

# 藤里町地域公共交通網形成計画

“安心して外出”から“お出かけを楽しむ”まで



藤 里 町

平成 27 年 11 月

## ■ 目 次 ■

第1編	1
1. 町の地域公共交通を取り巻く状況	2
1-1 地域概況	2
1-2 交通の現状	6
1-3 福祉目的による移動支援	10
2. 地域公共交通の利用実態と町民のニーズ	13
2-1 調査の概要	13
2-2 調査結果の概要	13
3. 公共交通の課題とまちづくりの方向性	15
3-1 藤里町の地域公共交通の課題	15
3-2 将来の目指すべきまちの姿 ～目指すべき町の“おでかけ”環境～	17
3-3 その他の計画	18
第2編	19
1. 地域公共交通の活性化および再生に関する基本的な方針	20
2. 形成計画の区域	20
3. 計画の期間	20
4. 形成計画の目標	21
5. 目標を達成するための事業および実施主体	24
6. 計画の達成状況の評価	36
6-1 目標達成に向けたマネジメント	36
6-2 計画の実施体制	37
巻末資料	39
(1) 路線バス利用実態調査	40
(2) 町民アンケート調査	45
(3) 高校生アンケート調査	51
(4) 公共交通に関する交通座談会	55

# 第1編

---

## 地域および公共交通の概況と 期待される地域公共交通網の分析・整理

# 1. 町の地域公共交通を取り巻く状況

## 1-1 地域概況

### (1) 地勢的特徴

藤里町は、秋田県の北部に位置し、世界自然遺産である白神山地の麓に拓けた中山間地域である。青森県西目屋村に接しているが、県境には標高1 kmを超える山々が連なっている。また、東は北秋田市、西は八峰町と能代市の一部に接しているが、いずれも深い山で隔てられている。南側は能代市二ツ井町に接し、県道西目屋二ツ井線で結ばれ、町と町外を結ぶ生命線となっている。県道西目屋二ツ井線は北部は青森県西目屋村に通じているが、冬季は通行止めとなる。

