすい運賃体系の検討
 - 事業 1-3 移動の需要に応じたサービスの導入
 - 事業 1-4 公共交通とその他の移動サービスとの連携
- 施策 2** **市内外における公共交通ネットワークの利便性向上**

 - 事業 2-1 広域的な公共交通ネットワークの見直し
 - 事業 2-2 地域内の公共交通ネットワークの見直し
- 施策 3** **分かりやすい利用環境の整備**

 - 事業 3-1 施設と連携した待合環境の整備
 - 事業 3-2 利用案内・待合環境の整備
- 施策 4** **関係機関と取組む使いやすい利用促進の展開**

 - 事業 4-1 利用促進ツールの見直し
 - 事業 4-2 福祉や観光等と連携した利用促進
 - 事業 4-3 市民と連携した普及啓発活動の実施
- 施策 5** **公共交通の基盤づくり**

 - 事業 5-1 地域住民との共働による移動手段の確保
 - 事業 5-2 利用しやすい車両の導入
 - 事業 5-3 ICカードを活用した利用実績の把握

基本目標 1**誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの形成****1) 目標の考え方**

市内と隣接自治体を結ぶ広域的な公共交通ネットワークや地域内の公共交通ネットワークを地域の実情に応じた運行内容へ見直し、市民の生活や活動を支える移動手段として、確保・維持を図ります。

特に中心部において、より利便性の高い公共交通サービスを提供し利便性向上を目指します。

2) 指標・数値目標**■市民 1 人あたりの公共交通の利用回数**

各種施策の実施により公共交通の利便性向上を図ることで公共交通全体の利用者数が減少傾向にある中でも市民 1 人あたりの年間利用回数の「維持」を図ります。

【算出方法】

- ・鹿角市の総人口／路線バス・乗合タクシーの利用者数から利用回数を用いて評価します。
※鹿角市総人口：鹿角市オープンデータを活用
※路線バス・乗合タクシー利用者数：交通事業者からの提供データを活用
- ・目標値は第 7 次鹿角市総合計画に示す目標と同じ指標を活用

表 指標・数値目標

指標	単位	現況値	目標値
		令和4年度	令和9年度
市民1人あたりの公共交通の利用回数	回／年	8.9	8.9

■公共交通空白地域（自治会単位）の割合

市内に点在する公共交通の利用が不便な地域の移動手段を確保し、空白地域の割合を「減少」します。

【算出方法】

- ・交通空白自治会数／全自治会数から公共交通空白地域の割合を算出します。その結果を用いて評価します。
- ・目標値は第 7 次鹿角市総合計画に示す目標と同じ指標を活用

表 指標・数値目標

指標	単位	現況値	目標値
		令和4年度	令和9年度
公共交通空白地域(自治会単位)の割合	%／年	15.0	11.4

基本目標 2

分かりやすく・使ってみたいと思える利用環境の充実

3) 目標の考え方

利用者目線に立ち安心できる待合環境の整備を目指します。また、路線の運行情報・利用方法・乗り換え案内等の情報を充実するとともに多様な媒体で情報を発信することで、分かりやすく取得しやすいサービスの提供を目指します。

4) 指標・数値目標

■高校生の通学手段に占める公共交通の割合

通学実態に合わせ公共交通の運行内容を見直し、公共交通の利用割合の「増加」を図ります。

【算出方法】

- ・高校生を対象としたアンケート調査を実施し、通学時における移動手段として公共交通を選択した割合を算出します。その結果を用いて評価します。

表 指標・数値目標

指標	単位	現況値	目標値
		令和4年度	令和9年度
高校生の通学手段に占める公共交通の割合	%／年	12.0	20.0

基本目標 3

持続可能な公共交通の基盤整備

5) 目標の考え方

交通事業者（運行・運営）、利用者（運賃収入）、行政（国・県・市町の補助など）で支えることを基本としつつ、公共交通沿線の施設や関係者の協力を得ながら持続性を高める仕組みの構築を目指します。

6) 指標・数値目標

■路線バスの収支率

基本目標 1 に基づき利用者が使いやすい公共交通ネットワークを形成し、これに待合環境整備や情報発信を組み合わせた利用促進を展開することで、利便性向上を図ります。また、利用実績やビッグデータから得られたデータを基に運行内容、運行形態へと見直し効率化を図ります。それらを組み合わせ、燃料費高騰などによる運行経費の増加や人口減少をはじめとした収入の低下に伴い、収支率が平成 27 年度の 34.4% から令和 4 年度の 25.3% と約 9 ポイント減少しているなか、施策を講じて収支率の減少幅を 5 ポイントに抑えます。

【算出方法】

- ・路線バスの運送収入の合計／運行経費の合計から収支率を算出します。その結果を用いて、路線バスが継続して確保・維持できているかを評価します。

※路線バス運送収入、運行経費：交通事業者からの提供データを活用

表 指標・数値目標

指標	単位	現況値	目標値
		令和4年度	令和9年度
路線バスの収支率	%／年	25.3	20.0

4-4 公共交通ネットワークの将来像

秋田県地域公共交通計画と連携し、市町村間の日常生活の移動に必要となる地域間連携軸として地域間幹線系統の確保・維持を図ります。特に、乗車密度の低下が著しいことから、路線の効率化などによる改善策の検討や、交通事業者・近隣市町村を中心として利用促進の展開を進めます。

ハブ拠点は、各地域の主要なポイントとして、都市間・圏域間連携軸、地域間連携軸（地域間幹線系統）及び地域内の公共交通ネットワークとの接続性の確保を図ります。

また、鉄道、路線バス、コミュニティバスでは対応できない小さな需要に対応するため、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を導入し、都市間・圏域間連携軸であるＪＲ花輪線への接続及び公共交通ネットワークへの接続について、地域住民の利便性向上につながるよう確保維持を図ります。

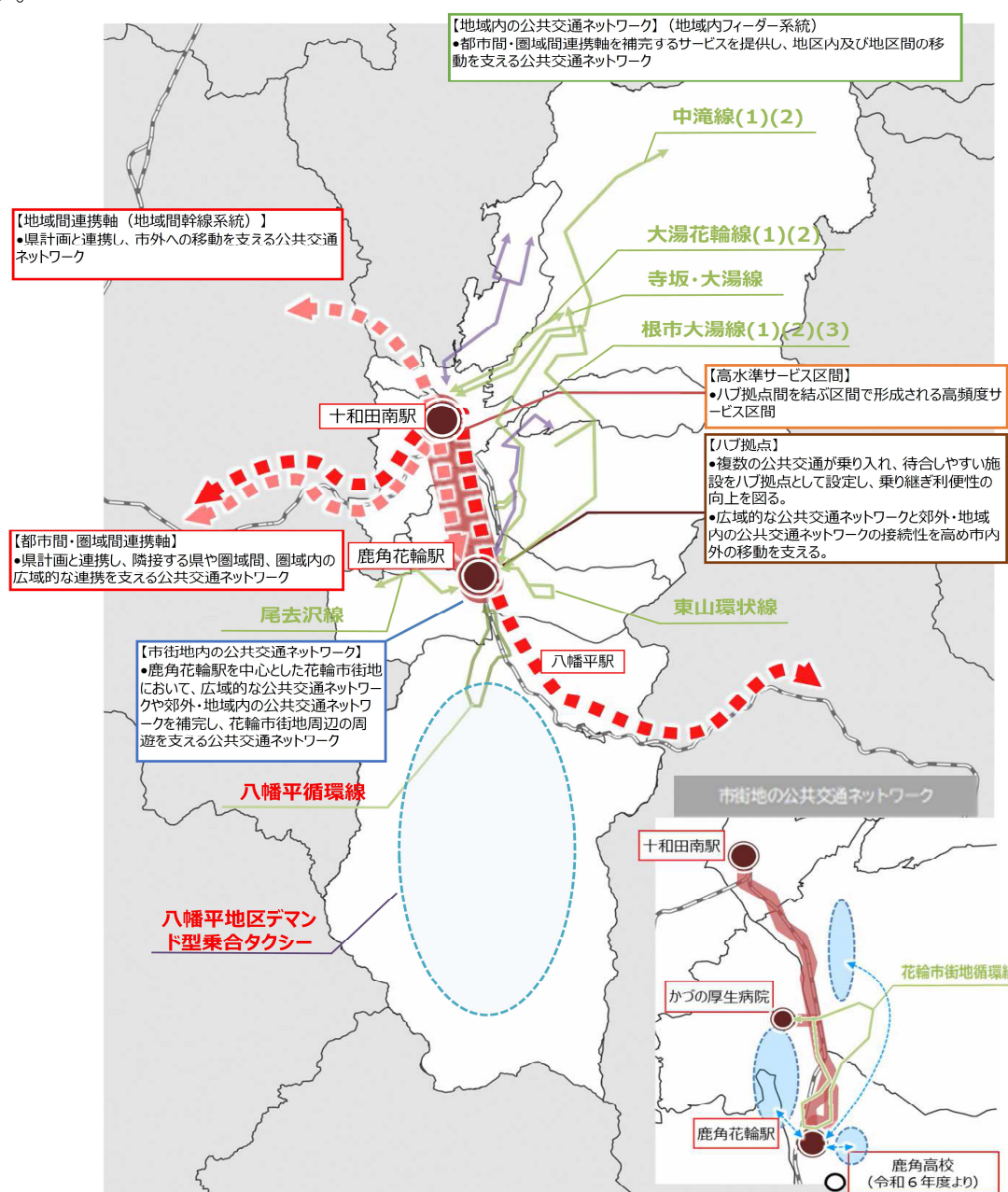


図 将来ネットワークイメージ

公共交通ネットワークの将来像を構成するそれぞれの軸の確保・維持に対する基本的な役割について下表のとおり定めます。

表 鹿角市の地域公共交通の機能等

交通モード		役割	主な対象
都市間・圏域間連携軸※1	鉄道 高速バス	○県計画と連携し、隣接する県や圏域間、圏域内の広域的な連携を支える公共交通ネットワーク	JR 花輪線 みちのく号 ジュピター号
地域間連携軸※2 (地域間幹線系統)	路線バス	○県計画と連携し、市外への移動を支える公共交通ネットワーク ○ハブ拠点に結節	小坂線 花輪・大館線
地域内の公共交通ネットワーク※3	路線バス コミュニティバス	○都市間・圏域間連携軸を補完するサービスを提供し、地域内及び地域間の移動を支える公共交通ネットワーク	花輪市街地循環線※4 寺坂・大湯線※4 尾去沢線※4 田沢湖線 大湯花輪線※4 根市大湯線※4 級ノ木線 上芦名沢・高清水線 東山環状線※4 中滝線※4 八幡平循環線※4 八幡平地区デマンド型乗合タクシー※5
その他	一般乗用 タクシー等	○鉄道、路線バス、コミュニティバスでは対応できない小さな需要に対応	市内を運行するタクシー 八郎太郎号 ドラゴン号

※1：都市間・圏域間連携軸：県計画で位置付けられた軸であり、隣接する県や圏域間、圏域内の広域的な連携を支える役割として、将来的にも維持を図る

※2：地域間連携軸：市町村間の移動をささえ、県民の日常生活を支える重要な役割を担う軸
交通事業者及び沿線市町村と連携した利用促進等を図りながら将来的にも確保・維持を図る

※3：地域内の公共交通ネットワーク：鹿角市内を運行する公共交通を対象とした地域内及び地域間の連携を支える公共交通ネットワーク

※4：地域内フィーダー系統補助金活用系統を指す

※5：八幡平地区デマンド型乗合タクシーは地域住民の移動手段を確保するため実証運行を重ねながら、令和8年4月の本格運行を目指す

表 交通結節点等

	交通拠点（候補案）	役割
ハブ拠点	鹿角花輪駅、かづの厚生病院、十和田南駅	○市民の日常生活に加え、市外からの来訪者が行き交う市の中心的な拠点
高水準サービス区間	鹿角花輪駅～かづの厚生病院～十和田南駅	○ハブ拠点間を結ぶ区間で形成される高頻度サービス区間

※ハブ拠点：複数の公共交通機関が乗り入れ、市内・市外の移動を支える交通拠点

※高水準サービス区間：地域間連携軸及び地域内の公共交通ネットワーク構成する路線で形成されるハブ拠点間を結ぶ区間

4-5 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

フィーダー系統は、都市間・圏域間連携軸や地域間連携軸（地域間幹線系統）を補完する役割を担い、地域内及び地域間の移動に対応する重要な路線です。

これらの路線は買物・通院・通勤・通学時の移動手段としても利用され、それぞれの系統が生活を支える重要な役割も担っています。

しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

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
寺坂・大湯線	花輪営業 所	かづの厚生 病院前	ホテル鹿 角	道路運送 法4条 乗合	路線 定期運行	交通 事業者	フィーダー 補助
尾去沢線	鹿角花輪 駅前	上山	尾去沢				
花輪市街地 循環線	鹿角花輪 駅前	かづの厚生 病院前	鹿角花輪 駅前				
八幡平循環 線	鹿角花輪 駅前	八幡平市民 センター	鹿角花輪 駅前				
中滝線(1)	十和田南 駅	大湯温泉	中滝				
中滝線(2)	中滝	大湯温泉	鹿角花輪 駅前			鹿角市 ※運行は 交通事業 者に委託	
大湯花輪線 (1)	四ノ岱	十和田南駅	鹿角花輪 駅前				
大湯花輪線 (2)	四ノ岱	大湯温泉	十和田南 駅				
根市大湯線 (1)	大湯温泉	根市	鹿角花輪 駅前				

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
根市大湯線 (2)	鹿角花輪 駅前	柴平小学校	級ノ木	道路運送 法4条 乗合	路線 定期運行	鹿角市 ※運行は 交通事業 者に委託	フィーダー 補助
根市大湯線 (3)	大湯温泉	級ノ木	鹿角花輪 駅前				
東山環状線	鹿角花輪 駅前	東山	鹿角花輪 駅前				

4-6 ネットワークにおける留意点

広域・地域間・地域内の移動を支える上で乗り継ぎが生じる場合でも、可能な限り利用者の負担を軽減するため運行ダイヤの見直しや待合環境の整備、分かりやすい情報提供、IC カードなどのキャッシュレス決済の拡大等の利便性向上に向けた対策を講じ、使いやすい公共交通ネットワークの構築を目指します。また、需要が少ない地域は一般乗用タクシーの利活用や地域共働による共助の取組を展開します。

市内で運行している様々な輸送手段（スクールバス、病院送迎バスなど）の活用を検討し、総合的な公共交通ネットワークの構築を目指します。

公共交通を確保・維持していくため、交通事業者（運行・運営）、利用者（積極的な利用、住民主体による取組など）、行政（国・県・市の補助など）が一体となった基盤構築を整備します。

05

目標達成に向けた 施策・事業

5-1 施策一覧

●計画の目標

基本目標 1

誰もが移動しやすい
公共交通ネットワーク
の形成

基本目標 2

分かりやすく・使って
みたいと思える利用環
境の充実

基本目標 3

持続可能な公共交通の
基盤整備

●施策体系

施策 1

市街地における公共交通ネットワークの利便性向上

- 事業 1-1 高水準サービス区間の形成
- 事業 1-2 分かりやすい運賃体系の検討
- 事業 1-3 移動の需要に応じたサービスの導入
- 事業 1-4 公共交通とその他の移動サービスとの連携

施策 2

市内外における公共交通ネットワークの利便性向上

- 事業 2-1 広域的な公共交通ネットワークの見直し
- 事業 2-2 地域内の公共交通ネットワークの見直し

施策 3

分かりやすい利用環境の整備

- 事業 3-1 施設と連携した待合環境の整備
- 事業 3-2 利用案内・待合環境の整備

施策 4

関係機関と取組む使いやすい利用促進の展開

- 事業 4-1 利用促進ツールの見直し
- 事業 4-2 福祉や観光等と連携した利用促進
- 事業 4-3 市民と連携した普及啓発活動の実施

施策 5

公共交通の基盤づくり

- 事業 5-1 地域住民との共働による移動手段の確保
- 事業 5-2 利用しやすい車両の導入
- 事業 5-3 IC カードを活用した利用実績の把握

5-2 事業の内容

施策1 市街地における公共交通ネットワークの利便性向上

事業 1 - 1		高水準サービス区間の形成																																																															
概 要	○花輪市街地周辺において公共交通を利用しにくい地域に対し地域の特性（道路状況や移動量・属性など）に応じて移動手段の確保を検討し、花輪市街地の回遊性向上を図ります。 ○大湯地域や山根地域、末広・瀬田石地域などの市北部に位置する地域は毛馬内地域を中心とした移動実態がみられることから、地域内の公共交通ネットワークを見直し毛馬内地域へのアクセス向上を図ります。 ○地域における移動の活性化を図るため、鹿角花輪駅ーかつの厚生病院ー十和田南駅のハブ拠点を結ぶ区間を「高水準サービス区間」として形成します。 ○「高水準サービス区間」は、分かりやすくダイヤを見直し、利便性向上を図ります。さらに施策4と組み合わせサービスを可視化し認知度向上を図ります。																																																																
	現状 見直し後 <table><tr><th>時</th><th colspan="4">分</th></tr><tr><td>8</td><td>10</td><td>45</td><td>58</td><td></td></tr><tr><td>9</td><td>7</td><td>20</td><td>50</td><td></td></tr><tr><td>10</td><td>3</td><td>36</td><td>52</td><td></td></tr><tr><td>11</td><td>2</td><td>45</td><td>51</td><td></td></tr><tr><td>12</td><td>1</td><td>40</td><td>50</td><td></td></tr></table> 前後のバスの運行時間が近接し、“団子状態”となる時間帯もあり <table><tr><th>時</th><th colspan="4">分</th></tr><tr><td>8</td><td>10</td><td>30</td><td>50</td><td></td></tr><tr><td>9</td><td>10</td><td>30</td><td>50</td><td></td></tr><tr><td>10</td><td>10</td><td>30</td><td>50</td><td></td></tr><tr><td>11</td><td>10</td><td>30</td><td>50</td><td></td></tr><tr><td>12</td><td>10</td><td>30</td><td>50</td><td></td></tr></table> 運行間隔を均すことで、車両数はそのままで移動機会を増加（利便性の向上） 図 パターンダイヤイメージ 図 分かりやすいダイヤイメージ						時	分				8	10	45	58		9	7	20	50		10	3	36	52		11	2	45	51		12	1	40	50		時	分				8	10	30	50		9	10	30	50		10	10	30	50		11	10	30	50		12	10	30	50
時	分																																																																
8	10	45	58																																																														
9	7	20	50																																																														
10	3	36	52																																																														
11	2	45	51																																																														
12	1	40	50																																																														
時	分																																																																
8	10	30	50																																																														
9	10	30	50																																																														
10	10	30	50																																																														
11	10	30	50																																																														
12	10	30	50																																																														
実施主体	鹿角市、バス事業者、鉄道事業者																																																																
実施期間	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度																																																												
	検討・調整 整い次第再編 継続・見直し																																																																

事業 1-2	分かりやすい運賃体系の検討				
概 要	○「高水準サービス区間」の運賃体系の見直しを検討し、区間内の運賃を分かりやすい運賃体系へと見直し、便利なサービス区間を目指します。				
実施主体	鹿角市、バス事業者				
実施期間	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	検討・調整				整い次第導入

事業 1-3	移動の需要に応じたサービスの導入				
概 要	○花輪市街地の公共交通不便地区に住む市民の移動を支えるため、移動需要を的確に把握します。 ○移動需要量に応じて、交通事業者及び市が運行する既存の公共交通の運行形態や運行内容を見直します。 ○既存の公共交通の見直しでカバーできず少量で分散した移動需要量の場合は、地域住民との共働による移動手段や新しい技術を活用したAI オンデマンド交通の導入を検討します。				
	現状・問題の把握、課題の抽出 既存の公共交通の見直し等 を検討 可能 既存の公共交通の運行内容 を見直し 新たな移動手段の検討 他の運送形態の検討 デマンド交通 自家用有償運送 許可・登録を要しない運送 など 運行内容の検討 フィードバック 関係者調整 運行 図 地域の実情に見合った交通手段の検討イメージ				
実施主体	鹿角市、バス事業者、タクシー事業者				
実施期間	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	検討・調整 導入準備 整い次第再編 継続・見直し				

事業 1-4	公共交通とその他の移動サービスとの連携				
概 要	○ハブ拠点において鉄道、路線バス、地域内交通等を乗り継いで目的地へ移動できるよう乗場環境やダイヤを見直します。 ○各交通機関でダイヤ改正の時間差による持続性の損失を防ぐため、関係者間（交通事業者、行政）でのダイヤ改正情報を共有します。 ハブ拠点 地域内交通 広域交通（路線バス） 円滑なダイヤ接続 図 ハブ拠点における乗り換えイメージ				
	実施主体				
	鹿角市、バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者				
実施期間	令和 5 年度 令和 6 年度 令和 7 年度 令和 8 年度 令和 9 年度				
	ダイヤ改正情報共有・ダイヤの見直し 乗継環境の検討・調整 乗継環境の整備 乗継環境の維持・見直し				

