

(1)公共交通の課題の整理

- 調査結果等の分析等を踏まえて、鹿角市における公共交通の課題を整理する。
- 課題の整理にあたっては、本市の強み・弱みを捉えつつ、改善すべき「弱み」の視点、及び伸ばすべき「強み」の視点からそれぞれ整理する。

1)改善すべき「弱み」の視点

課題1 花輪市街地における高いサービス水準を活かした利便性の向上が必要

- 花輪市街地においては、秋北バスの路線バスや市街地循環線（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、比較的高頻度に利用されていることは大きな強みであると言える。
- 他方、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るとは言えない状況にある。
- なお、アンケート調査からも買い物や通院などの日常生活の目的地としては、鹿角市街地に立地する商業施設や医療施設などを利用される実態があるなど、移動実態に対応した運行を行っている状況にはあることから、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、高水準な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、高水準なサービスを活かした利便性の向上を図ることが必要である。

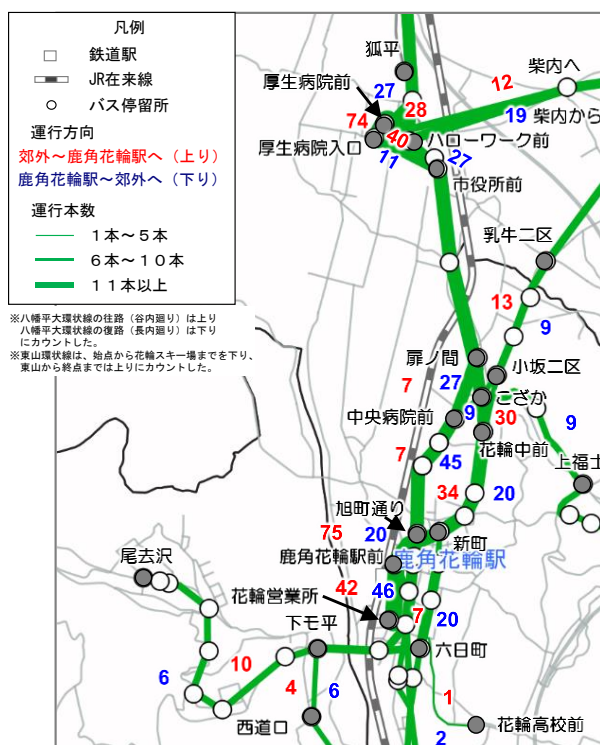
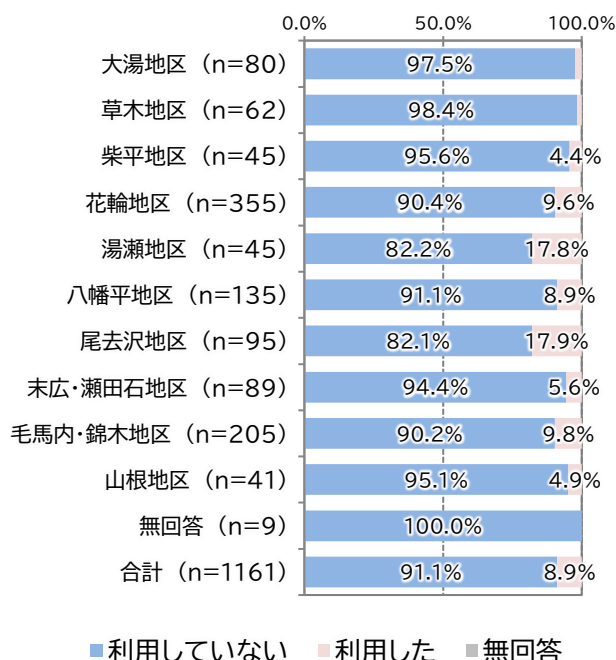


図 鹿角市街地の運行頻度（狐平⇄花輪高校前間）



出典：市民アンケート(R4.9 実施)