白神山地に水源を発する藤琴川、粕毛川が中心部である藤琴で合流し、合流部の平地に市街が形成されている。また、Y字の川沿いに道路が伸び、沿線に集落が連担している。

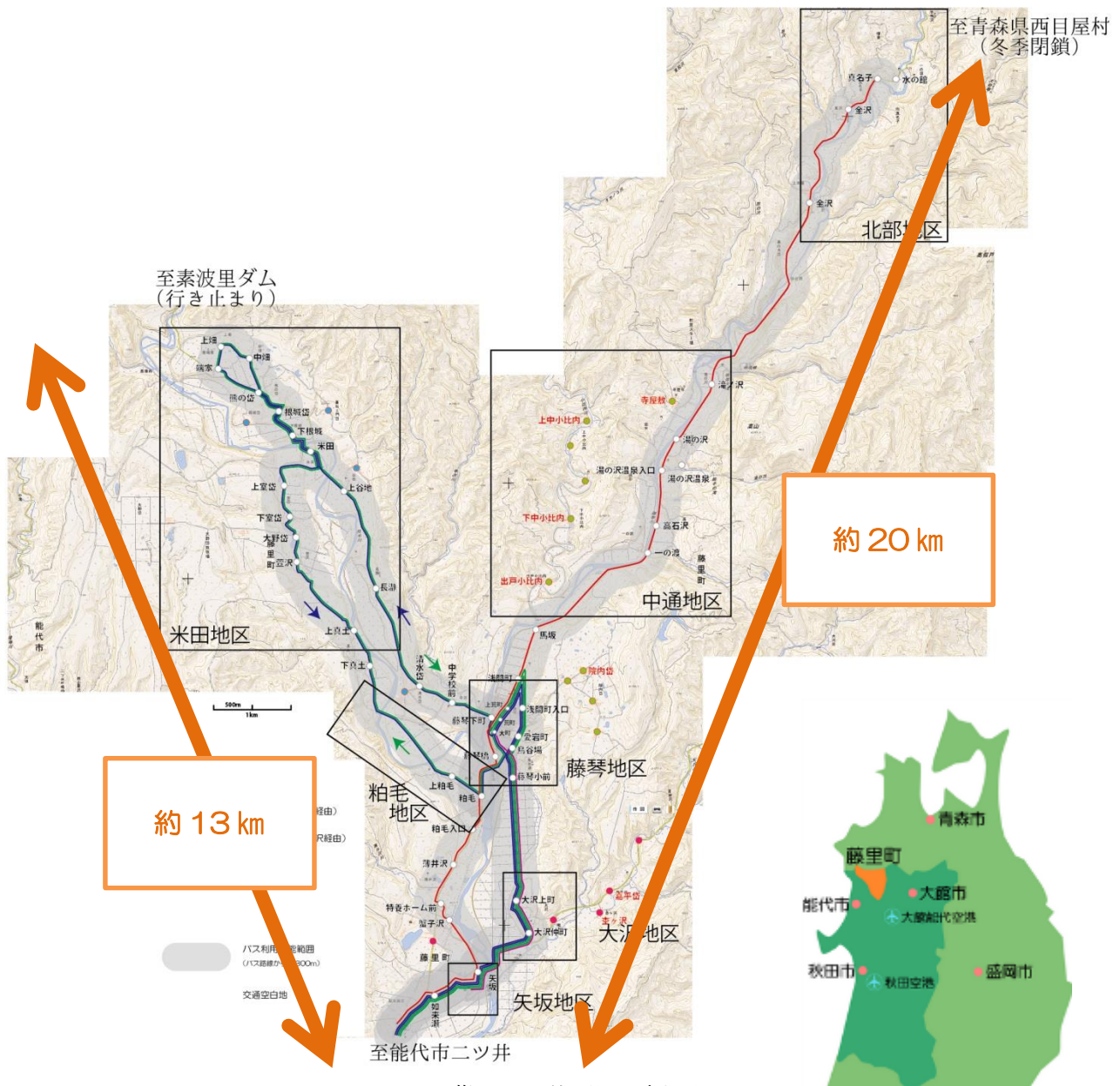


図 藤里町の位置図と概要図

## (2) 人口の推移

町の人口は減少を続けており、平成 27 年 1 月末現在で、3,623 人、1441 世帯である。減少率は大きな増減なく横ばいで推移しており、自然減を続けている。このままの減少率で進めば、2026 年には 3000 人を下回り、2036 年には 2000 人に近づく。

高齢化率（65 歳以上の割合）は現在 43%であるが、高齢者人数は平成 19 年度ピークに横ばいもしくは微減の傾向となっており、高齢者の人口も減少し、総人口も減少を続ける見込みである。