施策2 市内外における公共交通ネットワークの利便性向上

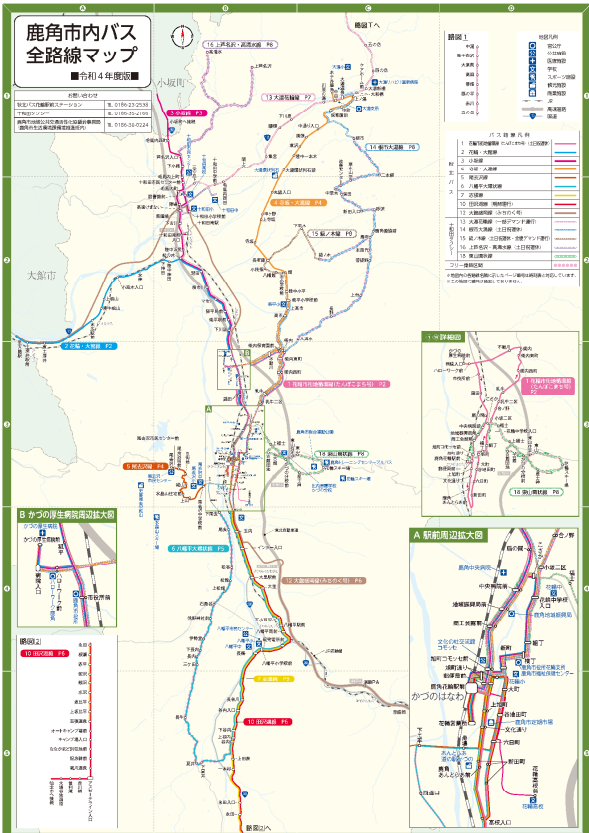
事業2-1	広域的な公共交通ネットワークの見直し				
概要	○秋田県地域公共交通計画と連携し広域的な公共交通ネットワークの確保・維持に努めます。 ○日常生活の移動手段として通勤・通学に利用されているＪＲ花輪線に関して、近隣自治体と連携しながら確保・維持を図ります。 ○地域間連携軸に位置付けている地域間幹線系統は、交通事業者をはじめ県や隣接自治体と協議を行いながら見直しを図り路線の効率化を検討します。 ○路線の見直しを検討するにあたり、利用実績やビッグデータ（ＩＣカード、バスロケーションシステムなどの車両の運行情報データなど）を基に需要の多寡に応じた適正なサービスレベル（路線数・便数・車両総台数等）を見定めながら検討を進めます。				
実施主体	鹿角市、バス事業者、鉄道事業者				
実施期間	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
	検討・調整		整い次第再編	継続・見直し	

事業 2-2	地域内の公共交通ネットワークの見直し				
概 要	○地域ごとに買い物、通院、通勤・通学において朝夕と日中帯の移動傾向が異なることを考慮し、朝夕は定時定路線型の運行形態を基本とします。日中帯は、利用実態を踏まえ地域の実情にあった運行内容・運行形態へ見直し効率化を図ります。 ○地域内の公共交通ネットワークと地域間連携軸及び都市間・圏域間連携軸の接続性向上を図るため、鉄道及び路線バスの時間に合わせて地域内の公共交通ネットワークを構成する路線バスのダイヤを見直します。 ○高校再編後の通学に利用できるよう、高校生の通学に利用されている路線は経路の変更及びダイヤの見直しを検討します。 ○路線の見直しを検討するにあたり、利用実績やビッグデータ（ＩＣカード、バスロケーションシステムなどの車両の運行情報データなど）を基に需要の多寡に応じた適正なサービスレベル（路線数・便数・車両総台数等）を見定めながら検討を進めます。（再掲）				
実施主体	鹿角市、バス事業者、タクシー事業者				
実施期間	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	検討・調整 → 整い次第再編 → 継続・見直し →				

施策3 分かりやすい利用環境の整備

事業 3-1	施設と連携した待合環境の整備				
概 要	○ハブ拠点以外では、地域内の公共施設や商店等拠点として位置づけ、屋内の待合環境の充実や、雨や雪などの悪天候であっても路線バスを待ちやすい環境の整備について検討します。 図 鹿角花輪駅のバス待合スペース				
実施主体	鹿角市、バス事業者、タクシー事業者、商工会、観光協会				
実施期間	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	検討・調整 整い次第再編 継続・見直し				
事業 3-2	利用案内・待合環境の整備				
概 要	○交通結節機能（乗場案内、乗継案内、行先表示等）を備えたバス停標識等を改善し、案内機能を強化します。				
実施主体	鹿角市、バス事業者、タクシー事業者、商工会、観光協会				
実施期間	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	検討・調整 整い次第再編 継続・見直し				

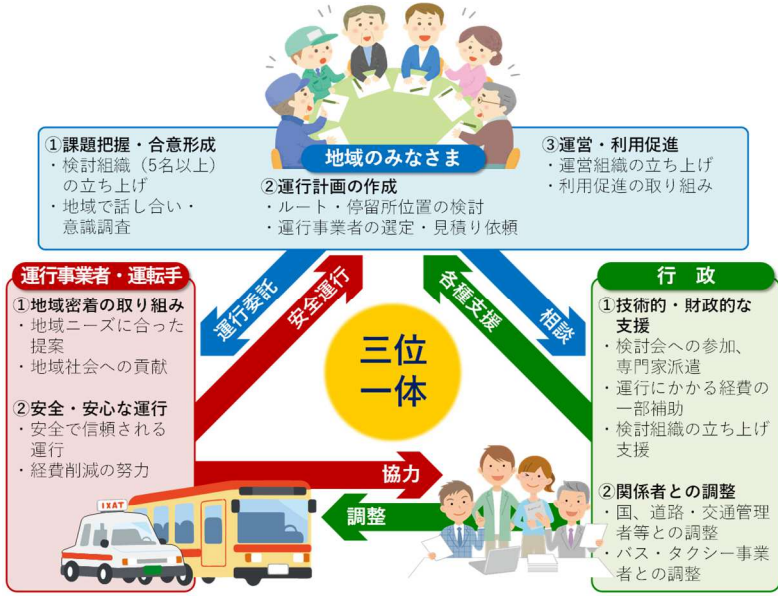
施策 4 関係機関と取組む使いやすい利用促進の展開

事業 4-1	利用促進ツールの見直し				
概 要	○鹿角市内バス全路線マップや鹿角市路線バス時刻表に高水準サービス区間を分かりやすく表示するとともに、ＩＣカードの導入や運賃など利便性向上をＰＲする内容へと見直します。 ○鹿角市路線バス時刻表は鉄道・路線バス・乗合タクシー等の市内を運行する公共交通のダイヤが一体的に示された時刻表への見直し、わかりやすさの向上を図ります。				
					
	図 鹿角市内バス全路線マップ				
実施主体	鹿角市、バス事業者、タクシー事業者、市民				
実施期間	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	検討・調整 作成・配布				

事業 4-2	福祉や観光等と連携した利用促進				
概 要	○鹿角市内バス全路線マップや鹿角市路線バス時刻表は市民や来訪者へ配布・HPなどで広く周知するほか、転入者や進学など生活スタイルが変わる時期に合わせて配布し最新の情報発信を組み合わせます。 ○ダイヤや運賃を国の指定様式（GTFS-JP）へ変換し、データの公表を進めます。また、データ更新を適切に行い、最新の乗合情報案内事業者（google や NAVITIME 等）に提供しスマートフォンを活用した情報発信を図ります。 ○デジタルサイネージを活用し、リアルタイムな情報発信を検討します。 ○電子マネー機能により利用者側のメリットや乗降データの収集・分析に基づく運行計画の検討が可能となるなど事業者側のメリットが享受できる IC カードを導入します。 ○商業施設と連携し、公共交通利用者が買い物をした際に特典を付与するなど、利用促進に努め公共交通の魅力を高めます。 ○観光客向けのフリーパスの販売や観光地で体験できる様々なメニューと公共交通のチケットをセットにした観光向けパスに関して検討します。 ○運転免許証返納者及び高齢者に対し、補助金を活用した支援を継続します。 図 オープンデータの展開イメージ				
実施主体	鹿角市、バス事業者、タクシー事業者、商工会、観光協会				
実施期間	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	時刻表は毎年配布				
	路線マップは路線の再編にあわせて、内容を見直し・配布				
	IC カードの導入				
	データの作成・更新及び展開				
	運転免許返納者に対する支援継続				

事業 4-3	市民と連携した普及啓発活動の実施				
概 要	○バス乗車体験イベントや市民との意見交換会を継続し、公共交通に対する市民の意識醸成を促します。				
実施主体	鹿角市、バス事業者、タクシー事業者、市民				
実施期間	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	啓発活動の実施 				

施策 5 公共交通の基盤づくり

事業 5-1	地域住民との共動による移動手段の確保				
概 要	○需要に応じた新たな交通サービスを検討する場合、地域住民が選択できる交通手段確保の仕組みを推進します。  図 共動による移動手段の確保イメージ				
実施主体	鹿角市、バス事業者、タクシー事業者、住民組織				
実施期間	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	住民組織の 立ち上げ	運行内容の 検討	実証運行	導入	継続・見直し

事業 5-2	利用しやすい車両の導入				
概 要	○高齢者等の利便性向上や低炭素な交通システムの実現のため、低床バスやハイブリットバスなど環境にやさしい車両の導入を検討します。  図 ワンステップバス  図 ノンステップバス  図 ユニバーサルデザイン タクシー				
実施主体	鹿角市、バス事業者、タクシー事業者				
実施期間	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	車両の更新 				

事業 5-3	IC カードを活用した利用実績の把握				
概 要	○IC カードの利用実態を把握し、利用者の利便性向上や各種施策に活用できるデータを取得します。 ○取得したデータ（利用時間帯・乗降場所・属性など）を基に運行状況や利用実態（利用者数・時間帯別利用者数・区間別利用者数・属性別利用者数 など）を適切に把握します。それらのデータを基に運行内容及び運行形態を見直す基礎データとして活用することで路線バスの利便性向上を図ります。 				
実施主体	鹿角市、バス事業者、タクシー事業者				
実施期間	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	利用実績データの取得 				

06

事業・施策の 推進体制

6-1 推進・管理体制

本計画の推進にあたっては、鹿角市が中心となって市民・交通事業者・関係主体等と連携・共動し取り組むとともに、それぞれの主体に基本的な役割を分担します。

今後も引き続き下記の関係主体等から構成された「鹿角市地域公共交通活性化協議会」の会議による管理のもと、本計画全体の推進および事業の進捗状況の確認、目標の達成状況の確認等を行い、本計画の事業を着実に推進します。

6-2 本計画の管理方法

各基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、事業ごとにP D C Aサイクル（計画（PLAN）・実行（DO）・評価（CHECK）・改善（ACTION）の循環検討手法）の考え方に基づき、検証を実施するほか、具体的に示す事業内容を踏まえて指標及び目標値を設定し、本計画による定量的な効果について把握します。

また、年度ごとの実施において、本計画や地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助事業）に関する協議などを行うため、適宜協議会を開催し、評価結果を検証するとともに、有識者等の意見を踏まえ実施中の事業内容等を改善するほか、次年度に向けた事業計画の検討を行います。

そのほか、本計画の最終年度には本計画全体の評価等を行いつつ、本計画の見直し及び時期計画の策定に向けた検討を進めます。

表 計画の推進方法

区分	実施項目	令和5年度 (1年目)	令和6年度 (2年目)	令和7年度 (3年目)	令和8年度 (4年目)	令和9年度 (5年目)
計画	施策・事業の評価・検証 (プロセスの評価・検証)	実施	実施	実施	実施	実施
	目標の達成状況の評価 (効果の評価)			中間評価		最終評価
会議	鹿角市地域公共交通活性化協議会	開催 (年1~3回)	開催	開催	開催	
調査	利用状況の分析・検証	実施	実施	実施	実施	実施
	利用ニーズ把握調査の実施					実施

表 年度ごとの実施内容

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
地域公共交通会議等の開催				会議①			会議②					会議③	
庁内調整							予算要求						
フィーダー系統補助金関係				計画認定申請			認定		補助金交付申請 (前年度分)		自己評価		
計画に基づき実施する内容	計画・事業に関連する行事	準備 施策・事業の実施 D 計画(指標)のモニタリング C 施策・事業のモニタリング C 次年度への見直し検討 A											
	補助事業等に関連する行事	地域公共交通確保維持改善事業計画の作成 P											

07

參考資料

7-1 策定体制

鹿角市地域公共交通活性化協議会設置要綱

平成 26 年 2 月 1 日訓令第 3 号

(趣旨)

第 1 条 鹿角市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）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「法」という。）第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うとともに、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の向上を図るために必要な事項を協議するため設置する。

(業務)

第 2 条 協議会は、次の業務を行う。

- (1) 地域公共交通計画の作成及び変更の協議に関すること。
- (2) 地域公共交通計画の実施に係る協議に関すること。
- (3) 地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保や地域公共交通活性化のために必要と認めること。

(委員)

第 3 条 協議会は委員 25 人以内で組織し、次に掲げる者を市長が委嘱する。

- (1) 市内公共交通事業者
- (2) 道路管理者、関係機関・団体、その他地域公共交通計画に定める事業を実施すると見込まれる者
- (3) 市民、地域公共交通利用者
- (4) 県警、学識経験者、その他
- (5) 市職員

(委員の任期)

第 4 条 委員の任期は、次のとおりとする。

- 2 前条に掲げる委員のうち、行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。
- 3 前項以外の委員については 2 年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残存期間とする。

(会長及び副会長)

第 5 条 協議会に会長及び副会長を置く。

- 2 会長は鹿角市副市長をもって充て、副会長は会長が指名する者とする。
- 3 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 4 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(会議)

第 6 条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数の出席が無ければ開くことができない。

- 3 委員は、都合により会議を欠席する場合は、代理の者を出席させることができることとし、代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 4 会議の決議方法は出席委員の総意をもって決することを原則とする。
- 5 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 6 協議会は、必要があると認められるときは、委員以外の関係者に対して資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第7条 法第6条第5項の規定により、協議会で協議が調った事項については、協議会の委員は、その協議結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第8条 協議会の事務局は、市民部生活環境課に置く。

- 2 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(監査)

第9条 協議会に監査委員を2名置く。

- 2 監査委員は、委員のうちより会長が指名する。
- 3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(その他)

第10条 この要綱に定めるもののほか必要な事項については、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成26年2月1日から施行する。

附 則 (平成27年3月31日訓令第40号)

この要綱は、平成27年4月1日から施行する。

附 則 (令和3年4月1日訓令第87号)

この訓令は、令和4年4月1日から施行する。

附 則 (令和4年12月15日訓令第154号)

(施行期日等)

- 1 この要綱は、令和4年12月15日から施行し、改正後の鹿角市地域公共交通活性化協議会設置要綱の規定は、令和4年4月1日から適用する。

(経過措置)

- 2 前項の規定にかかわらず、令和5年3月31日までの間は、改正前の鹿角市地域公共交通活性化協議会設置要綱（以下「改正前の要綱」という。）第1条に規定する地域公共交通網形成計画に係る改正前の要綱第2条の規定は、なおその効力を有する。

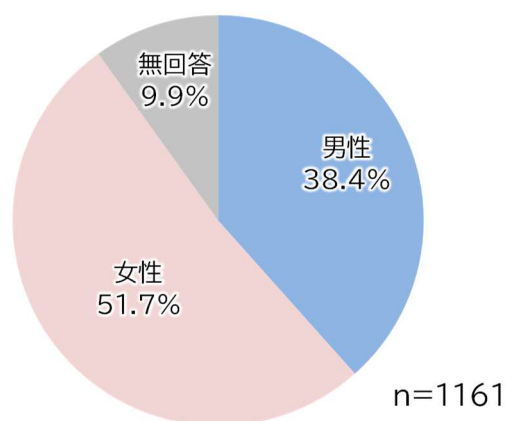
7-2 ニーズ調査の実施概要

1. 市民アンケート

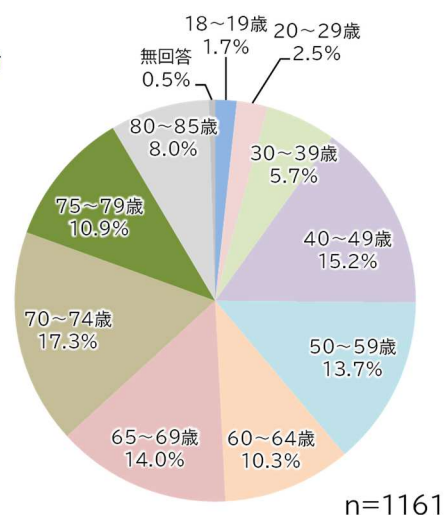
項 目	内 容
調査対象	市内在住の18歳以上85歳以下の男女
配布・回収方法	郵送配布、郵送又はWeb回収
配布・回収数	回収数:1,161票(回収率46.4%)
調査項目	日常生活の移動実態、公共交通の利用、公共交通に対する認識・考え、移動に対する考え、コロナ禍による行動変容、基本属性