図 地区別の公共交通の利用状況

課題2

花輪市街地周辺の公共交通の利用が不便な地域への対応が必要

- 花輪市街地においては路線バスなどが高いサービス水準で運行する一方、決まった経路を運行する定路線型のサービスの特性上、バス停から距離が離れた路線バスの利用しにくい居住地が一定数存在する。
- 特に馬場地区などはやや標高の高い山の手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ことから、特に利用しにくい状況にあるものと考えられる。
- これらの花輪市街地の周辺地区においては、今後も人口集積が予測される地域であることから、地区の特性（道路状況や移動ニーズの量・属性など）に応じて移動手段の確保を検討することが必要である。

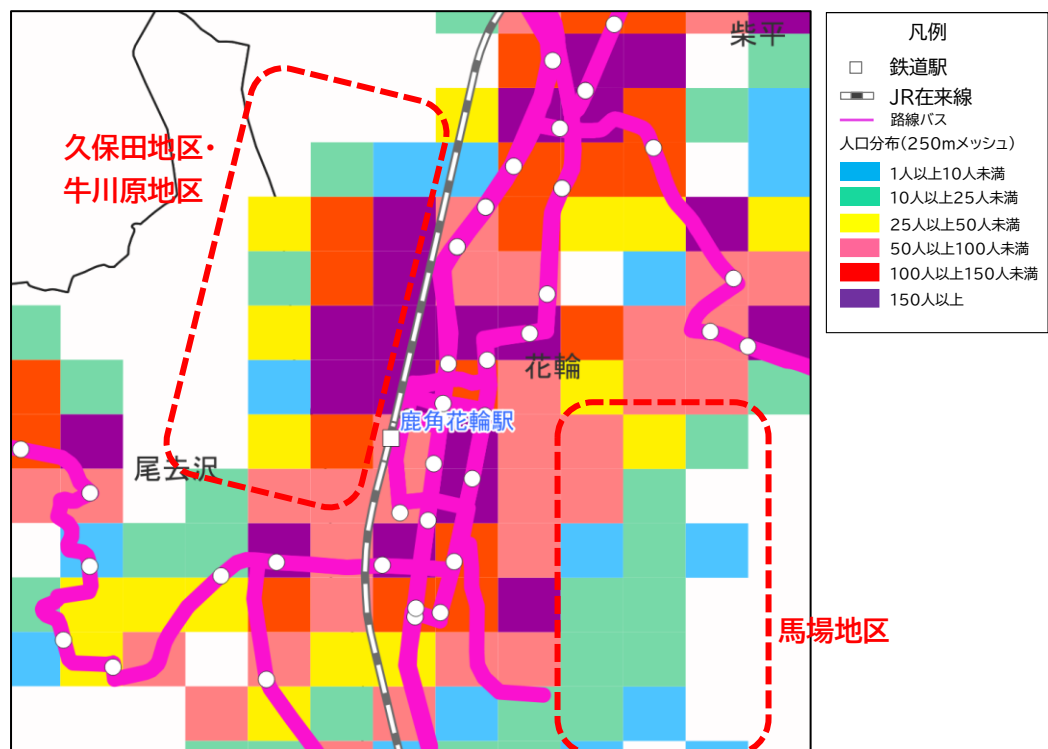


図 花輪市街地周辺の人口密度

資料:R2 国勢調査

課題3

毛馬内地区を中心とした日常生活の移動への対応が必要

- 市民アンケート調査から、大湯地区や山根地区、末広・瀬田石地区などの市北部に位置する地区では、毛馬内地区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、比較的近い地区で移動が完結する状況にある。
- 他方で、本市の公共交通ネットワークについては、花輪市街地（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る。
- なお、通院を目的とした移動については厚生病院をはじめとした花輪地区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ある。

課題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が必要

〇市南部の八幡平地区を運行する志張線や八幡平大環状線などの秋北バス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、市北部の根市地区や大湯地区を運行する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、利用が非常に低い状況にある。

〇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、そもそも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、平均乗車密度の低下の要因となっている。

〇根市地区などの一部の地区では、需要に応じて運行するデマンド型運行を取り入れているものの、定路線型となっていることから行き先の自由度は低く、定時定路線型の運行時に比べて利便性が低く、このことも利用低下の要因になっている可能性が考えられる。