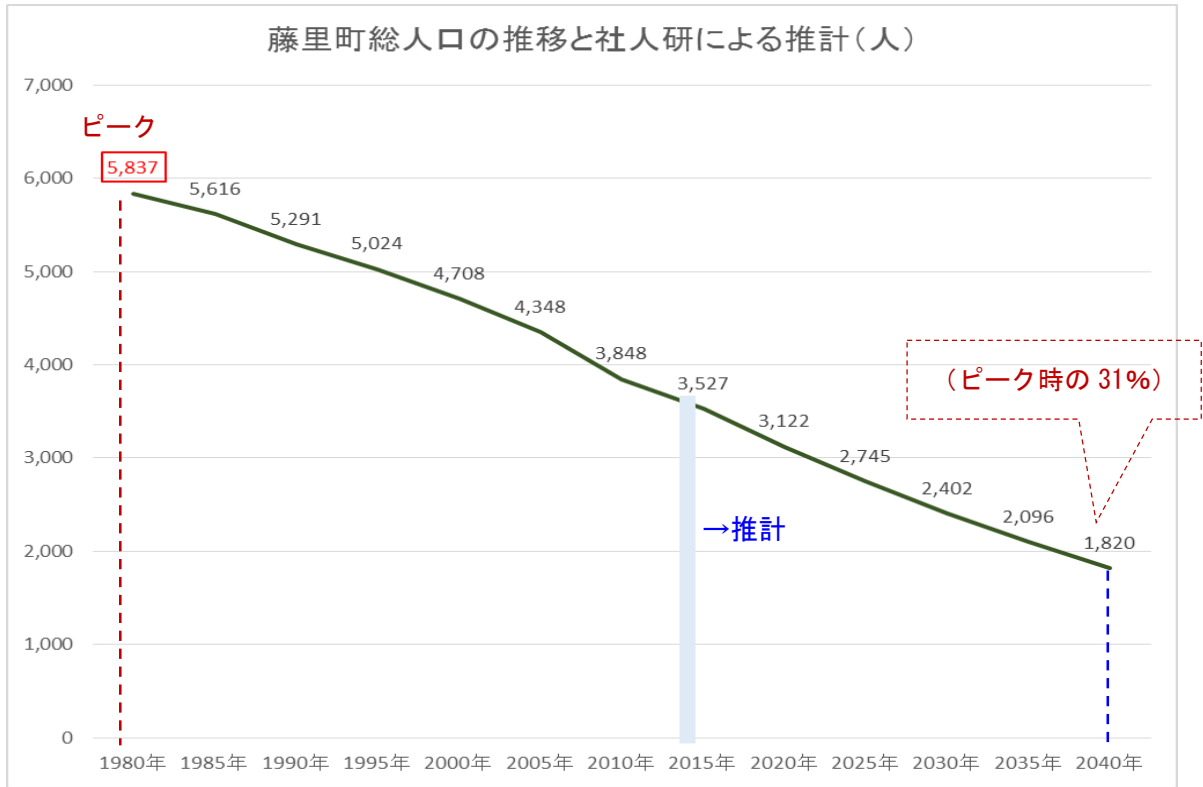


図 総人口の推移

資料：国勢調査、2015 年以降国立社会保障・人口問題研究所による推計値

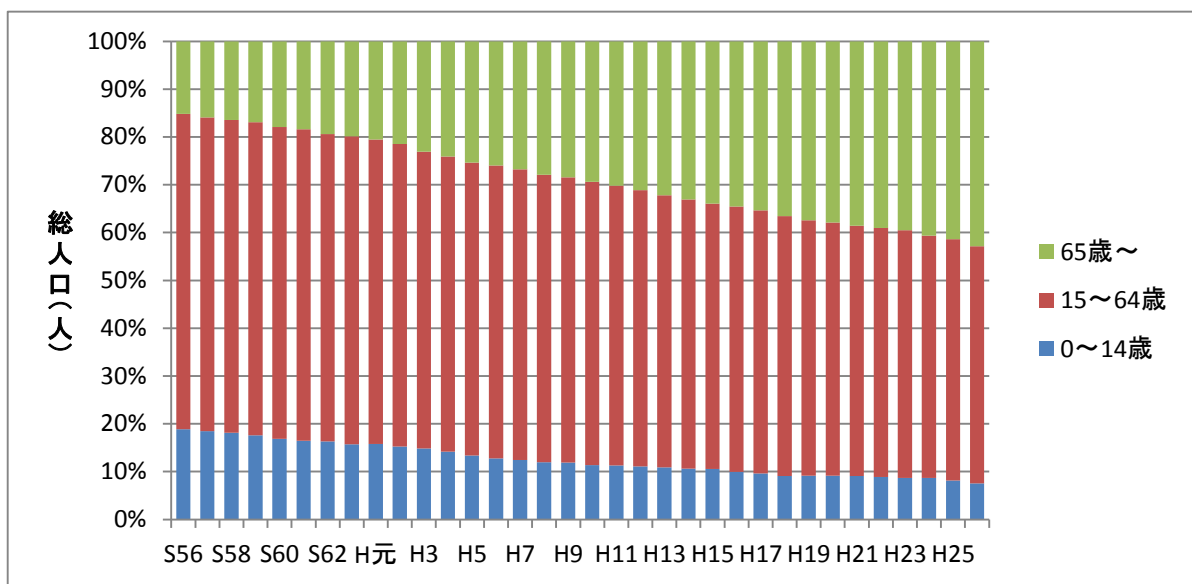


図 年齢構成別の推移

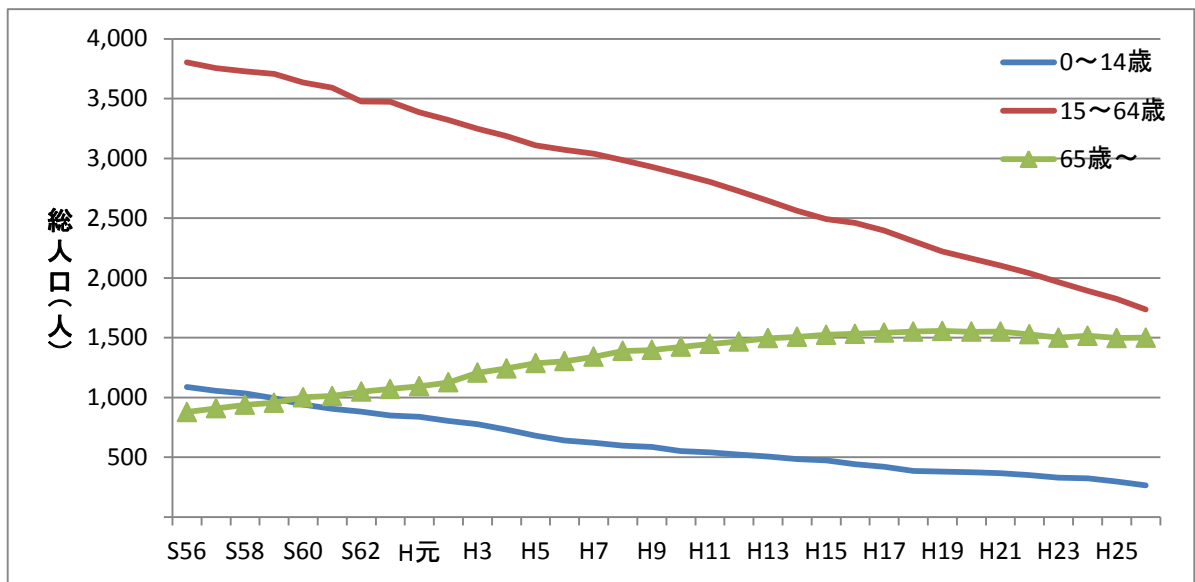


図 年齢構成別の人口推移

### (3) 町内の主要施設

町内の主要施設は、町役場を中心に概ね半径 250m 以内に立地したコンパクトな配置となっている。役場に隣接して生鮮食品等も扱うスーパーがあり、その向かいには商店街コミュニティハウスがあり、バスの待合所や憩いの場となっており、交通結節点としての役割も担っている。JAや銀行も隣接している。また、毎月「1」のつく日に、市日が役場近接の三世代交流館の駐車場で行われ、多くの町民が集まる場となっている。