1) 回答者属性

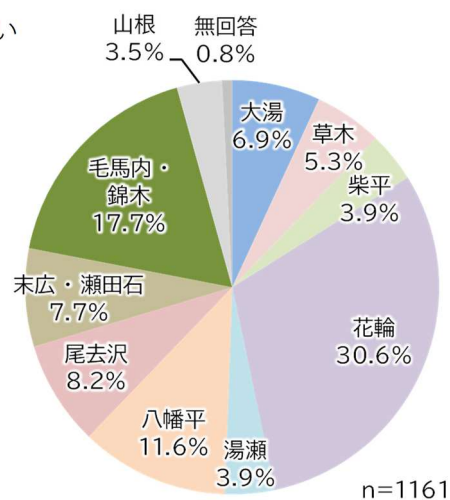
●性別



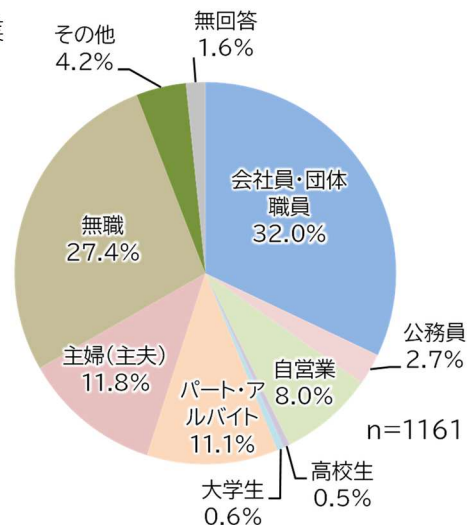
●年齢



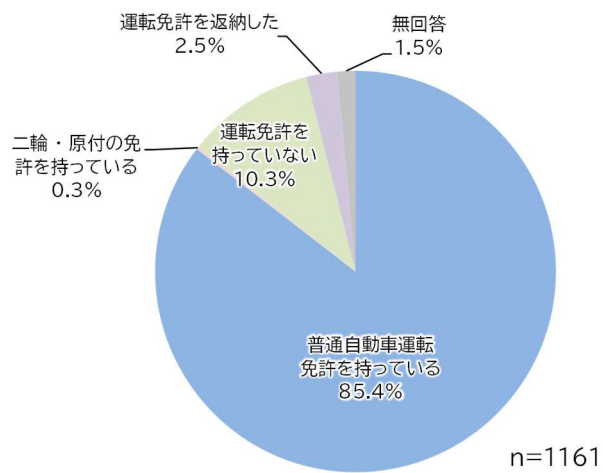
●お住まい



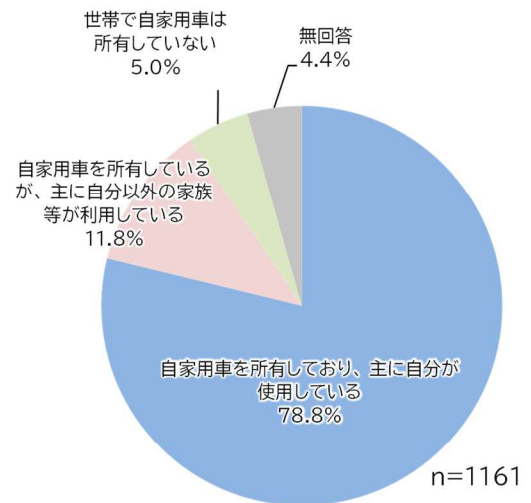
●職業



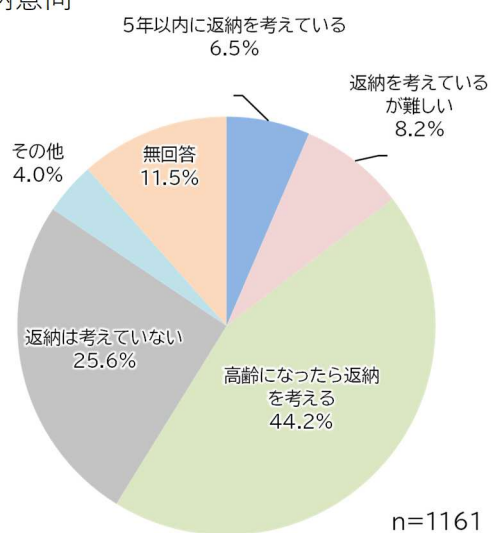
●免許所有状況



●自家用車の有無

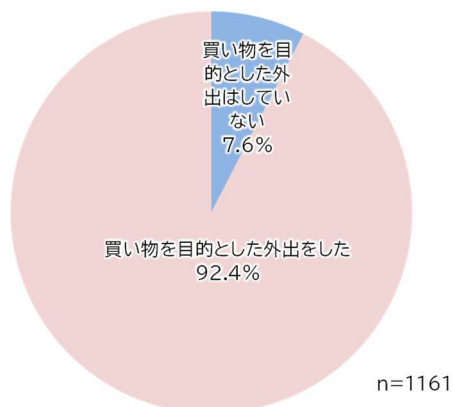


●免許返納意向

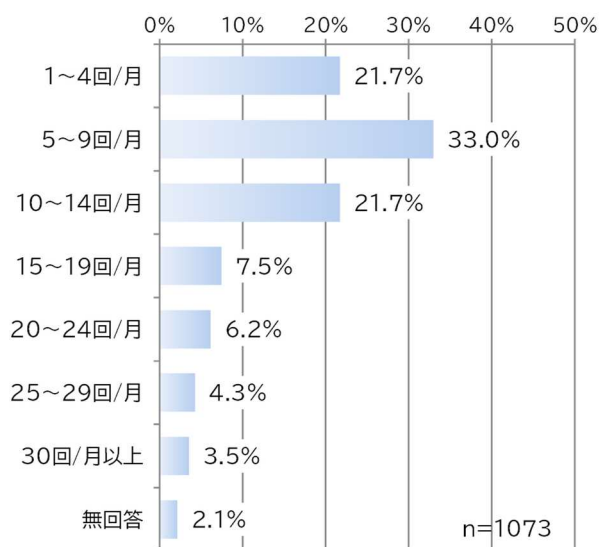


2) 買い物時の移動実態

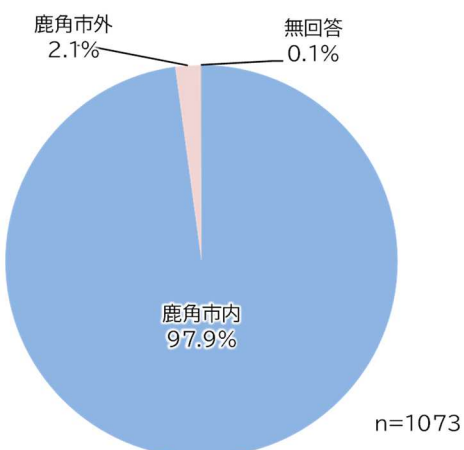
●買い物の有無



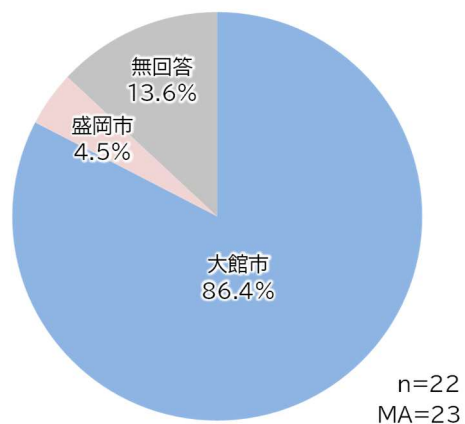
●移動頻度



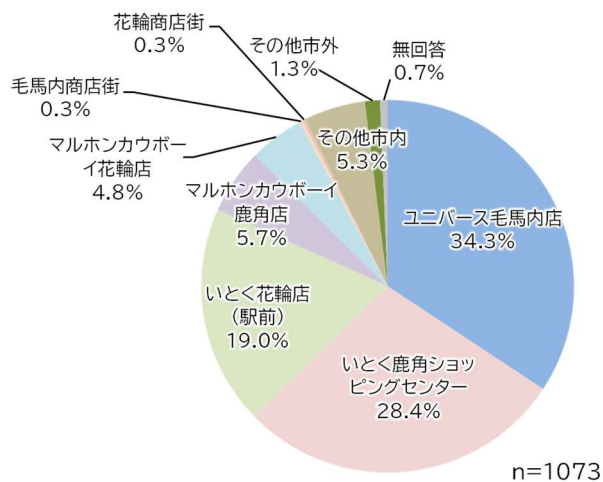
●行先



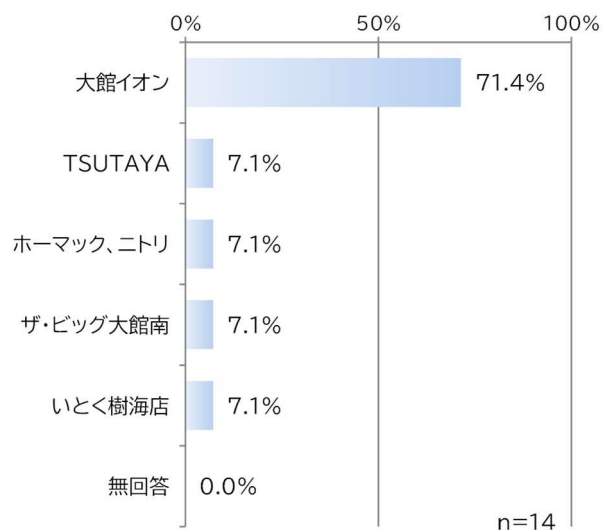
●市外の行先



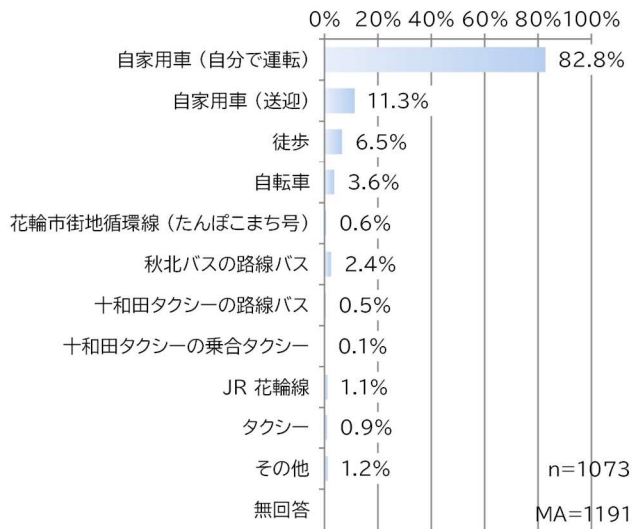
●行先（市内施設）



●行先（市外施設）



●移動手段

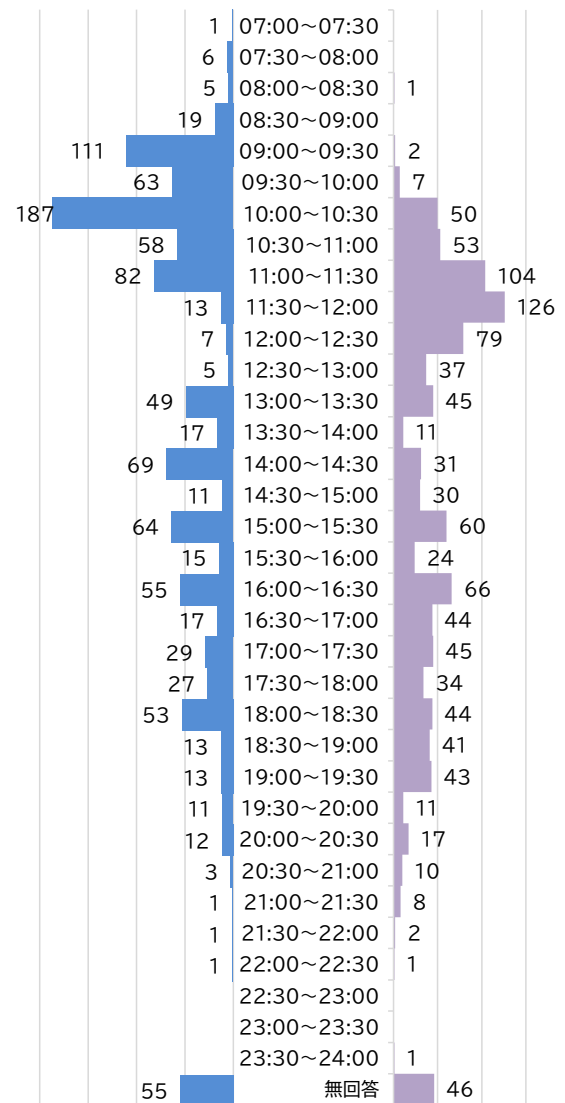


●移動時間

買い物

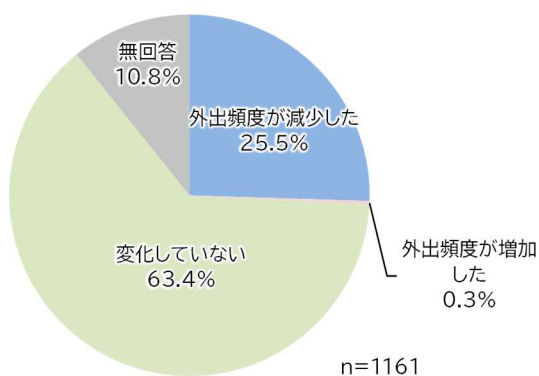
出発時間

帰宅時間

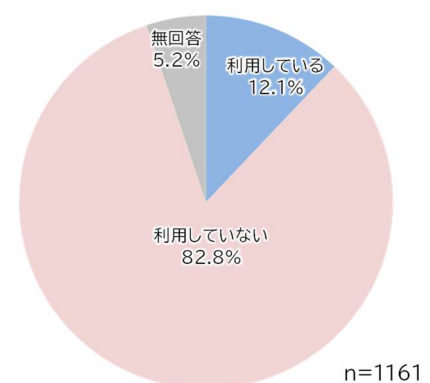


●新型コロナウイルスの影響による

外出頻度の変化

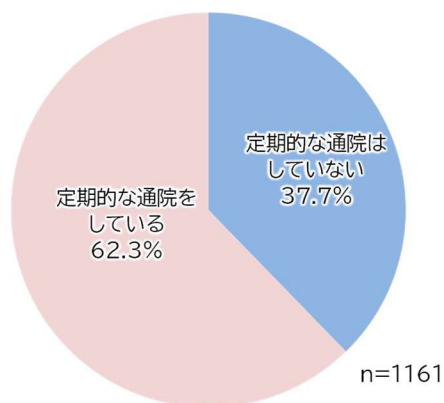


●買い物支援サービスの利用有無

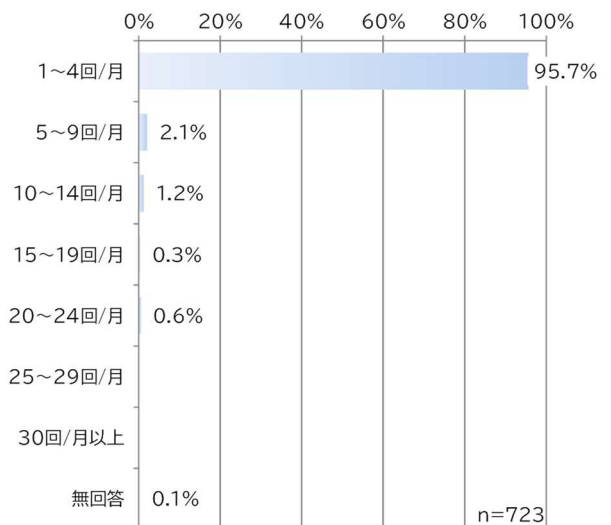


3) 通院時の移動実態

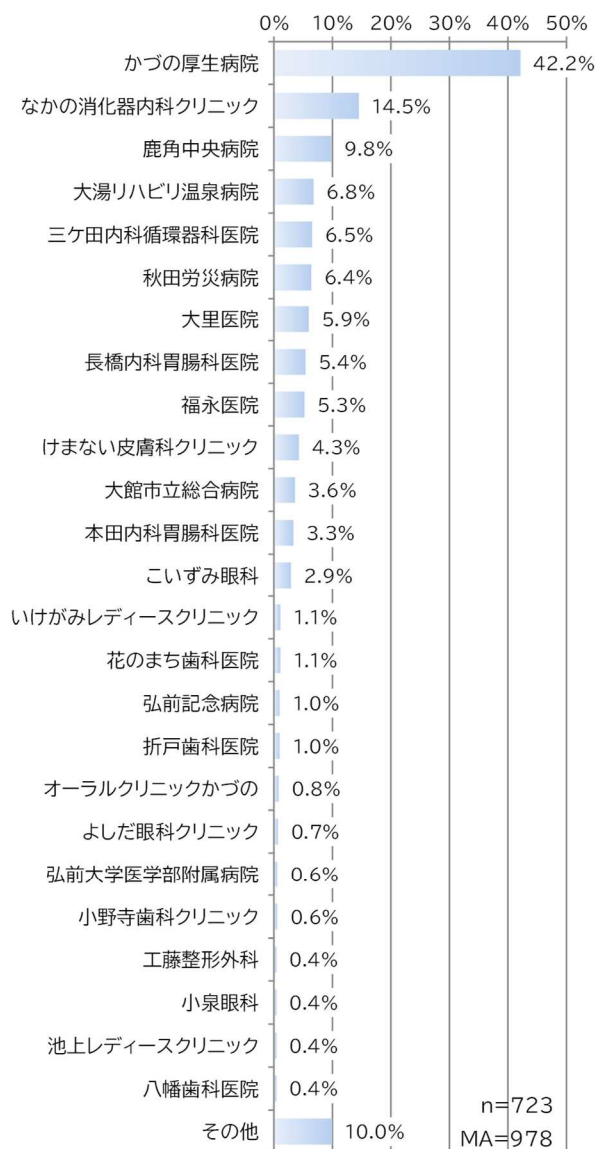
●通院の有無



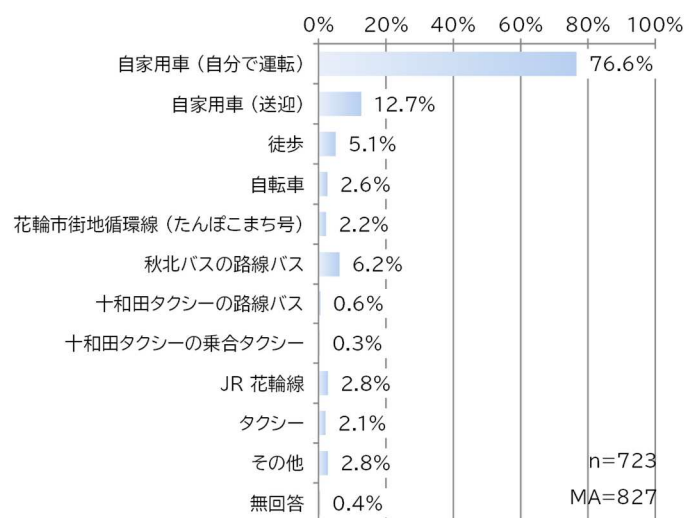
●通院頻度



●通院先



●移動手段



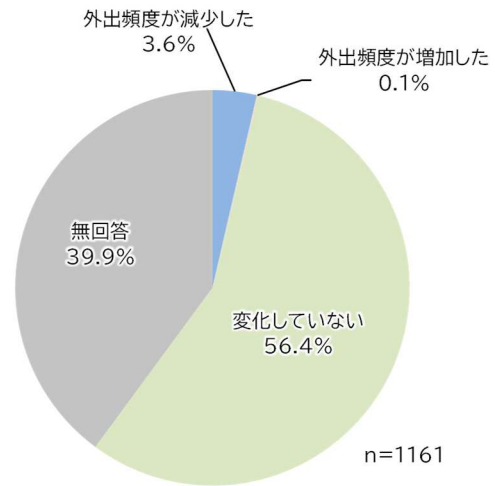
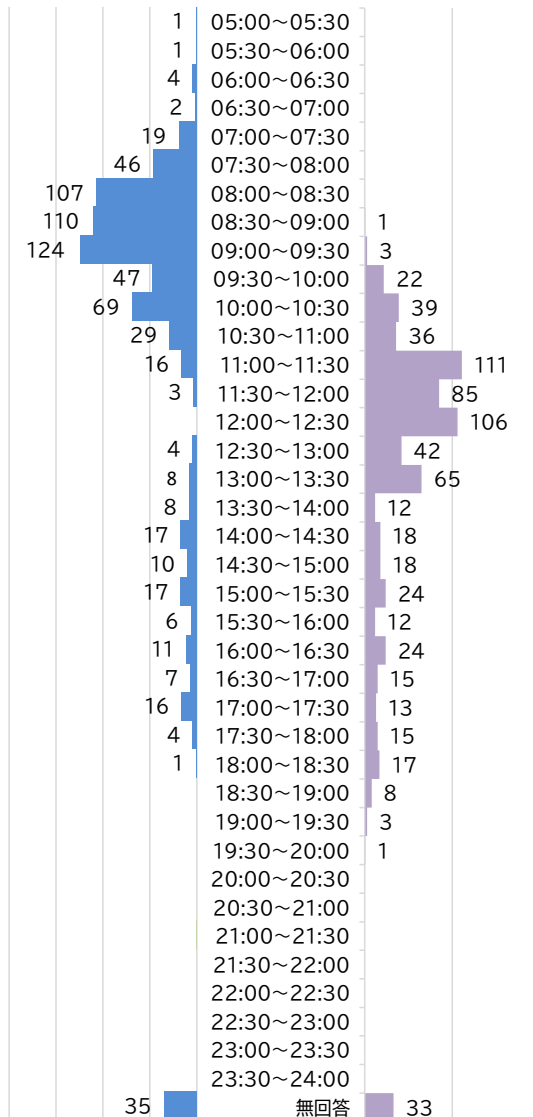
●通院時間