〇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ある。

※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

	補助路線	路線名	運賃 (最大)	収支率 (%)	乗車密度	輸送量	1回あたりの 利用者数 (人/回)	1回あたりの 収入 (円/回)	1人あたりの収入 (円/人)	1人あたりの経費 (円/人)	1人あたりの財政負担 (円/人)
秋北バス	地域間幹線系統	花輪大館線	1,200円	24.4%	1.6	15.8	11.4	2,820	248	1,017	261
秋北バス	地域間幹線系統	小坂線	890円	25.1%	1.4	20.7	5.6	1,519	270	1,077	415
秋北バス	地域内フィーダー系統	八幡平大環状線	530円	15.4%	1.2	4.9	5.0	1,110	223	1,450	727
秋北バス	地域内フィーダー系統	寺坂大湯線	650円	39.8%	2.2	5.7	18.7	4,682	250	628	224
秋北バス	地域内フィーダー系統	志張線	830円	24.7%	1.4	3.3	11.4	3,066	267	1,085	484
秋北バス	地域内フィーダー系統	尾去沢線	300円	34.0%	1.2	4.5	6.0	1,005	168	495	193
秋北バス	地域内フィーダー系統	花輪市街地循環線	200円	31.2%	2.2	5	6.4	1,155	179	577	379
十和田タクシー	地域内フィーダー系統	大湯花輪線(1)	740円	16.9%	0.9	0.6	4.8	1,725	356	2,104	12,187
十和田タクシー	地域内フィーダー系統	大湯花輪線(2)	740円	6.1%	0.2	0.1	0.8	323	386	6,292	
十和田タクシー	地域内フィーダー系統	中滝線(1)	1,070円	3.3%	0.1	0	1.0	351	346	10,435	
十和田タクシー	地域内フィーダー系統	中滝線(2)	1,070円	12.3%	0.7	0.3	5.4	1,867	346	2,814	
十和田タクシー	地域内フィーダー系統	根市大湯線(1)	580円	7.7%	0.4	0.1	2.3	659	287	3,761	
十和田タクシー	地域内フィーダー系統	根市大湯線(2)	580円	22.5%	1	0.1	5.1	1,478	288	1,278	
十和田タクシー	地域内フィーダー系統	根市大湯線(3)	580円	51.5%	3.2	0.6	29.4		297	578	
十和田タクシー	地域内フィーダー系統	栗山環状線	200円	18.5%	1	1.8	2.6	476	180	977	
十和田タクシー	県単補助路線	上戸名沢・高清水線	310円	39.2%	2.2	2.4	4.8	1,013	210	538	103
秋北バス	自主運行路線	田沢湖線	1,350円	—	—	—	—	—	—	—	—

出典：秋北バス、十和田タクシー提供資料

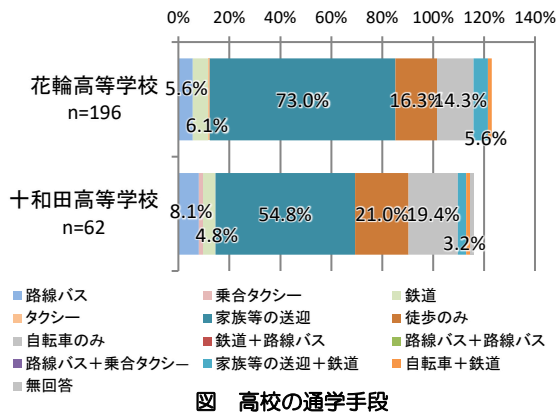
課題 5

高校生が使いやすい公共交通ネットワークの構築が必要

○令和 6 年に予定される高校の統廃合により、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るが、高校生アンケート調査から統合後の移動手段として「保護者の送迎」を想定する割合が多い状況にある。

○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るが、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る。

○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無いため、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ある。



出典：高校生アンケート (R4.9 実施)