医療機関は、町内に民間の内科医院があるが、火曜日と金曜日の週2日、午前中のみの診療となっている。

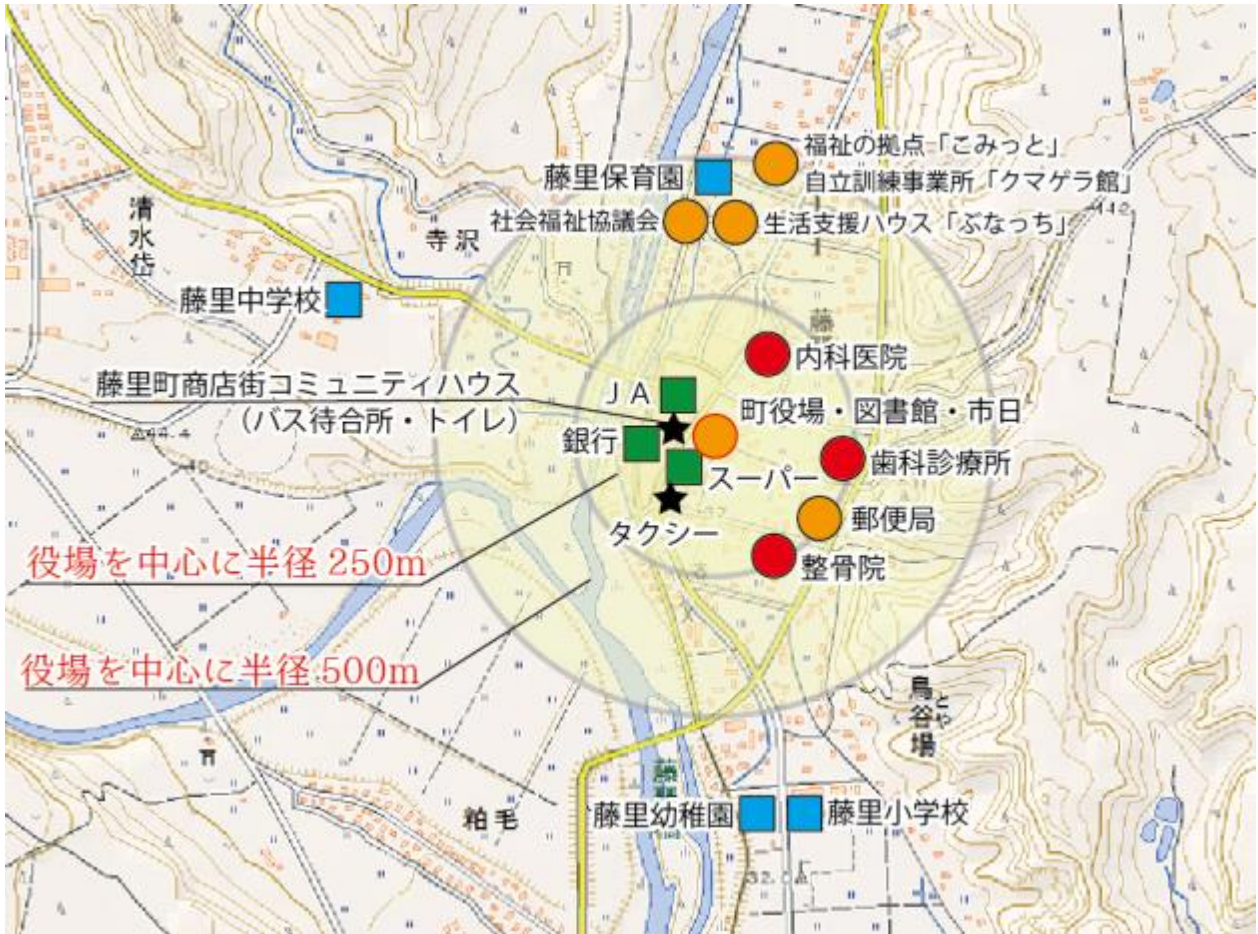


図 町内の主要施設



コミュニティハウス



藤琴の中心部(役場前)



市日の様子

## 1-2 交通の現状

### (1) 生活圏と交通の現状

町内には内科医院（週2日）、歯科診療所、整骨院があるが、内科医院の診療日が少ないことと診療科目も限られるため、多くの町民が町外の病院に通院せざるを得ない状況となっている。通院先も町から30 km程度離れた能代市まで通う人が多い。