●新型コロナウイルスの影響による外出頻度の変化

通院

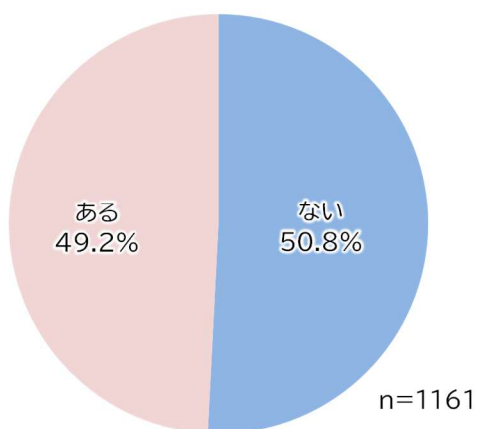
出発時間

帰宅時間

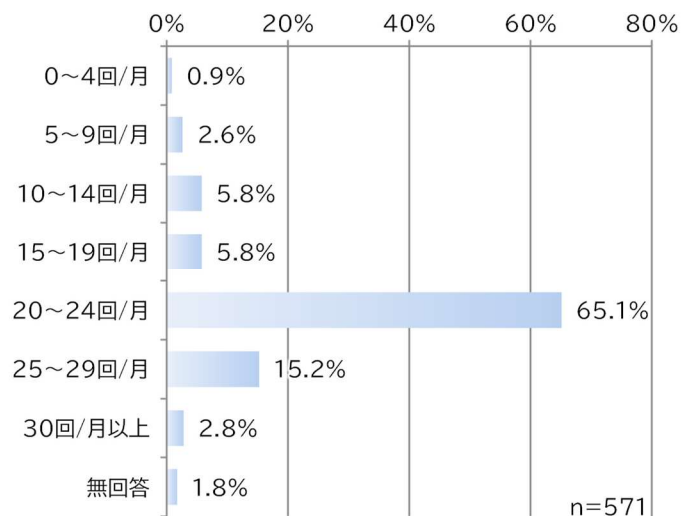


4) 通勤・通学時の移動実態

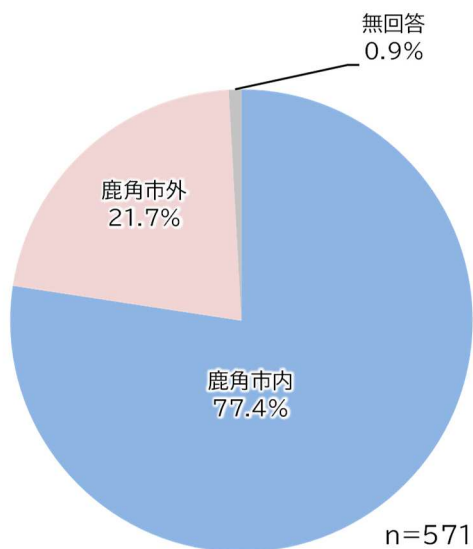
●通勤・通学の有無



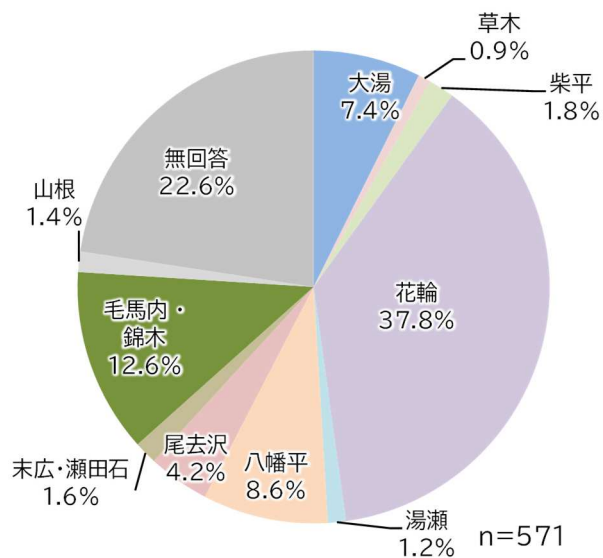
●移動頻度



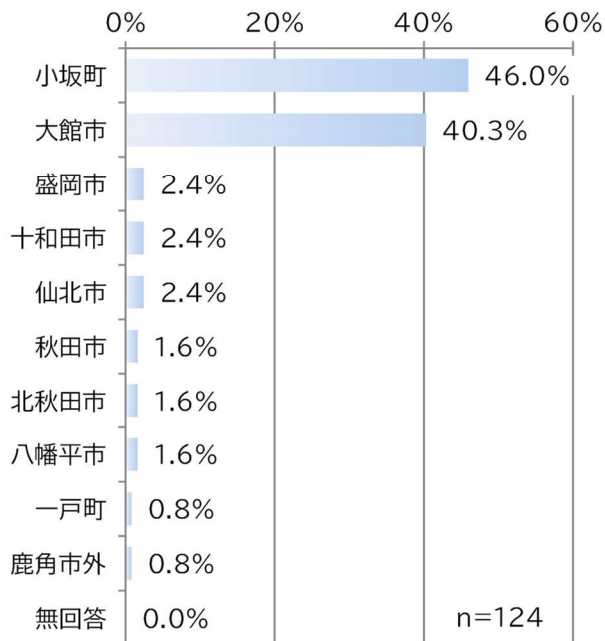
●通勤・通学先（市内）



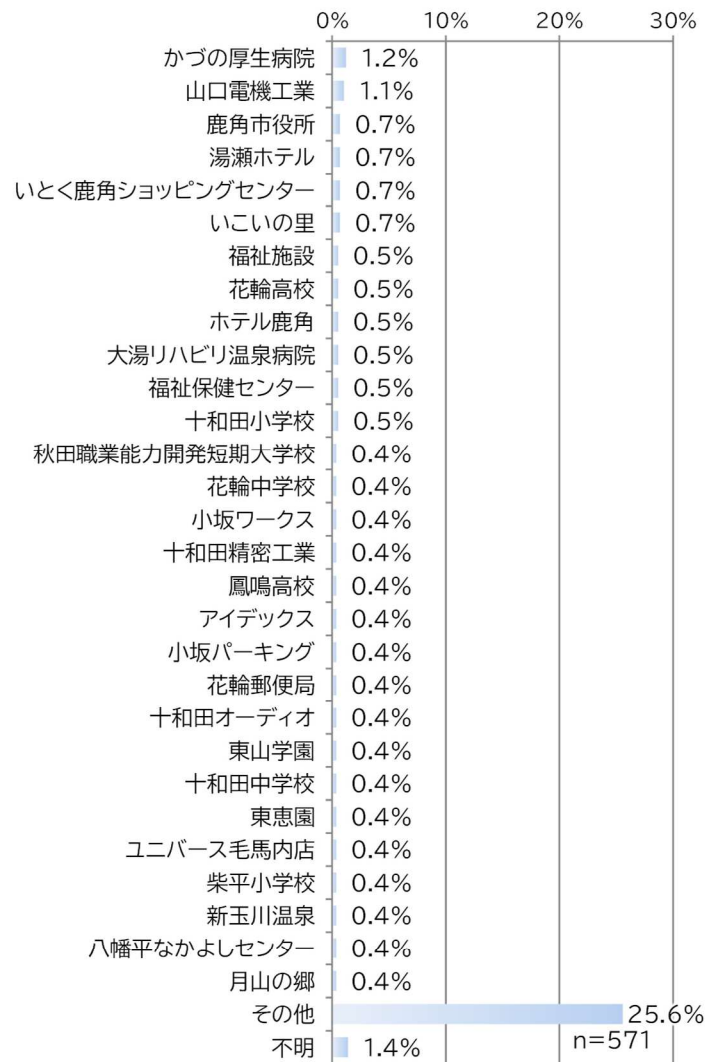
●通勤・通学先（地区内）



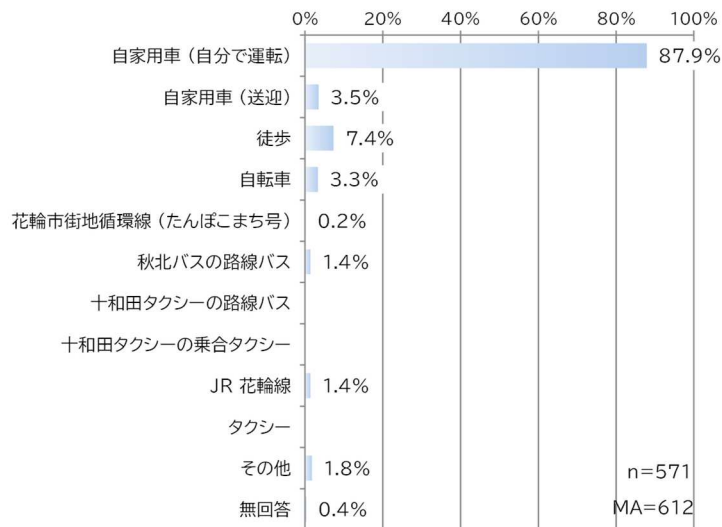
●通勤・通学先（市外）



●通勤・通学先（施設名）

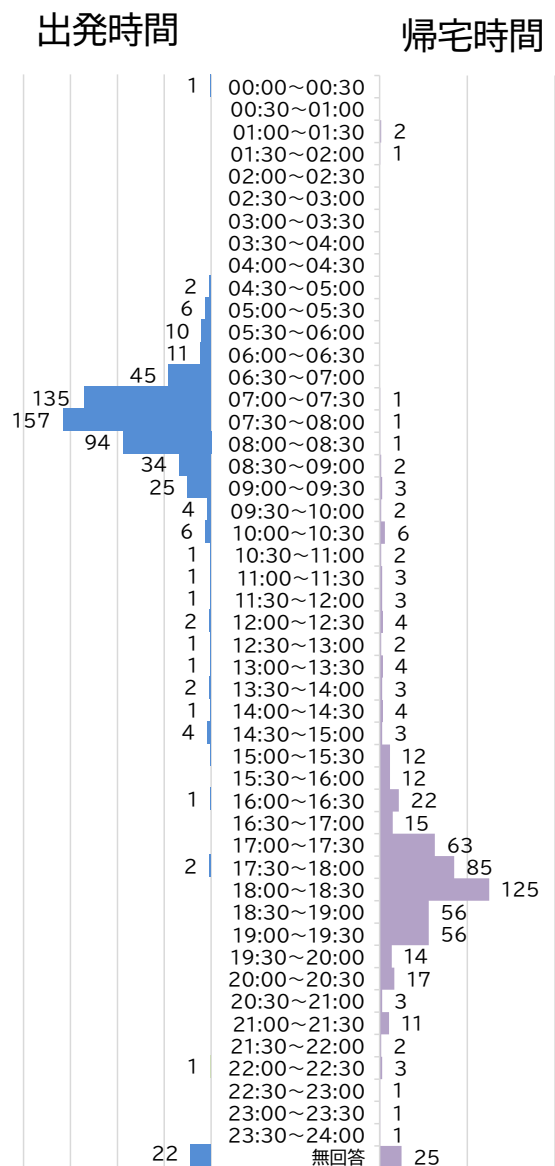


●移動手段

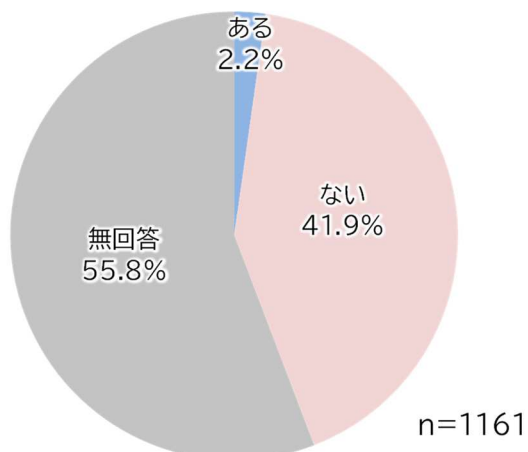


●移動時間

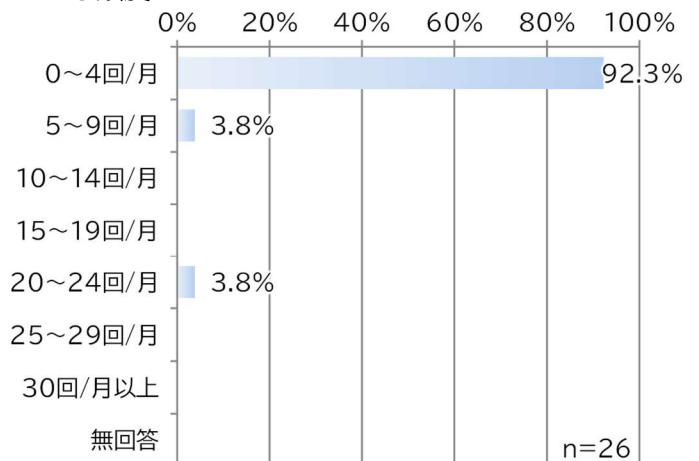
通勤・通学



●リモートワーク・リモート授業の実施状況

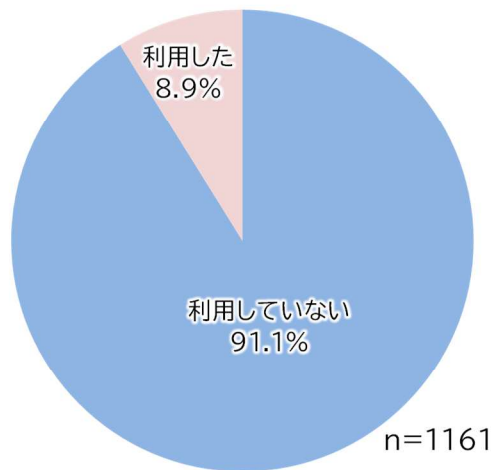


●頻度

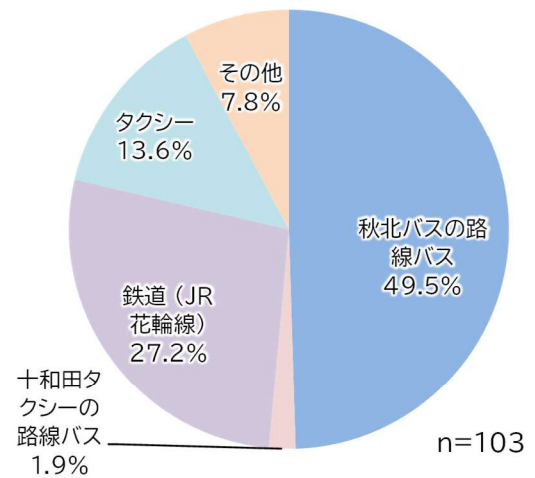


5) 公共交通の利用状況

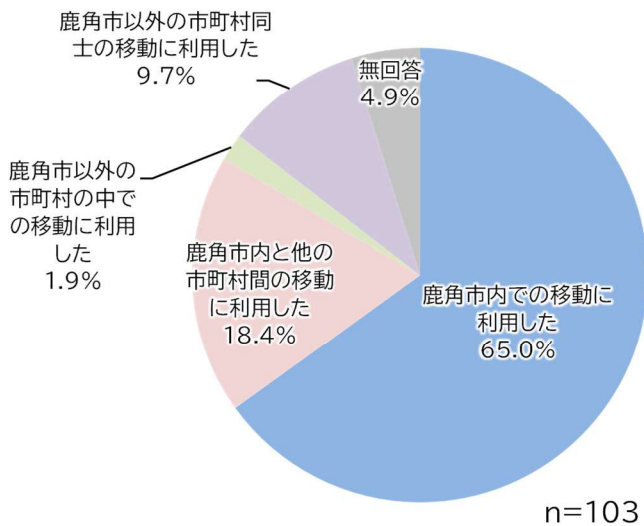
●公共交通の利用有無



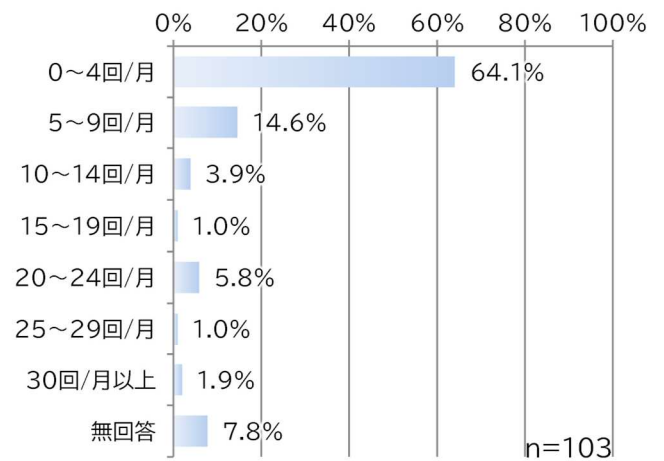
●最近30日以内に最も利用した公共交通



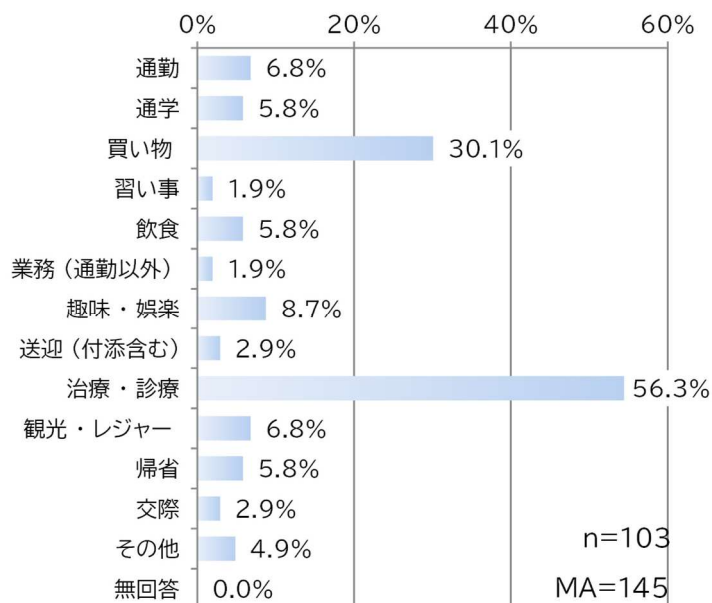
●公共交通の利用区間



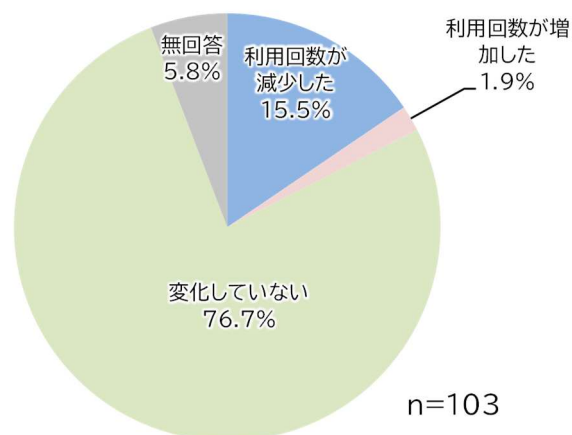
●公共交通の利用頻度



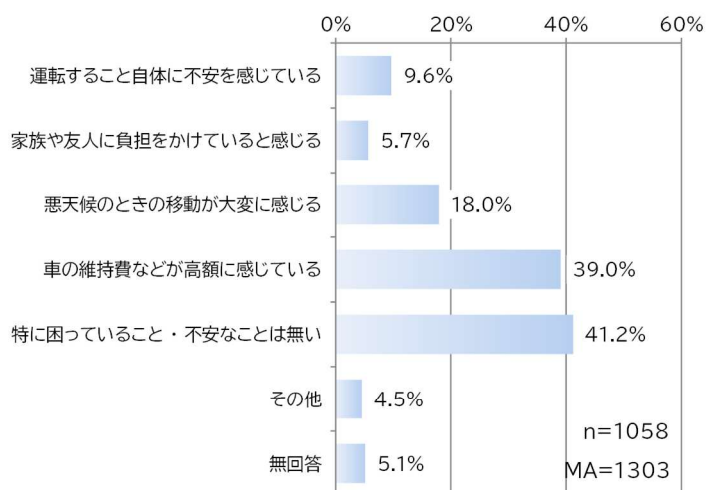
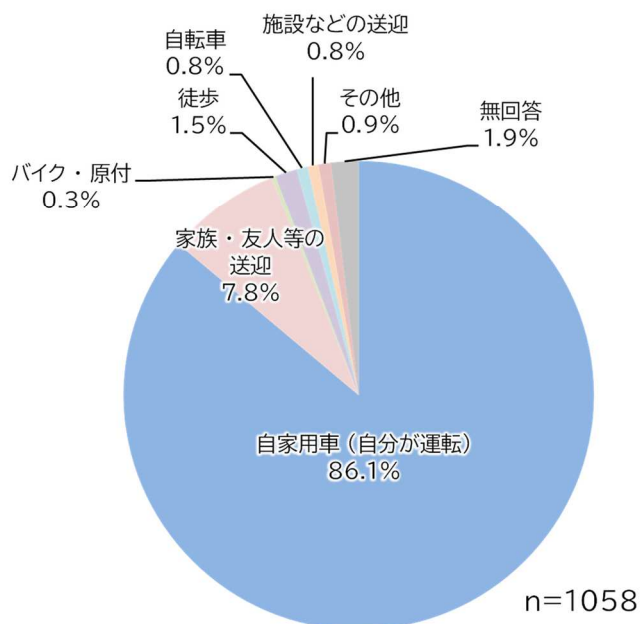
●公共交通の利用目的



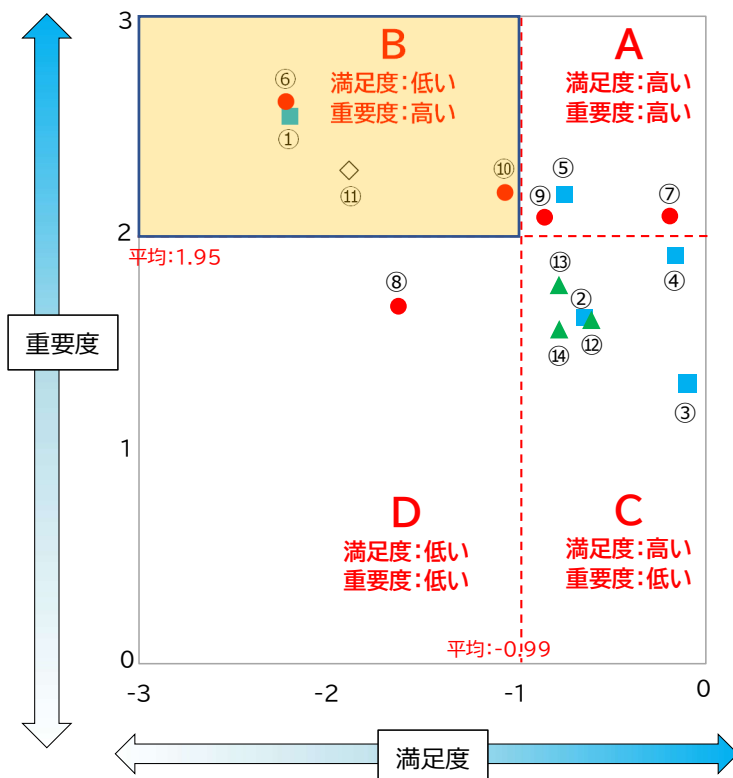
●新型コロナウイルスの影響による利用の変化



●現在利用している移動手段（公共交通を利用しない人） ●利用する上で困っていること・不安なこと



●公共交通に対する満足度



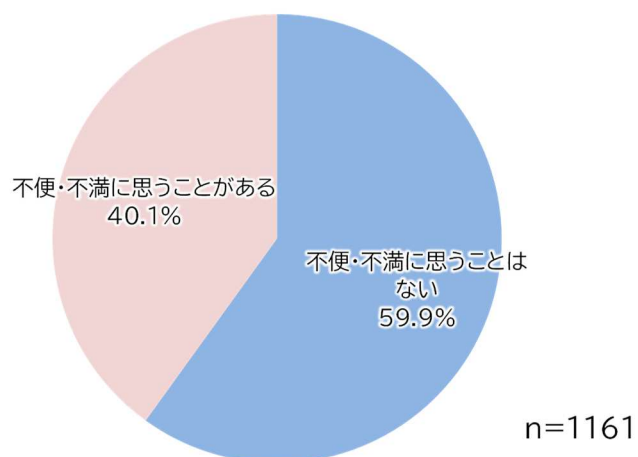
凡例		
①～⑤	鉄道	■
⑥～⑩	路線バス	●
⑫～⑭	乗合タクシー	▲
⑪	鉄道・路線バス共通	◇

※満足度は、「 $((\text{満足} \times 10) + (\text{やや満足} \times 5) + (\text{やや不満} \times (-5)) + (\text{不満} \times (-10))) / (\text{満足、やや満足、普通、やや不満、不満の回答数の合計})$ 」で算出した

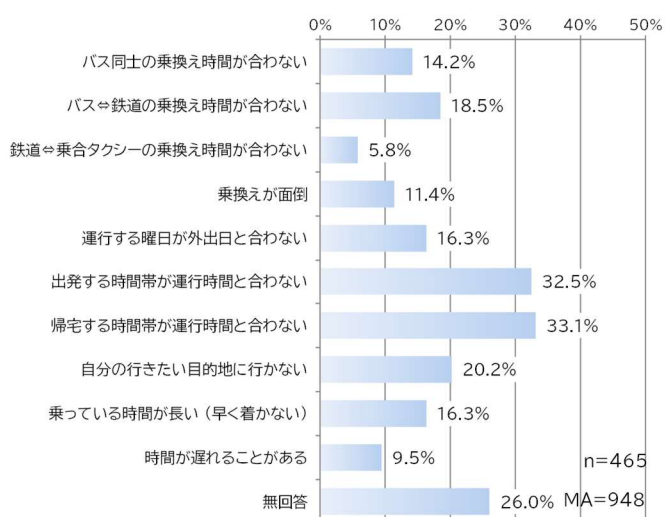
※重要度は、「 $((\text{重要である} \times 5) + (\text{重要ではない} \times (-5)) / (\text{重要である、どちらでもない、重要ではないの回答数の合計})$ 」で算出した