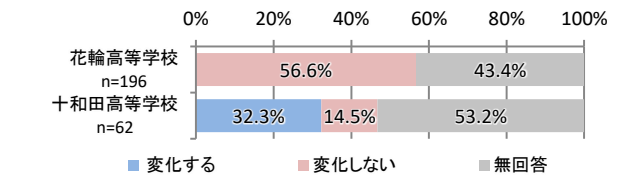


図 高校統廃後の通学手段の変化

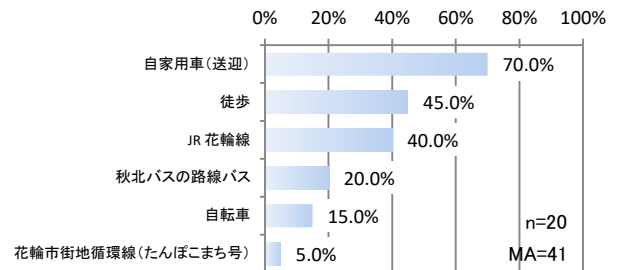


図 高校統廃後の通学手段 (変化すると回答した人)

課題 6

高齢者が運転しなくても良い生活環境を確保することが必要

○年齢別の公共交通の利用割合 (直近 1 カ月の利用実態) 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、移動に制約のある高齢者であっても 8~9 割は公共交通を利用していない状況にある。

○他方、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充分に対応しきれていない可能性がある。

○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ある。

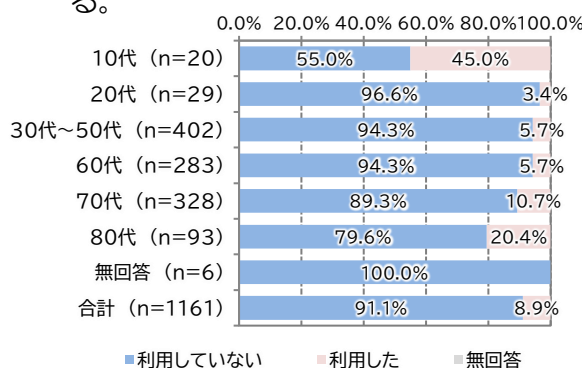


図 年齢別の公共交通の利用割合 (過去 30 日以内の利用)

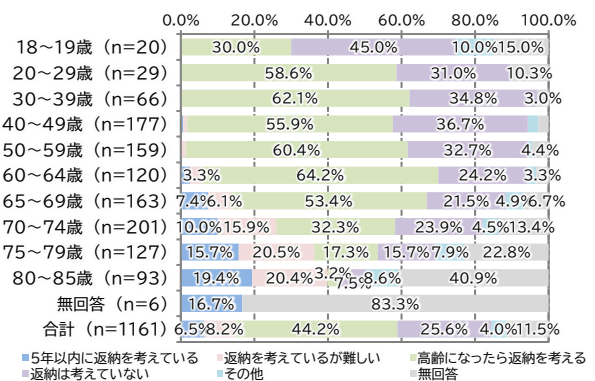


図 年齢別の免許返納の意向

出典：市民アンケート (R4.9 実施)

課題 7 広域的な公共交通ネットワークの利活用の推進が必要

- 本市の通勤・通学流動として大館市や小坂町との流出・流入がみられるほか、通院などにおいても大館市へ移動する実態もみられ、日常生活において隣接する市町への市民の移動がみられます。
- そうした移動がある中で、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、今後の持続的な維持を考える上では大きな弱みであると言えます。
- 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、将来的にも広域的な公共交通ネットワークを確保・維持するため、他の沿線自治体とも連携を図りながら、利活用に向けた方策を推進することが必要です。

課題 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が必要

- 市内には秋北バスと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する状況にある。
- 利用者の目線では、目的地に早く移動することが重要であり、どちらの交通事業者の路線であっても構わないと思えるとなると考えられ、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る。
- 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、バスがいつ来るのかがわかりにくく、安心して待つことが出来ない状況にあるとも考えられる。
- このため、情報のわかりやすさや取得しやすさなど、利用者の目線から考えて、改善に向けた検討を進めることが必要である。