また、高校も町内にはないため、能代市内や北秋田市内、大館市内に通学している。

町内に鉄道はなく、町外を結ぶ公共交通は民間バス事業者1社が行う乗合バスのみである。この乗合バスが、集落の末端まで運行されており、町内の公共交通を主に担っている。

町は70歳以上を対象とした町内限定の無料バス券の発行を行っているため、70歳以上の高齢者は無料でバスを利用できる。

このほか、移動支援としては、社会福祉協議会がお買い物ツアーを行っている。

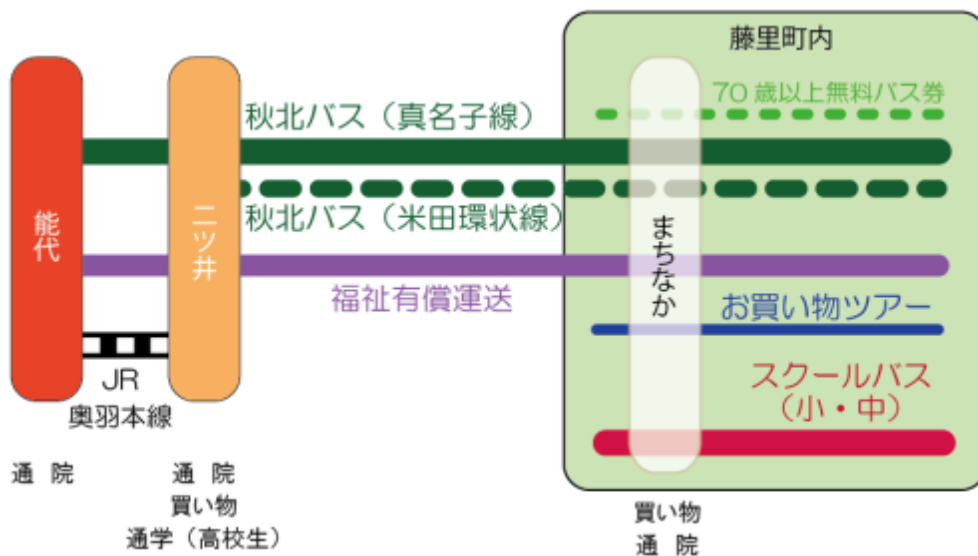


図 交通の概要



## (2) 乗合バス交通の現状

藤里内の道路は、**藤琴地区を中心にYの字**を描くように3方向に伸びており、乗合バス路線も同道路を運行している。町内のバス路線は4系統あり、うち3系統は町と町外を結ぶ幹線的な系統となっており、いずれも国や県、町の補助を受けて運行している。

表 乗合バス路線の概要

No.	路線名	補助	平日便数 (休日便数)	平均乗車 密度(H25)	運行主体
1	真名子線 (真名子～ニツ井駅～能代)	国・県	14便(8便)	4.6	秋北バス
2	真名子線 (真名子～ニツ井駅)	県・町	5便(2便)	1.3	秋北バス
3	米田環状線 (熊の岱～ニツ井駅)	県・町	2便(2便)	1.9	秋北バス
4	米田線 (米田～ニツ井駅)	町	5便(0便)	1.2	秋北バス