カテゴリー	項目	満足度	重要度
鉄道	①鉄道の1日の運行本数・運行間隔	-2.20	2.54
	②鉄道の自宅・目的地から最寄り駅までの距離	-0.64	1.60
	③鉄道駅の待合所の待ちやすさ	-0.10	1.30
	④鉄道の運賃の設定	-0.16	1.89
	⑤利用方法・運行情報のわかりやすさ	-0.75	2.17
路線バス	⑥最寄りバス路線の1日の運行本数・運行時間	-2.22	2.60
	⑦自宅や目的地から最寄りバス停までの距離	-0.19	2.07
	⑧路線バスの待合所や停留所での待ちやすさ	-1.63	1.66
	⑨路線バスの運賃の設定	-0.85	2.07
	⑩路線バスの利用方法・運行情報のわかりやすさ	-1.07	2.19
鉄道・路線バス共通	⑪鉄道・路線バスの乗り継ぎ時間の設定	-1.89	2.29
乗合タクシー	⑫乗合タクシーの待ち時間・運行台数	-0.61	1.59
	⑬乗合タクシーの運賃の設定	-0.78	1.75
	⑭乗合タクシーの利用方法・運行情報のわかりやすさ	-0.78	1.55
平均		-0.99	1.95

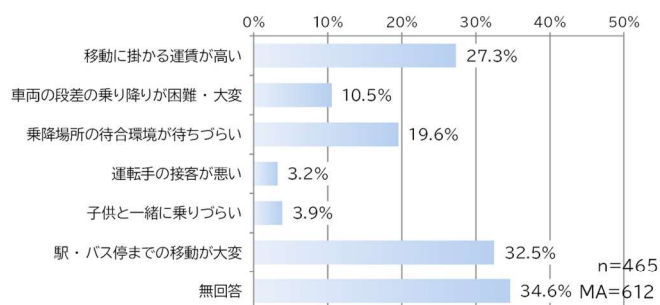
●公共交通を利用する上で不便・不満に思うこと



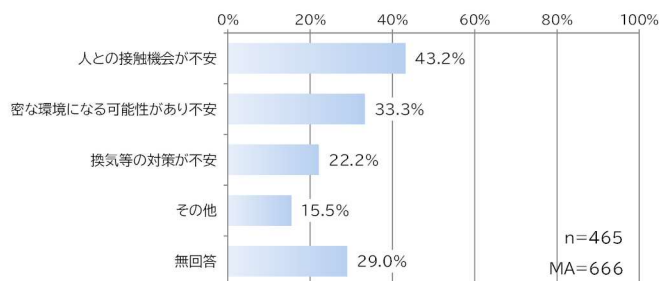
●運行面に対する不便・不満



●利用環境に対する不便・不満



●新型コロナウイルスに関すること、その他の不便・不安

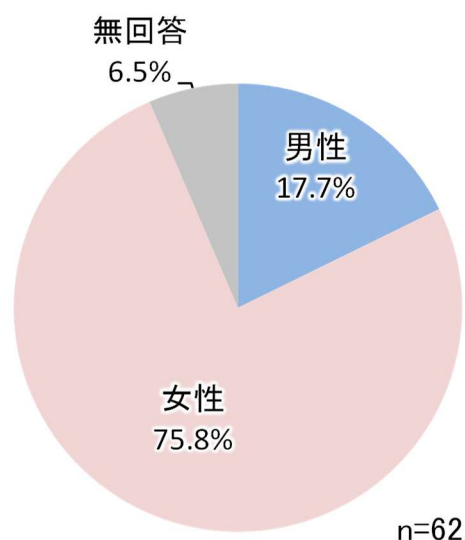


2. バス停別カウント調査、バス利用者アンケート調査

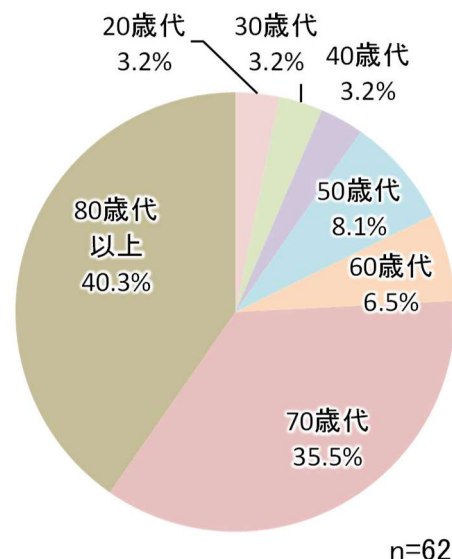
項 目	内 容
調査対象	秋北バスが運行する市内 5 路線と十和田タクシーが運行する市内 5 路線の計 10 路線
配布・回収方法	運転手にご協力いただき、バス停別のカウント調査を実施 調査員が乗り込み、バス停別のカウント調査を実施。また、利用者に対してアンケート調査票を配布・回収
配布・回収数 (バス利用者アンケート)	62 票
調査項目 (バス利用者アンケート)	公共交通の利用、公共交通に対する認識・考え、基本属性

1) 属性

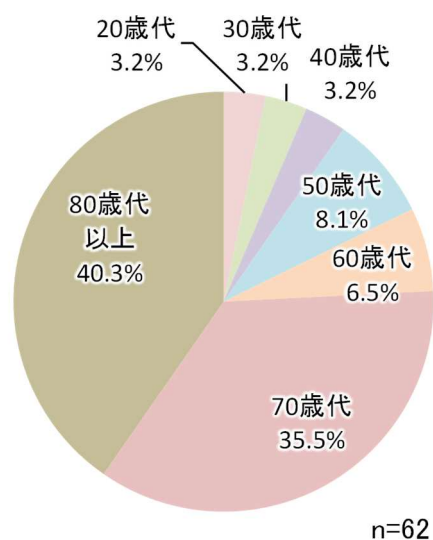
●性別



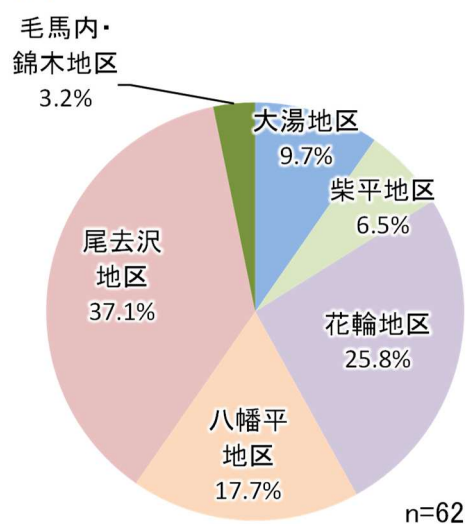
●年齢



●年齢

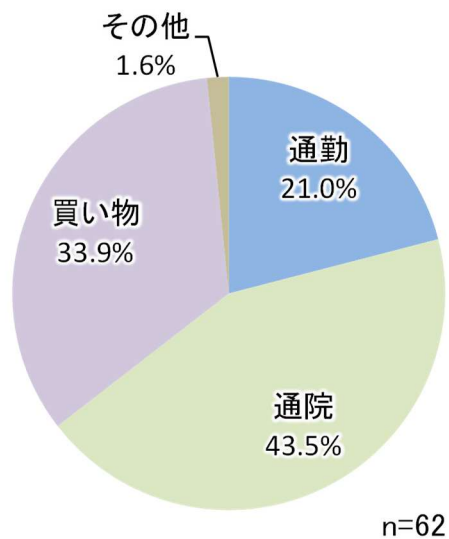


●お住まい

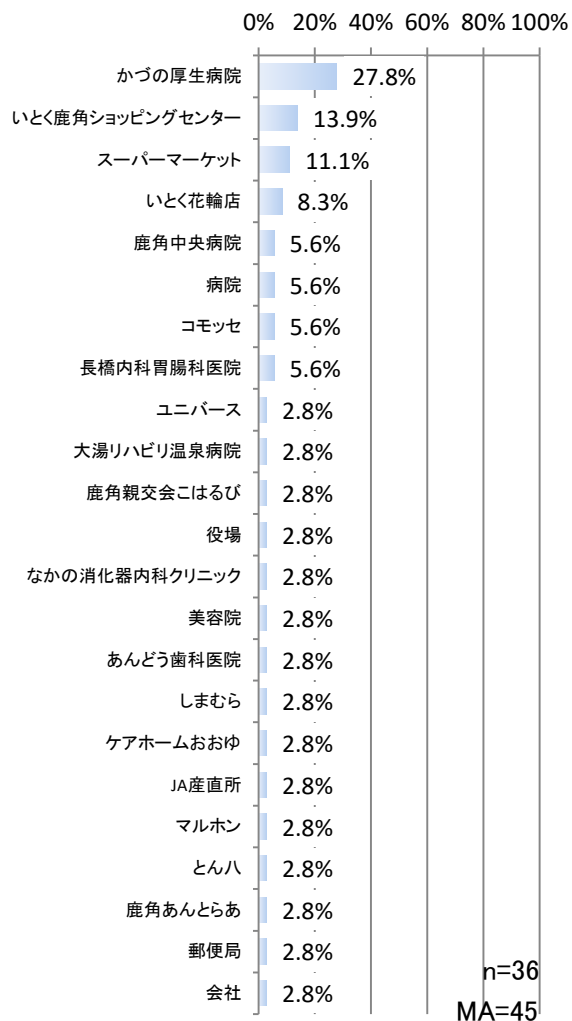


2) バスの利用実態

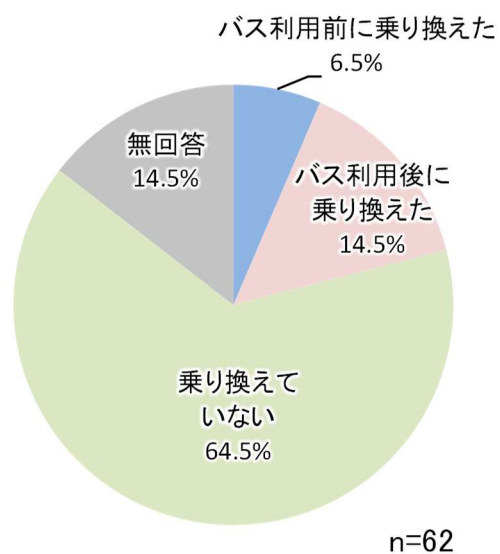
●利用目的



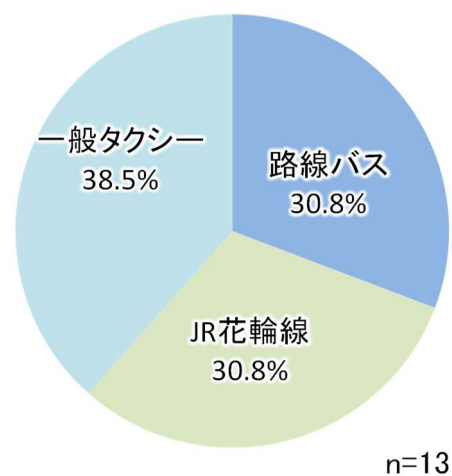
●目的施設



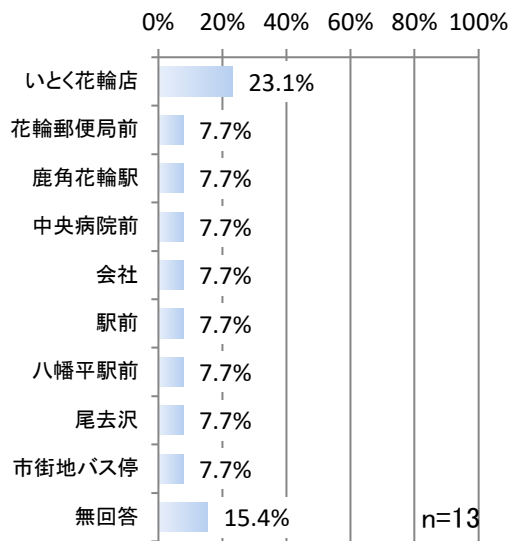
●乗り換え状況



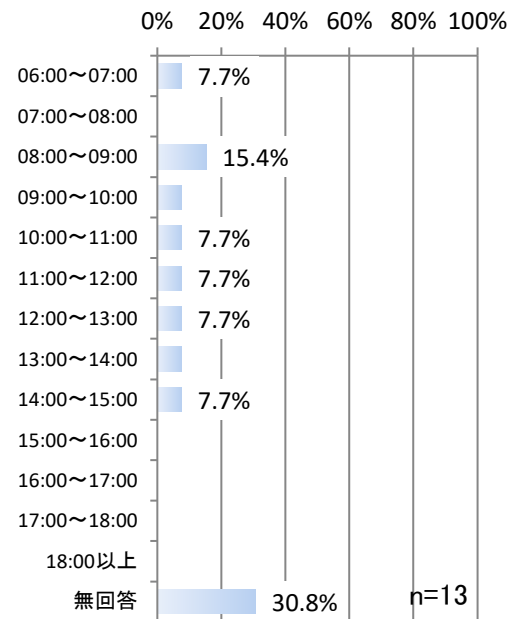
●乗り換えた公共交通機関



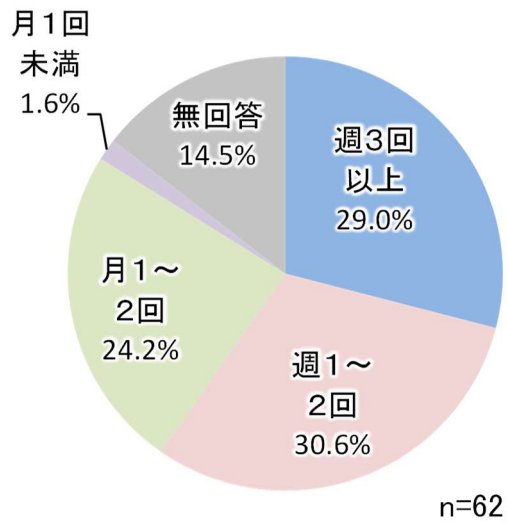
●乗り換え場所



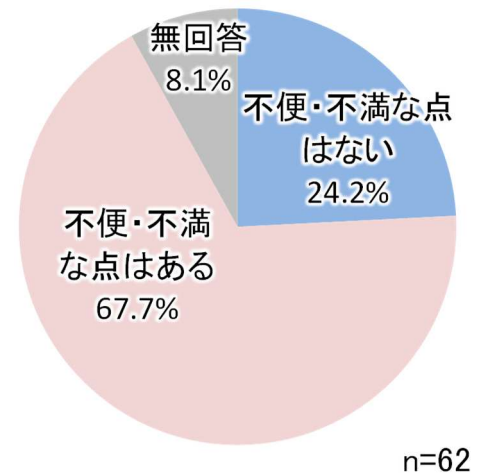
●乗り換えた時間



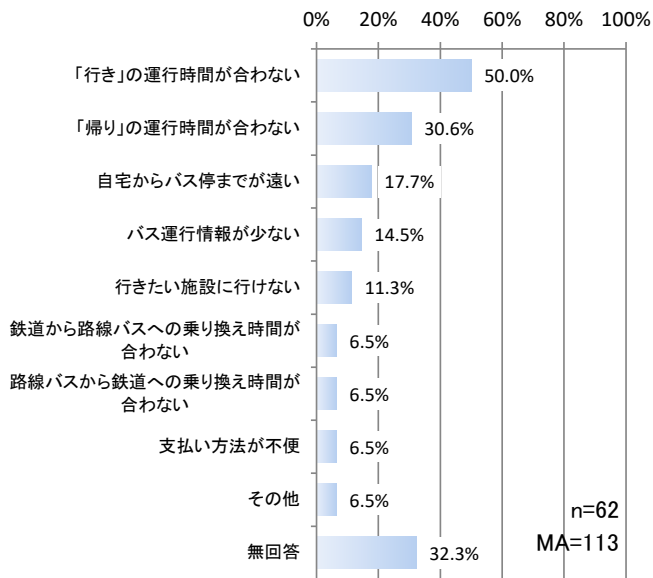
●バスの利用回数



●路線バスに対する不満の有無



●不満な点



●希望する行きの時間帯

時間帯	回答数	割合
06:00～07:00	1	5.3%
07:00～08:00	3	15.8%
08:00～09:00	6	31.6%
09:00～10:00	6	31.6%
14:00～15:00	2	10.5%
無回答	1	5.3%
合計	19	100.0%

●希望する帰りの時間帯

時間帯	回答数	割合
09:00～10:00	2	6.5%
10:00～11:00	7	22.6%
11:00～12:00	3	9.7%
12:00～13:00	3	9.7%
13:00～14:00	4	12.9%
14:00～15:00	6	19.4%
16:00～17:00	1	3.2%
17:00～18:00	1	3.2%
無回答	4	12.9%
合計	31	100.0%

●希望する乗り換え時間（バス→鉄道）

時間	回答数	割合
10:00～11:00	1	25.0%
14:00～15:00	1	25.0%
無回答	2	50.0%
合計	4	100.0%

●希望する乗り換え時間（鉄道→バス）

時間	回答数	割合
07:00～08:00	1	25.0%
09:00～10:00	2	50.0%
14:00～15:00	1	25.0%
無回答	0	0.0%
合計	4	100.0%

●バス停まで遠い人の要望

要望	回答数	割合
行きは上り、帰りは下りで今は大丈夫でも将来的に高齢の時に不安である。	1	9.1%
荒屋敷	1	9.1%
鹿角あんとらあ→新田町	1	9.1%
歩いて20分。途中にバス停があれば10分ですみます。	1	9.1%
300メートルくらい離れている。	1	9.1%
無回答	6	54.5%
合計	11	100.0%

●バスで行きたい目的地

希望する目的地	回答数	割合
買い物先	2	28.6%
イベント、病院	1	14.3%
会社	1	14.3%
コモッセ、保健センター	1	14.3%
しまむら、大湯リハビリ病院	1	14.3%
無回答	1	14.3%
合計	7	100.0%

●希望する支払い方法

希望する支払い方法	回答数	割合
Suica	1	25.0%
回数券利用	1	25.0%
無回答	2	50.0%
合計	4	100.0%

●希望する情報案内

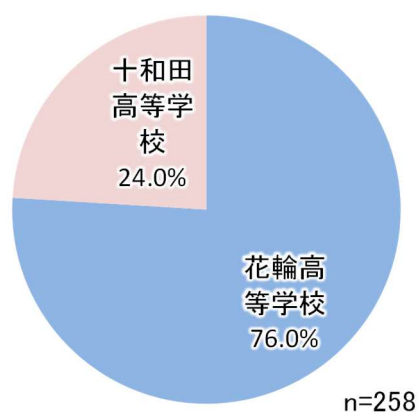
希望する情報内容	回答数	割合
運休になった場合、分からない。	1	11.1%
目的地に行くにはどこで降りれば良いのか分かりにくい。	1	11.1%
もっと増やして欲しい	1	11.1%
高速バスの運行情報が分からない	1	11.1%
土・日・祝日の8時台に利用したい	1	11.1%
無回答	4	44.4%
合計	9	100.0%

3. 高校生アンケート調査

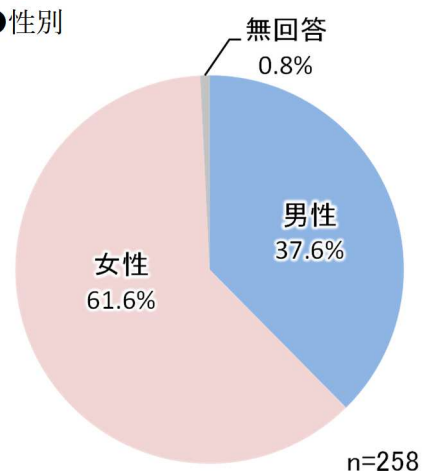
項 目	内 容
調査対象	市内高等学校2校の1年生・2年生とその保護者 (秋田県立十和田高等学校(69人)、秋田県立花輪高等学校(254人))
配布・回収方法	郵送配布・郵送回収又はWEBアンケート
配布・回収数	秋田県立十和田高等学校 69票中62票(89.9%) 秋田県立花輪高等学校 254票中196票(77.2%)
調査項目	高校への通学について(通学手段、利用するバス停・駅名)、公共交通を利用する上で不満に感じる点、公共交通を利用しない理由、学校から帰宅するまでの行動について(行先、移動手段、移動時間、公共交通の利用頻度)、休日の公共交通の利用、送迎状況、送迎による負担状況、公共交通全般に関するご意見