図 写真 市内のバス停状況

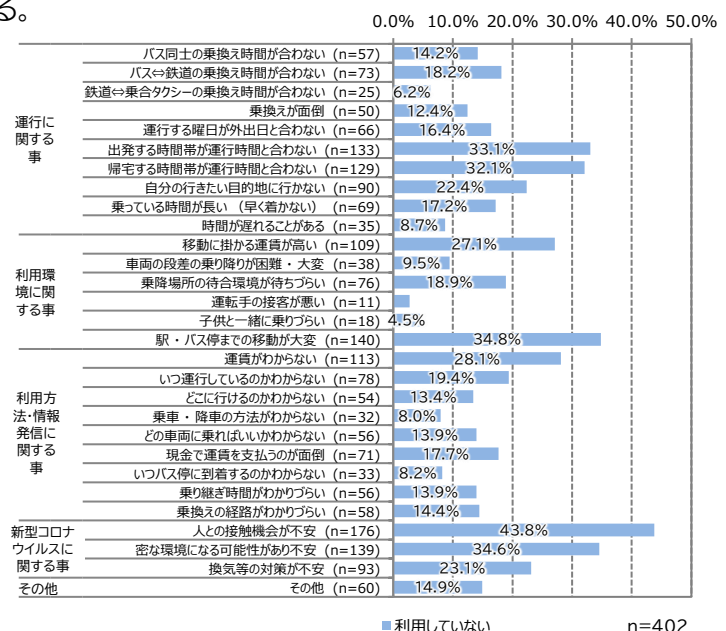


図 公共交通に対する不満（利用していない人が回答）

出典：市民アンケート（R4.9 実施）

2)伸ばすべき「強み」の視点

課題 9 鹿角花輪駅の高い拠点性の維持が必要

- 令和2年8月に鹿角花輪駅の駅前整備を行ったこともあり、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る。
- また、デジタルサイネージなどの設置された待合環境が確保されていることや、観光案内所などの対人窓口も確保され、市民であっても来訪者であっても情報が得やすく、待ちやすい環境になっている点が大きな強みであると言える。
- 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、高い拠点性を確保していると考えられる。
- 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公共交通同士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、情報発信内容における多言語化を強化するなど、より一層の拠点性の向上を図ることが必要である。

課題 10 多様な媒体での情報発信と、適切なタイミングでの情報更新が必要

- 本市においては、公共交通の運行情報をマップや時刻表などの紙媒体で作成・配布するなど、アナログ的な情報発信を行っているほか、バスの運行情報などは経路検索コンテンツや地図コンテンツ上でも検索することが出来るなど、デジタル的な情報発信なども行っている。
- 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ことなど、適宜新しい情報へ更新されているため、事業者間が連携して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促進しつつ、適切なタイミングで情報更新を継続することが必要である。

課題 11 IC カードにより蓄積される膨大なデータの利活用が必要

- 秋北バスでは一部の路線でICカードの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る。(2022年10月現在)
- コロナ禍においてキャッシュレス決済が普及する中において、公共交通でも非接触型のICカードが導入されることは大きな強みであり、利便性の向上による利用しやすいの向上に期待される。
- なお、ICカードの導入により、これまで取得できていなかった、日常的な詳細な利用状況を取得することが出来るようになるため、日々蓄積される膨大なデータ(ビッグデータ)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への見直しに向けた検討材料として用いることが必要である。

課題 12 通学利用での公共交通利用に継続して取り組むことが必要

- 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、また、市としての財政的な支出も2重投資（路線バスに対する運行補助の支出と、スクールバスの運行に対する経費の支出）とならないように留意した、効率的な運営体制を確保している。
- 今後も、少子化の影響から、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問題については大きくなることが想定されるものの、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の改善（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ある。

課題 13 民間の移動サービスとの適切な連携が必要

- 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る状況にある。
- 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、公共交通サービス側と民間の移動サービス側と連携して、相互にwin-winとなる関係を構築することが必要である。

課題 14 地域協働の取組の水平展開、及び市民への周知が必要

- 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、地域協働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る。
- 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つつ、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水平展開し、市全体での地域協働の取組を推進することが必要である。
- また、市民においては公共交通の利用が低く、関心度も高くない状況にあるが、こうした地域協働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上げるなど、意識醸成を図ることも必要である。