1) 回答者属性

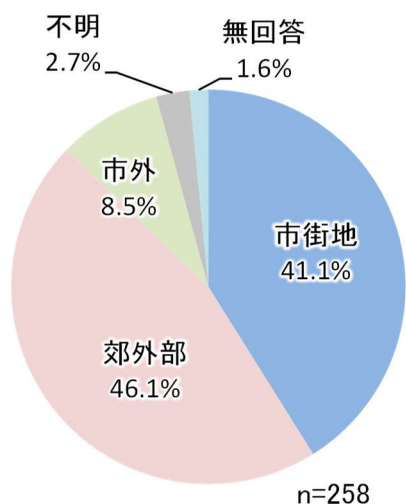
●学校名



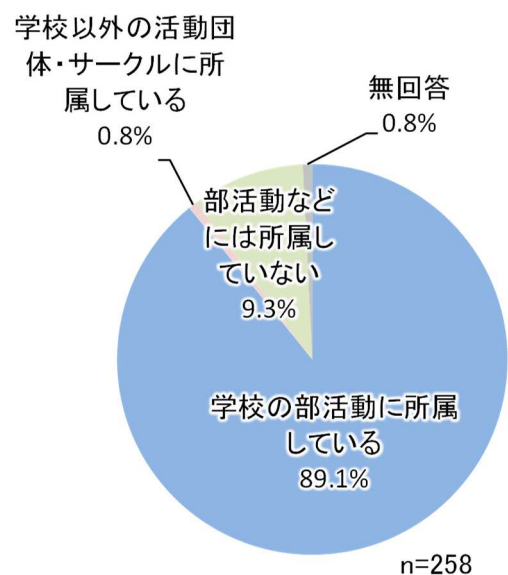
●性別



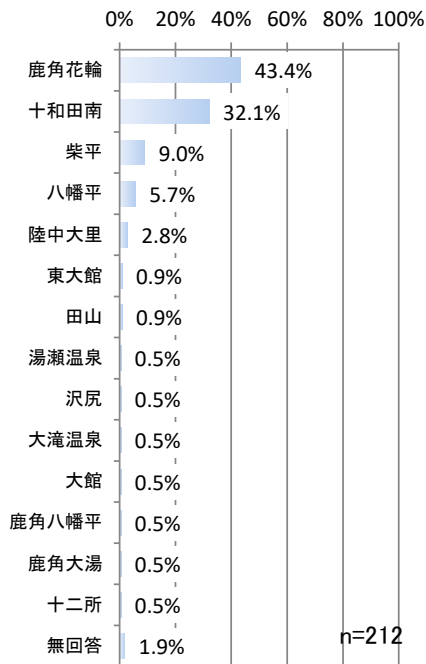
●お住まい



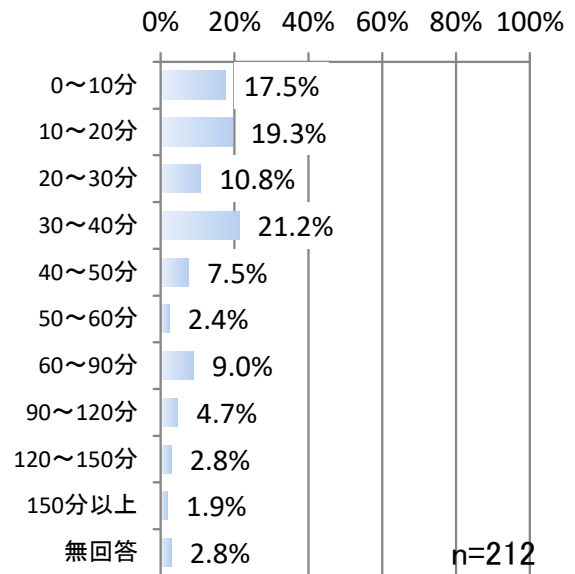
●部活動の所属



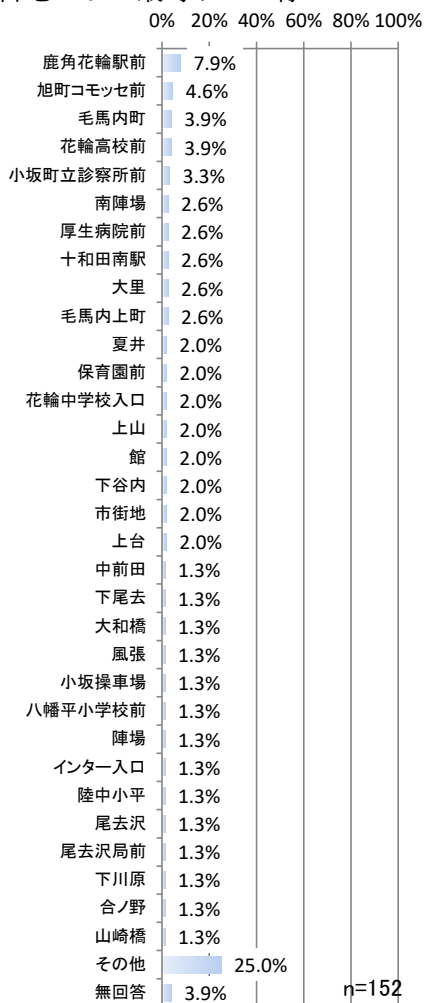
●自宅からの最寄り駅



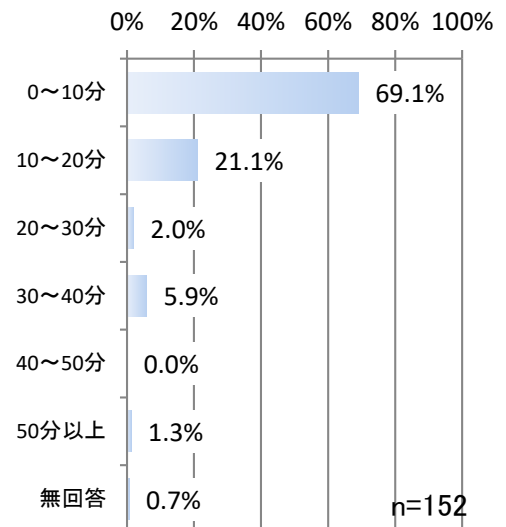
●自宅から最寄り駅までの距離



●自宅からの最寄りバス停

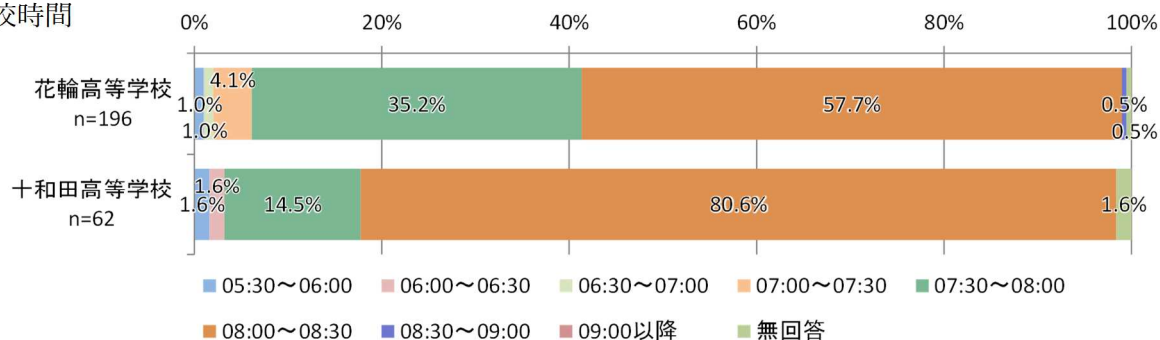


●自宅から最寄りバス停までの距離

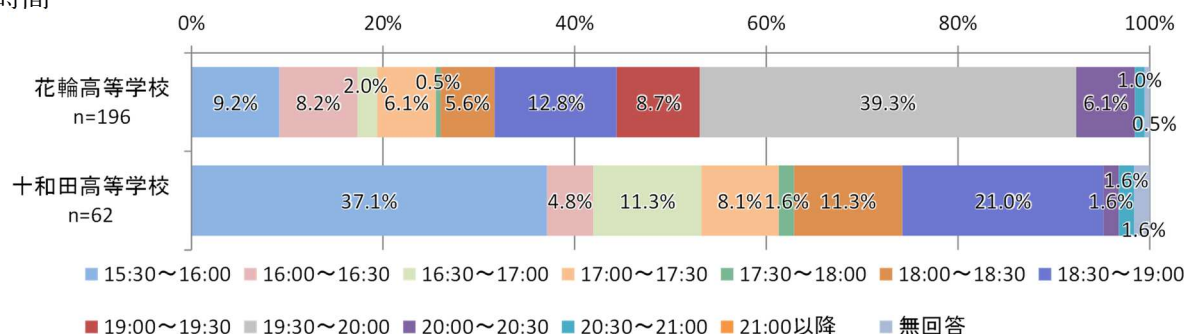


1) 通学実態

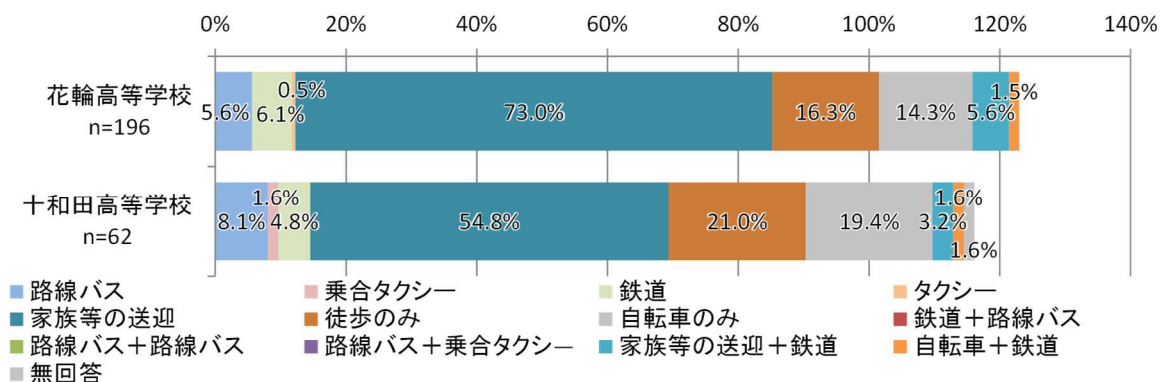
●登校時間



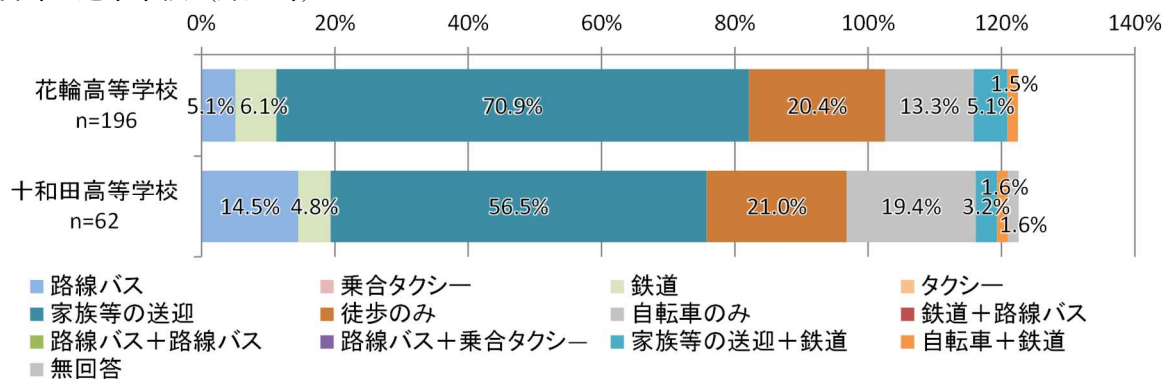
●下校時間



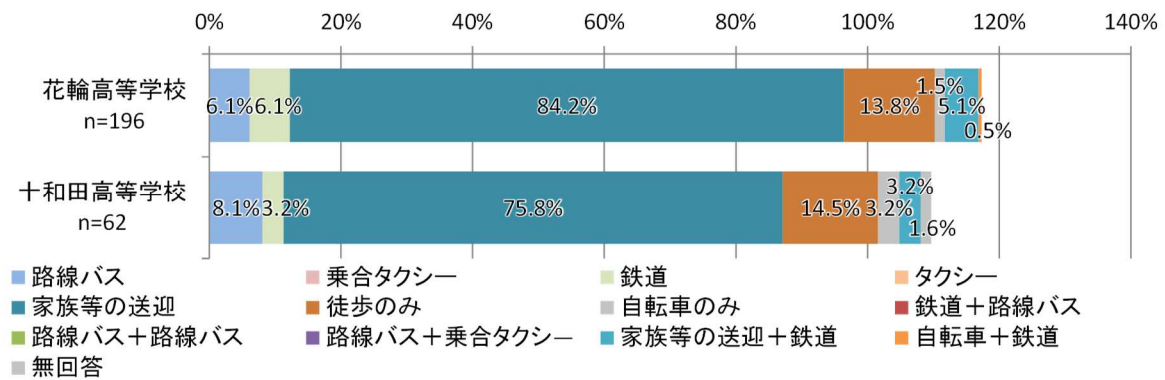
●登校時の通学手段（好天時）



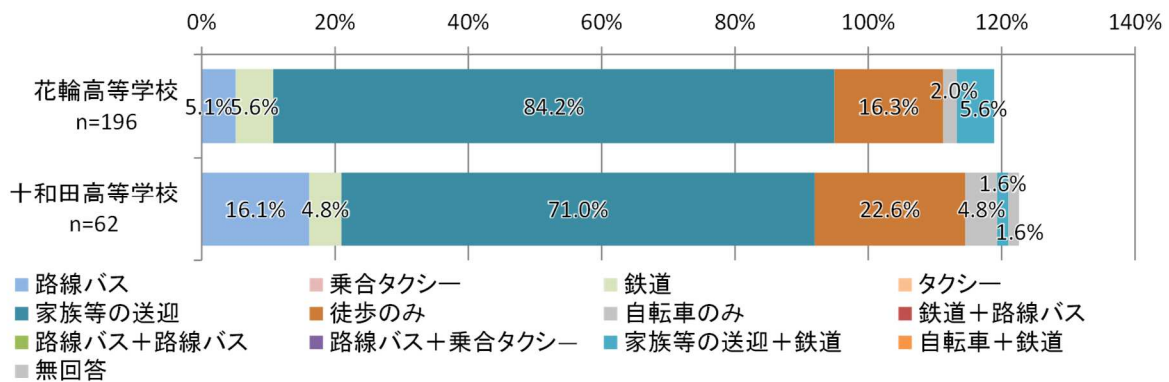
●下校時の通学手段（好天時）



●登校時の通学手段（悪天候時）



●下校時の通学手段（悪天候時）



●登校時に鉄道を利用する場合の駅名

花輪高等学校

乗車駅名	回答数
十和田南	20
田山	2
柴平	1
沢尻	1
合計	24

降車駅名	回答数
鹿角花輪	24
合計	24

十和田高等学校

乗車駅名	回答数
鹿角花輪	2
大滝温泉	1
大館	1
東大館	1
合計	5

降車駅名	回答数
十和田南	4
大滝温泉	1
合計	5

●下校時に鉄道を利用する場合の駅名

花輪高等学校

乗車駅名	回答数
鹿角花輪	23
田山	1
合計	24

降車駅名	回答数
十和田南	20
鹿角花輪	1
柴平	1
沢尻	1
田山	1
合計	24

十和田高等学校

乗車駅名	回答数
十和田南	5
合計	5

降車駅名	回答数
鹿角花輪	2
大滝温泉	1
大館	1
東大館	1
合計	5

●登校時にバスを利用する場合のバス停名

花輪高等学校

乗車バス停名	回答数
風張	2
十和田南駅	2
東大館駅	1
厚生病院前	1
館	1
無回答	1
合計	8

降車バス停名	回答数
鹿角花輪駅前	3
花輪営業所	2
花輪高校前	1
新町	1
無回答	1
合計	8

十和田高等学校

乗車バス停名	回答数
鉱山事務所前	3
中前田	1
毛馬内町	1
鹿角花輪駅前	1
旭町コモッセ前	1
扇田	1
無回答	2
合計	10

降車バス停名	回答数
毛馬内町	5
十和田南駅	2
毛馬内西町	1
無回答	2
合計	10

●下校時にバスを利用する場合のバス停名

花輪高等学校

乗車バス停名	回答数
鹿角花輪駅前	6
なし	1
無回答	1
合計	8

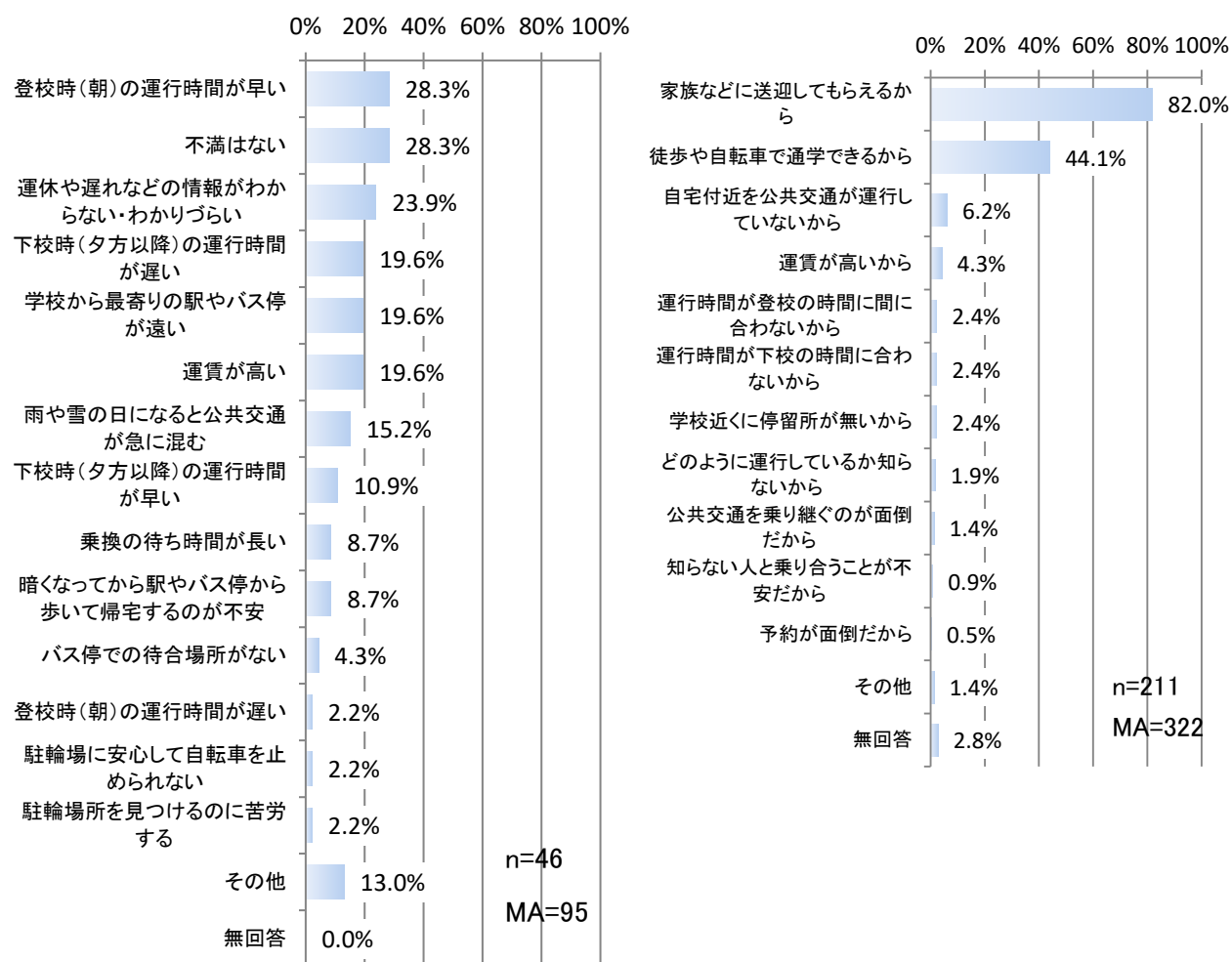
降車バス停名	回答数
風張	2
十和田南駅	2
東大館駅	1
厚生病院前	1
なし	1
無回答	1
合計	8

十和田高等学校

乗車バス停名	回答数
毛馬内町	6
十和田南駅	2
なし	1
無回答	1
合計	10

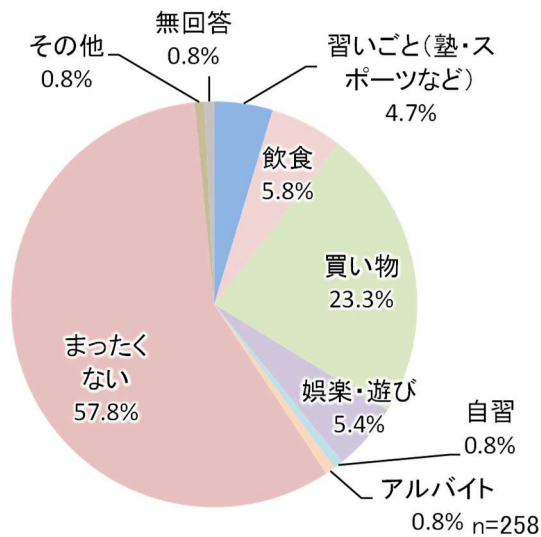
降車バス停名	回答数
小坂町立診療所前	2
中前田	1
鹿角花輪駅前	1
旭町コモッセ前	1
鉱山事務所前	1
扇田	1
小坂	1
なし	1
無回答	1
合計	10

●公共交通を利用して通学する上で不満に感じること ●公共交通を利用しない理由

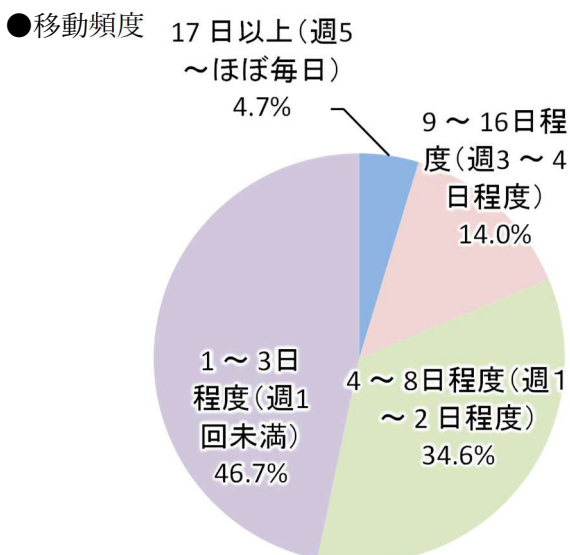


2) 下校時の行動

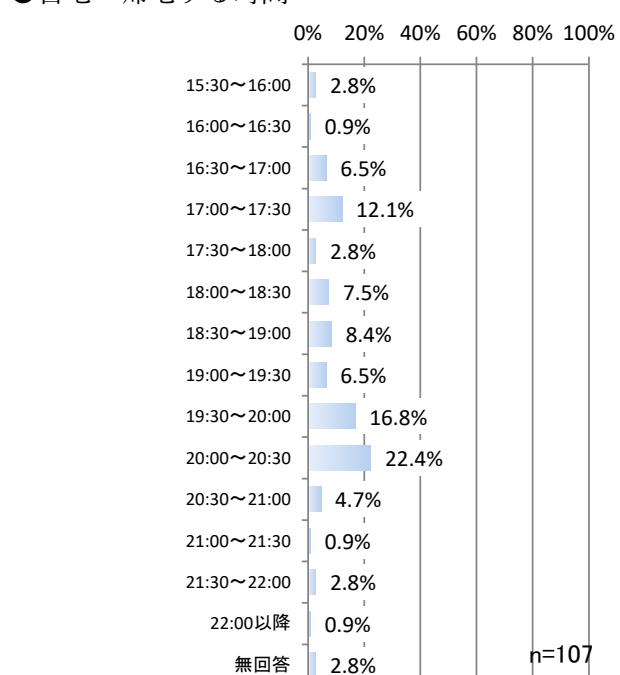
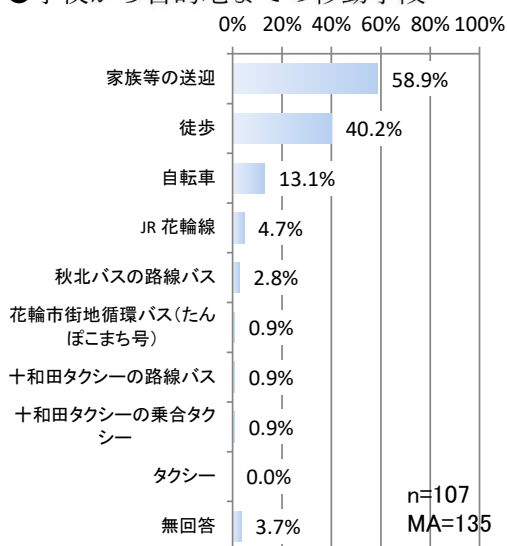
●下校時に自宅に帰宅するまでに通学とは別の移動目的の有無 ●主な行先



目的地	人数
いとく	11
ユニバース	8
コンビニ	8
ツルハドラッグ	5
コンビニ	5
明光義塾	4
ハッピードラッグ	4
十和田英数塾	2
マルホンカウボーイ	2
ダイソー	2
ガスト	2
習字	1
書道教室	1
イオン	1
いとく鹿角ショッピングセンター	1
ドラッグストア	1
薬王堂	1
飲食店	1
桜野	1
その他	2

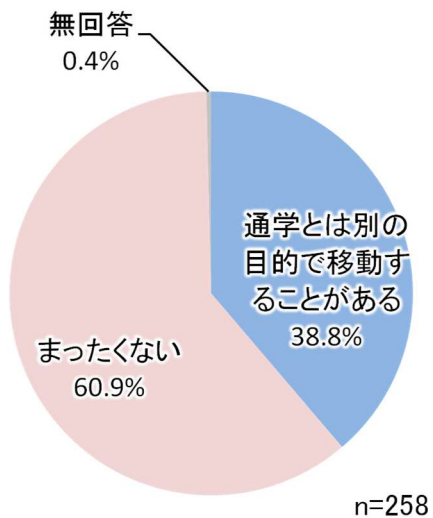


●学校から目的地までの移動手段 ●自宅へ帰宅する時間

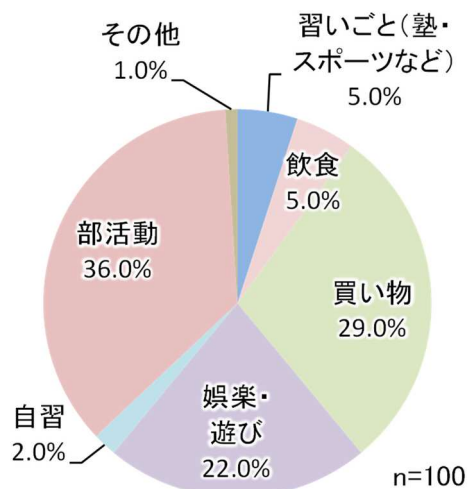


3) 休日における公共交通の利用状況

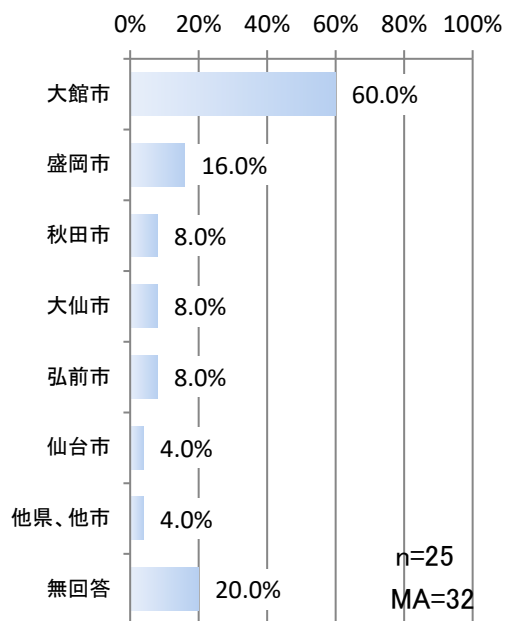
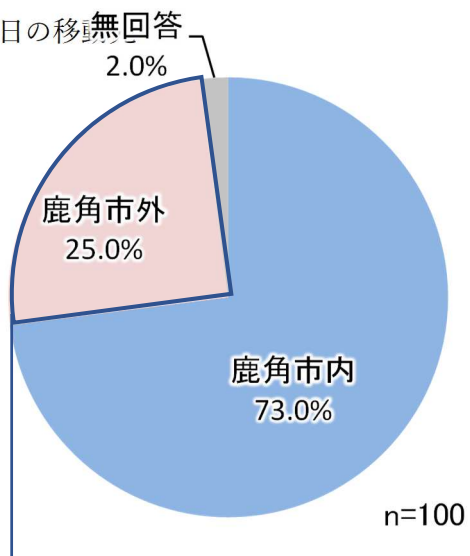
● 休日の移動目的



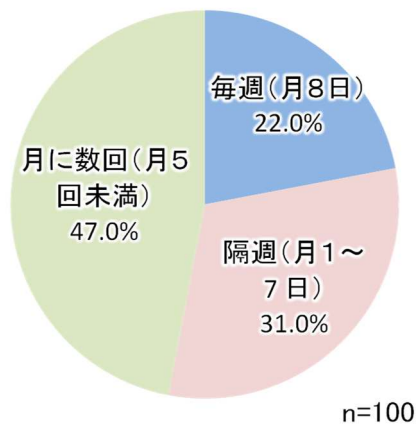
● 休日の移動目的



● 休日の移動先

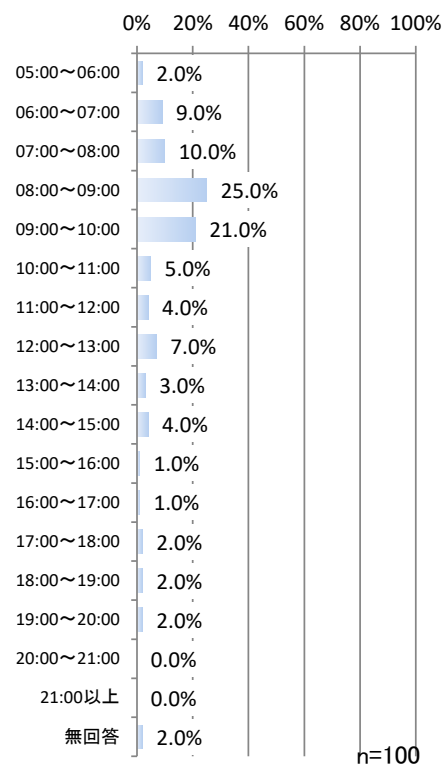


●移動頻度

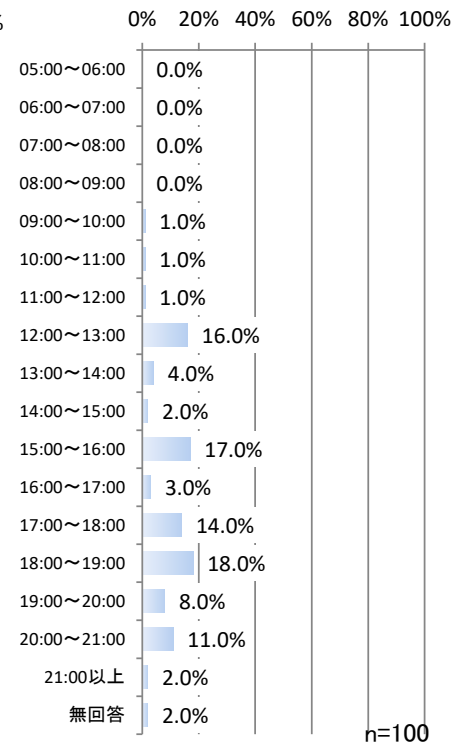


●移動時間

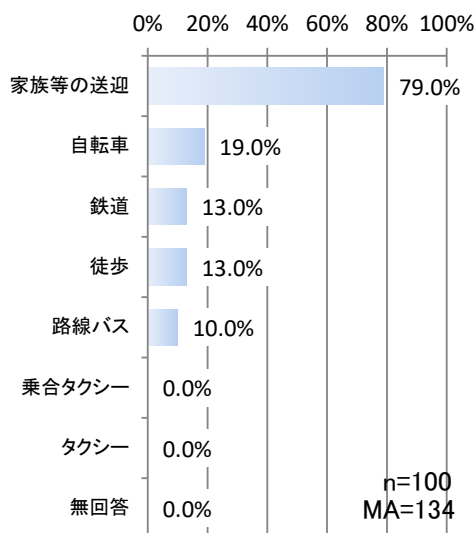
出発時間



帰宅時間



●移動手段



●休日に鉄道を利用する場合の駅名（行き）

乗車駅名	回答数
鹿角花輪	2
柴平	1
田山	1
十和田南	1
中田	1
無回答	0
合計	6

降車駅名	回答数
大館	1
盛岡	1
十和田南	1
鹿角花輪	1
毛馬内町	1
大館南	1
無回答	0
合計	6

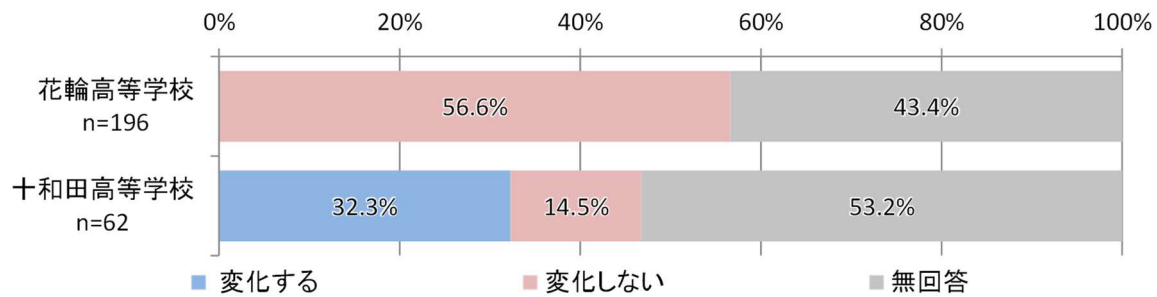
●休日に鉄道を利用する場合の駅名（帰り）

乗車駅名	回答数
大館	1
盛岡	1
十和田南	1
鹿角花輪	1
毛馬内町	1
大館南	1
無回答	0
合計	6

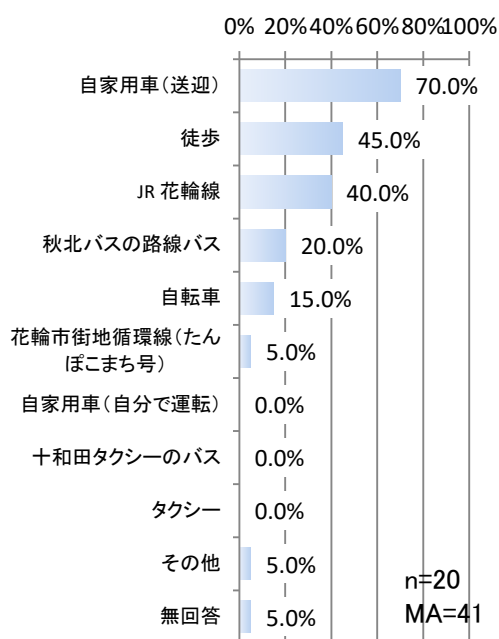
降車駅名	回答数
鹿角花輪	2
柴平	1
田山	1
十和田南	1
中田	1
無回答	0
合計	6

4) 3校統合後の移動手段

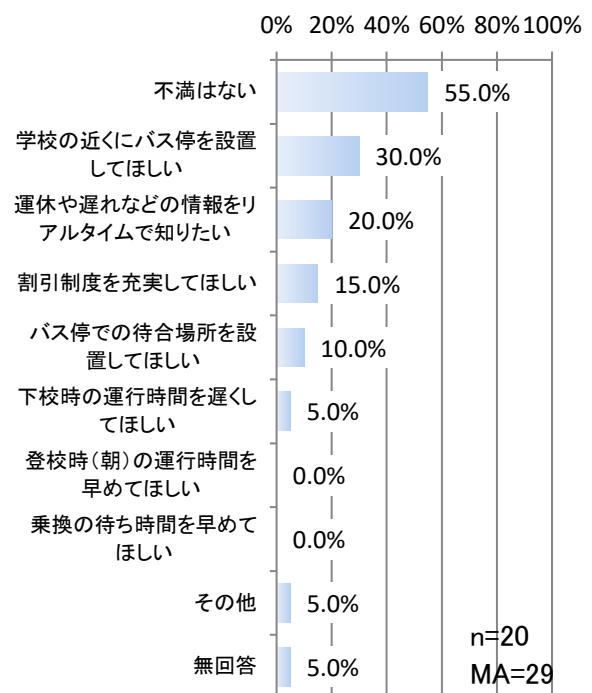
●統合後の移動手段の変化



●統合後の移動手段

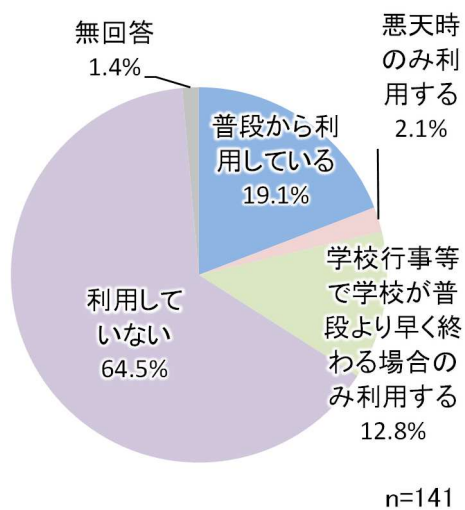


●公共交通を見直すにあたり特に改善して欲しいこと

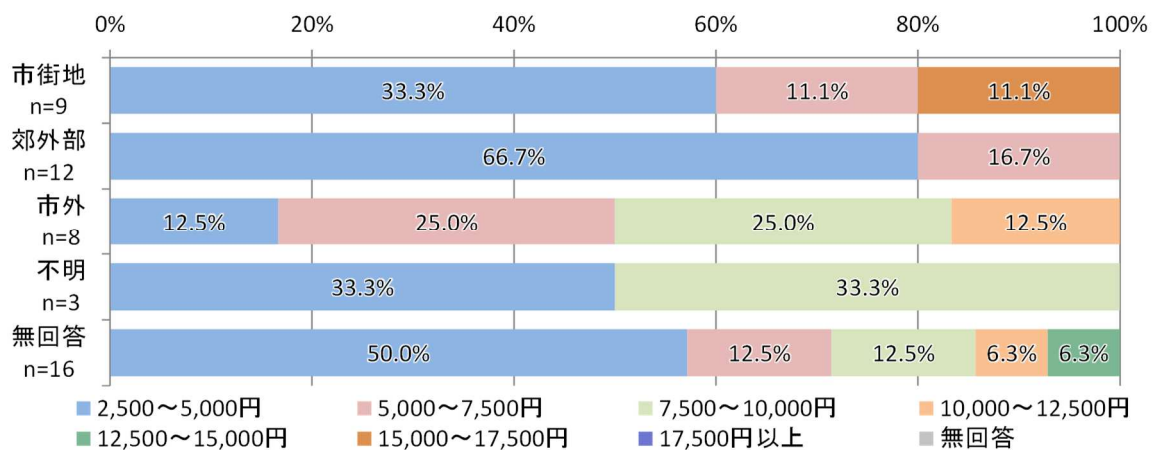


5) 通学に関する保護者からのご意向

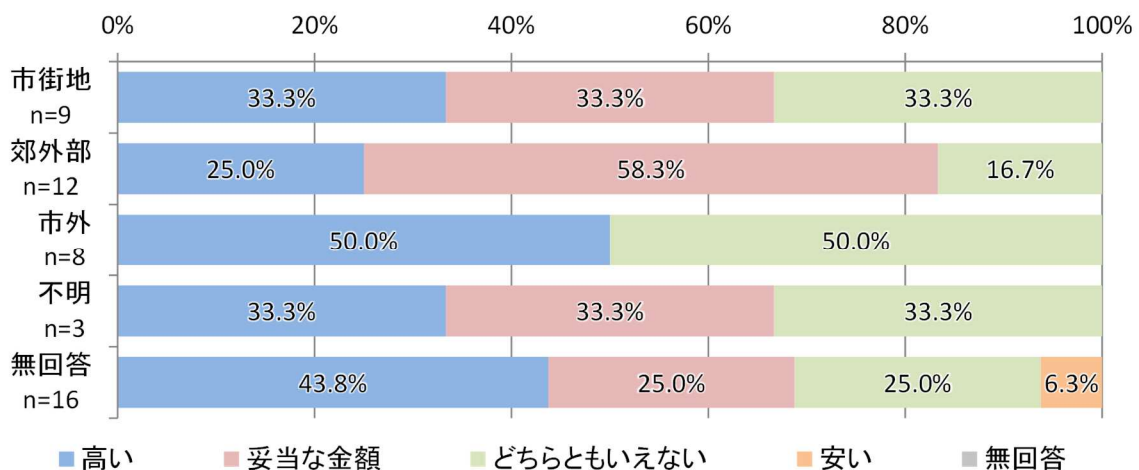
●子供の登下校時における公共交通の利用状況



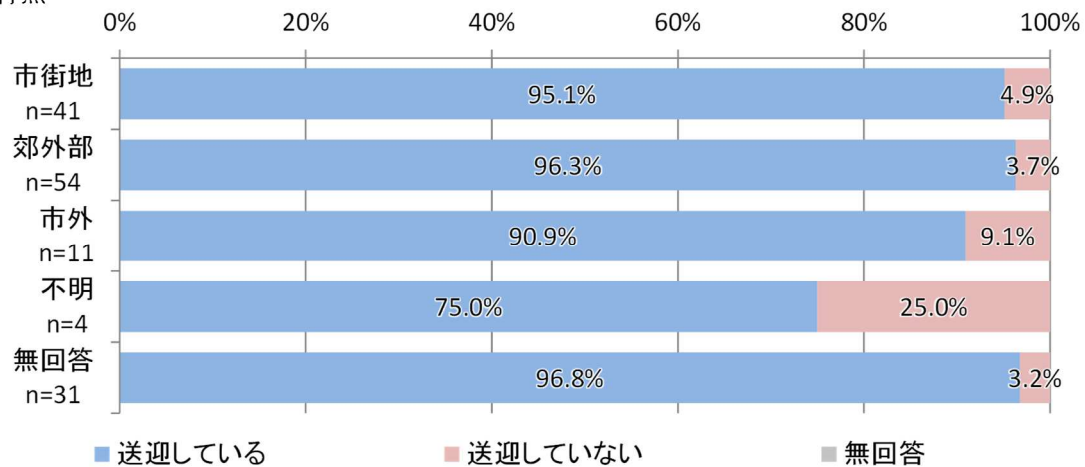
●1か月あたりの通学費



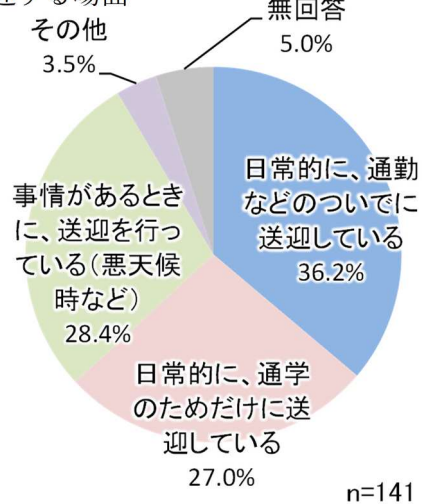
●通学費に対する印象



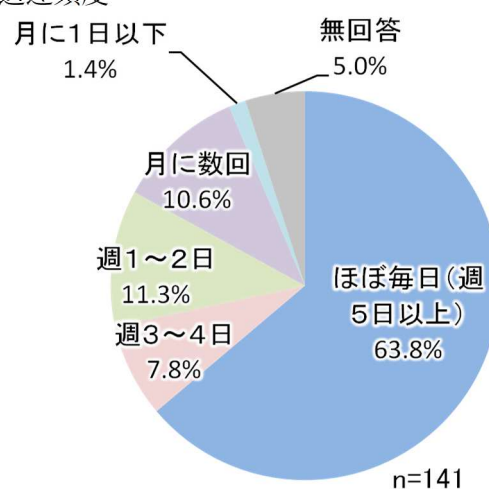
●送迎の有無



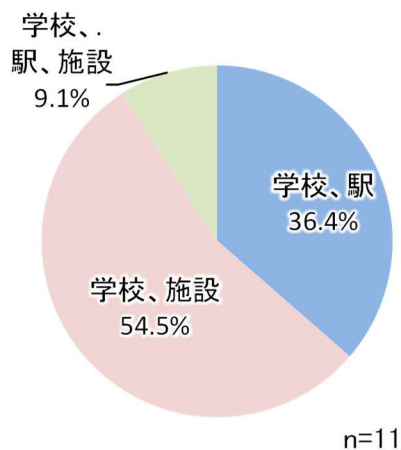
●送迎する場面



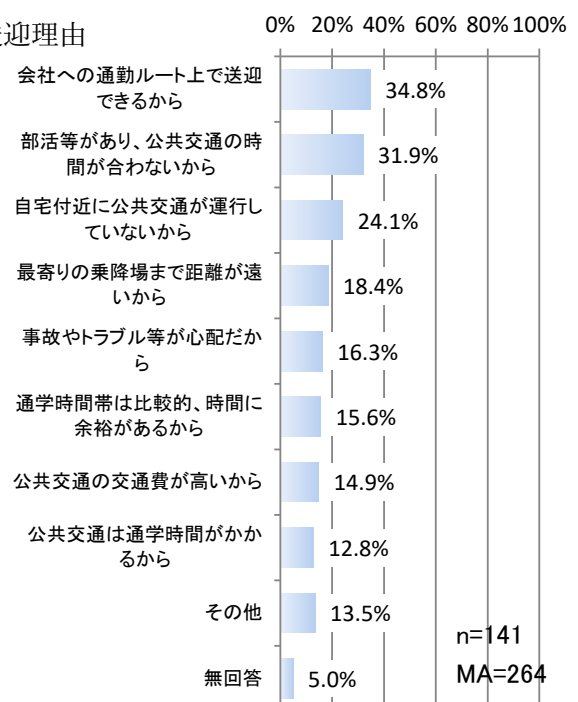
●送迎頻度



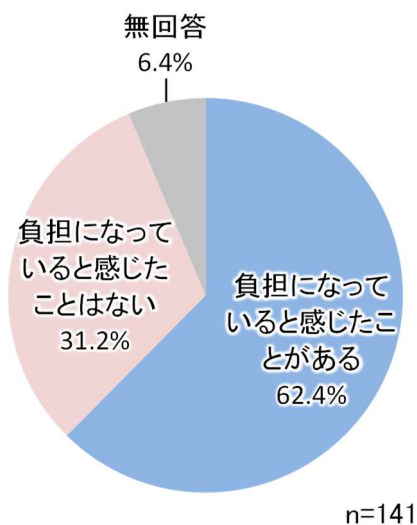
●送迎先



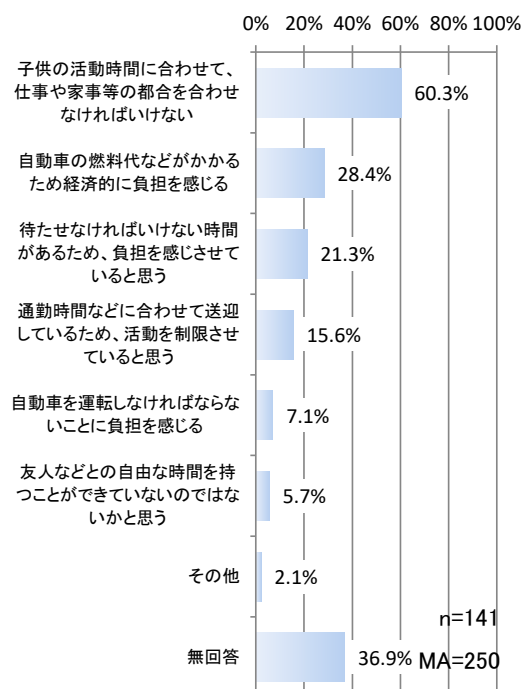
●送迎理由



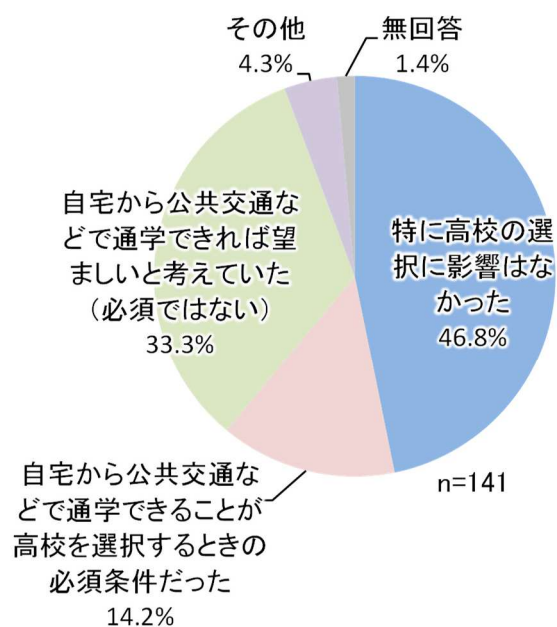
●送迎に対する負担



●負担と感ずる点



●公共交通による高校選択の影響



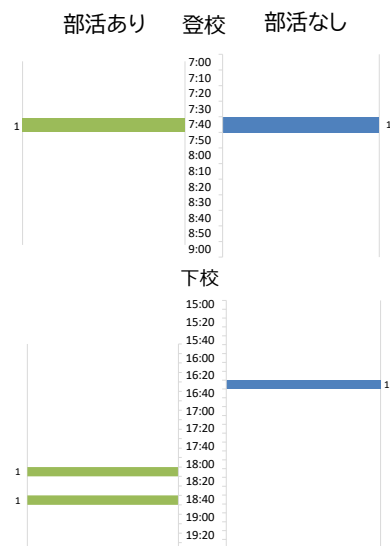
4. 中学校アンケート調査

項 目	内 容
調査対象	市内4校(花輪中学校、十和田中学校、尾去沢中学校、八幡平中学校)を対象に実施
配布・回収方法	メールアンケート
配布・回収数	回収数:4票(回収率 100.0%)
調査項目	中学校への通学実態、在校生徒数、通学手段、通学に関してお気づきになった点、学校で話題になったこと

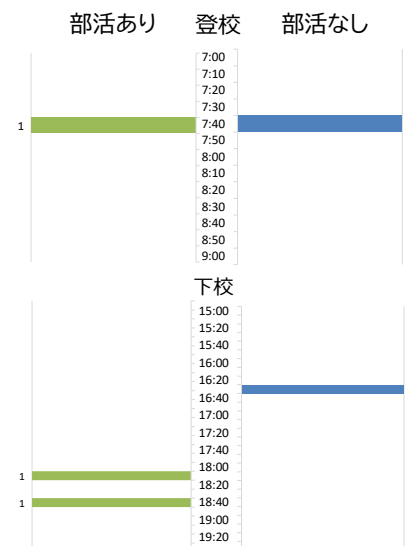
1) 通学時間帯

●鹿角市立花輪中学校

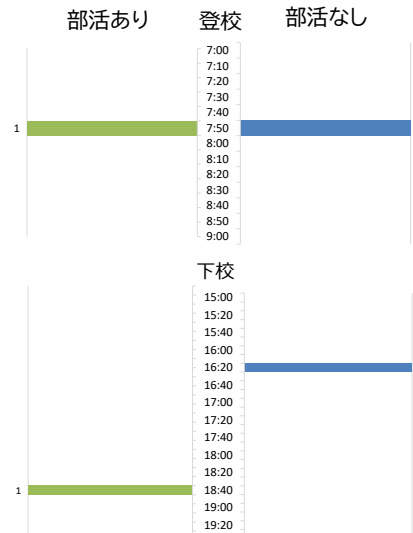
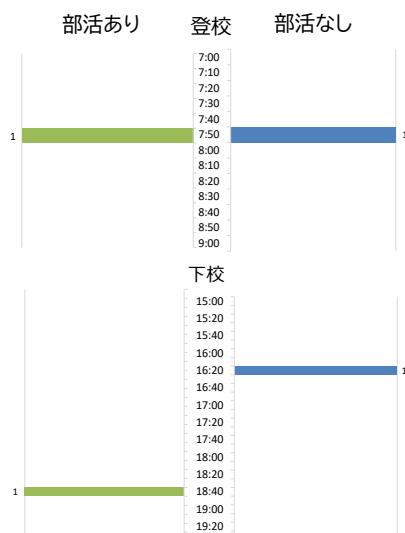
晴れの日



雨・雪の日



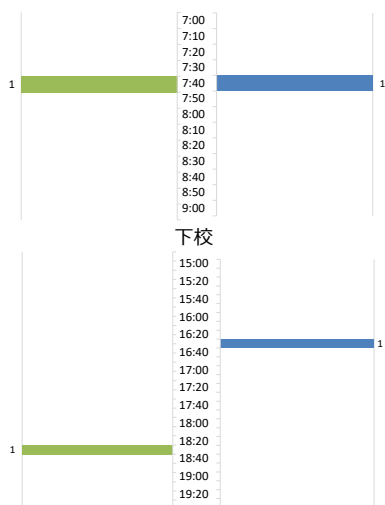
●鹿角市立十和田中学校



●鹿角市立尾去沢中学校

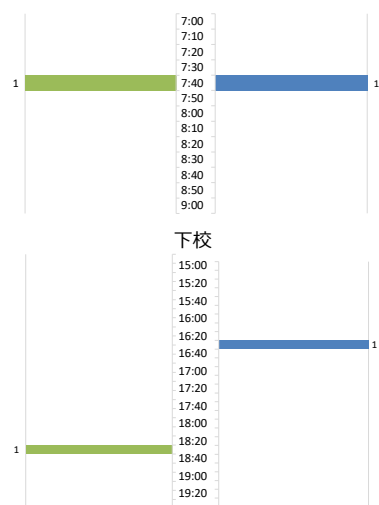
晴れの日

部活あり 登校 部活なし



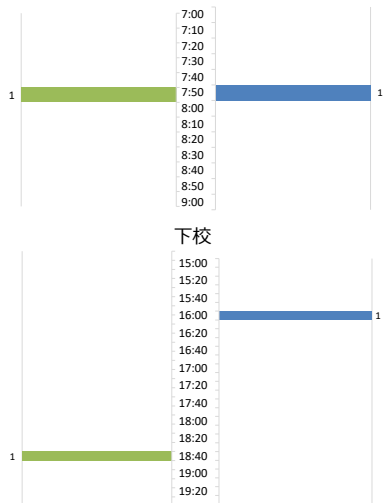
雨・雪の日

部活あり 登校 部活なし

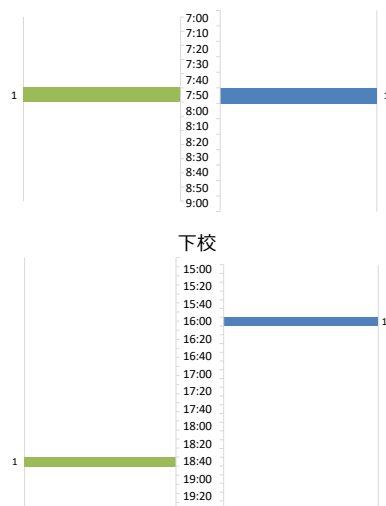


●鹿角市立八幡平中学校

部活あり 登校 部活なし

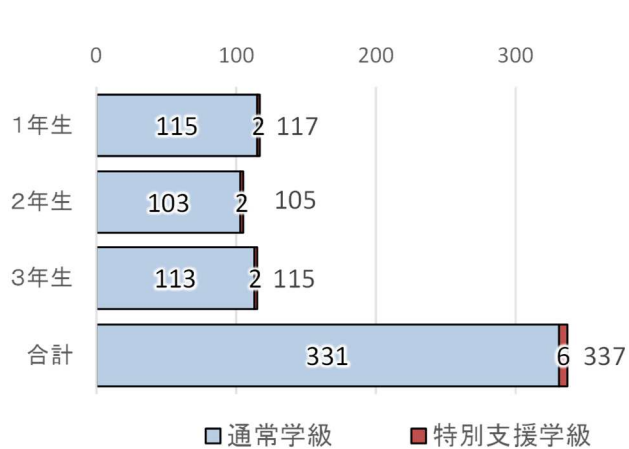


部活あり 登校 部活なし

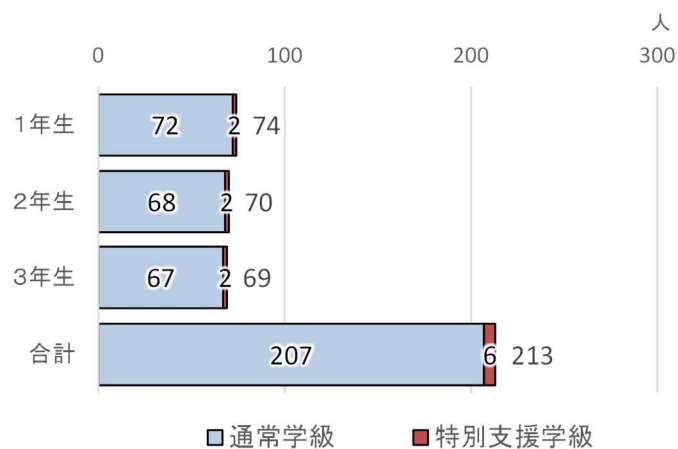


2) 在校生徒数

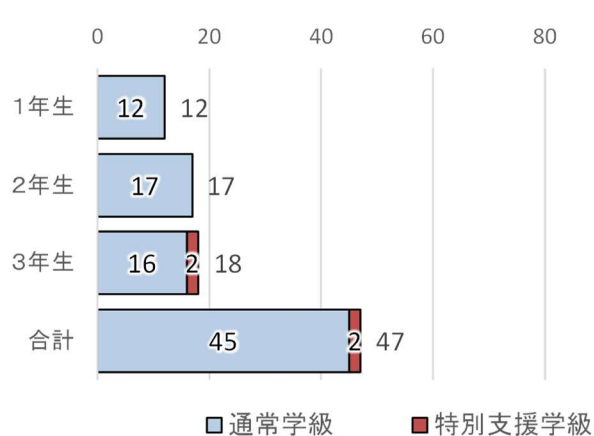
●鹿角市立花輪中学校



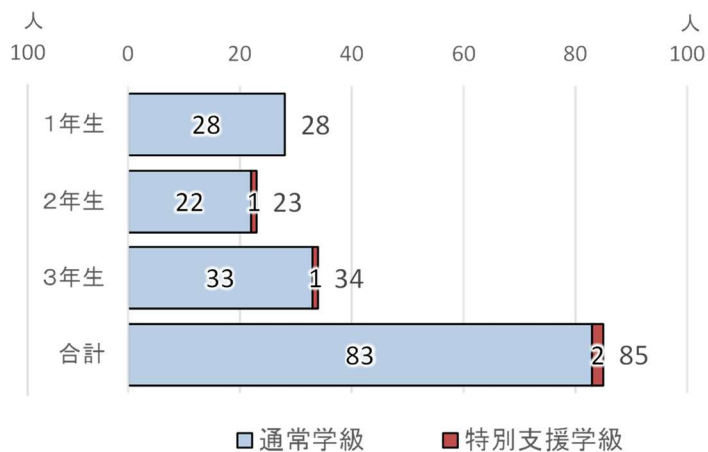
●鹿角市立十和田中学校



●鹿角市立尾去沢中学校

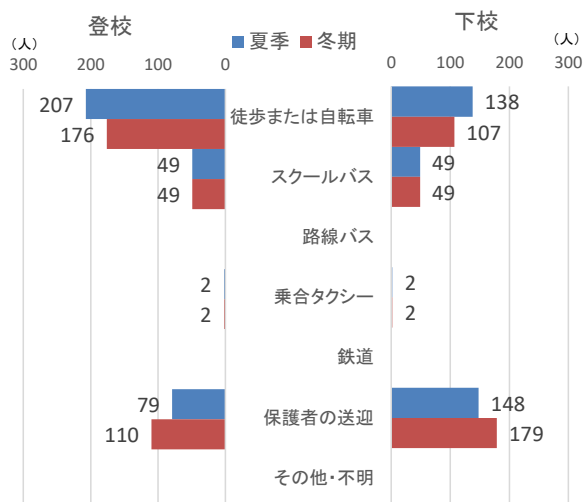


●鹿角市立八幡平中学校

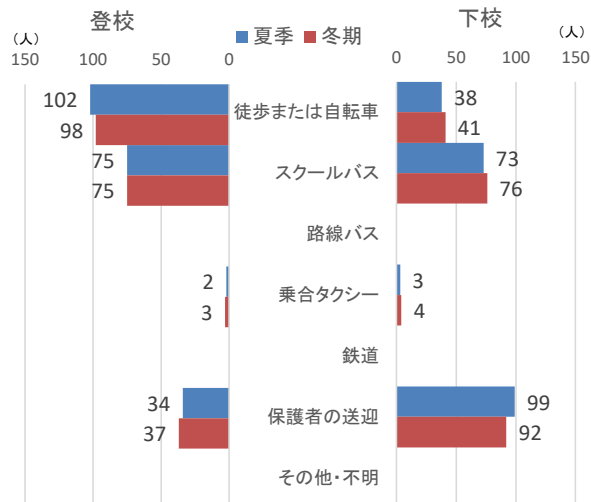


3) 通学手段

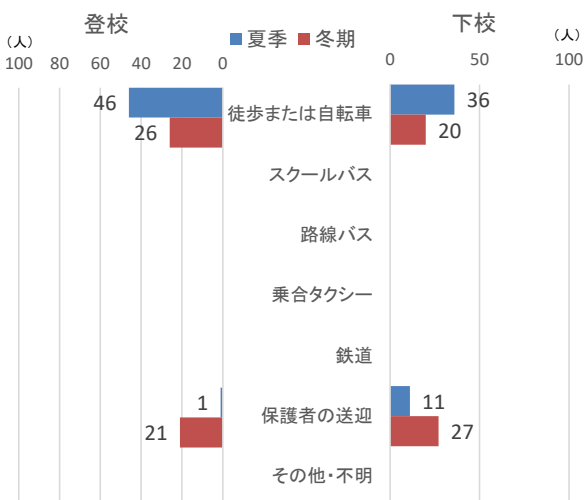
●鹿角市立花輪中学校



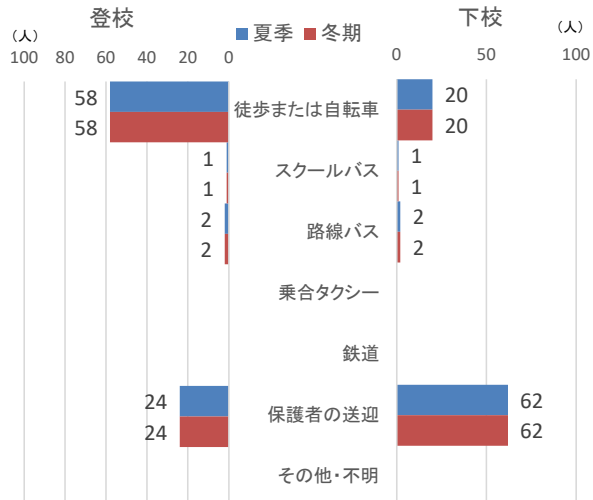
●鹿角市立十和田中学校



●鹿角市立尾去沢中学校



●鹿角市立八幡平中学校



5. 交通事業者ヒアリング調査

項 目	内 容
調査対象	交通事業者（株）十和田タクシー、秋北バス(株)
実施方法	調査員の訪問による聞き取り
調査項目	会社概要、公共交通の利用状況・問題点・改善点、交通拠点や待合環境の整備状況、利用促進の取組、現在の運行に対する事業者の意向

策定:令和 5 年3月

発行:鹿角市地域公共交通活性化協議会

編集:鹿角市 市民部 生活環境課

(鹿角市地域公共交通活性化協議会 事務局)

〒018-5292 秋田県鹿角市花輪字荒田 4 番地 1

TEL:0186-30-0224(代表)