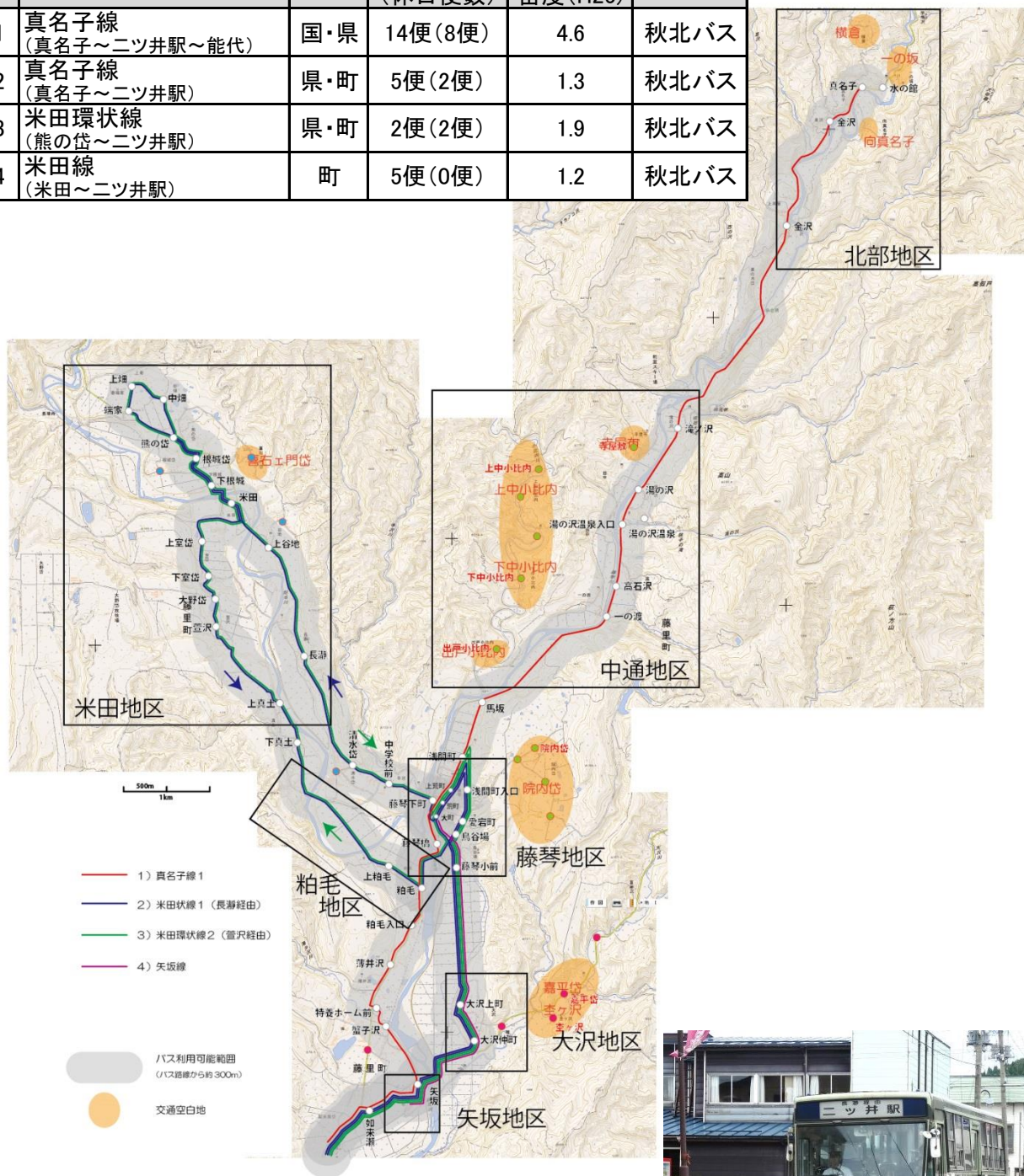


図 バス路線の経路



### (3) 乗合バスの収支状況

乗合バスの利用状況は、真名子線（国庫補助対象路線）と米田環状線（県補助対象路線）は横ばい、真名子線（県補助対象路線）は平成 23 年度以降、米田線は平成 24 年度以降いずれも微減傾向で推移している。

乗合バスの運行に係る町の負担額は、「高齢者に対するバス無料券」の補助額も含めると、平成 24 年度までは 1300 万円前後の横ばいで推移していたが、平成 24 年度以降増加を続け、平成 26 年度は 1600 万円の赤字となっている。

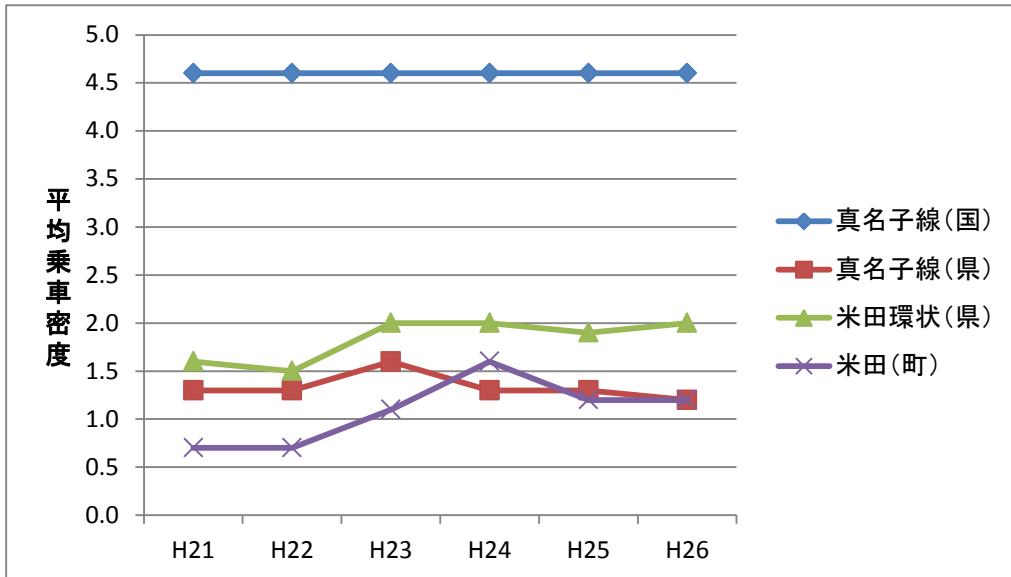


図 系統別の平均乗車密度

注：平均乗車密度とは、バス 1 便あたりの平均利用者数で、始点から終点まで乗車していると仮定した人数を表す。

注：(国) は国と県の補助、(県) は県と町の補助、(町) は町単独補助

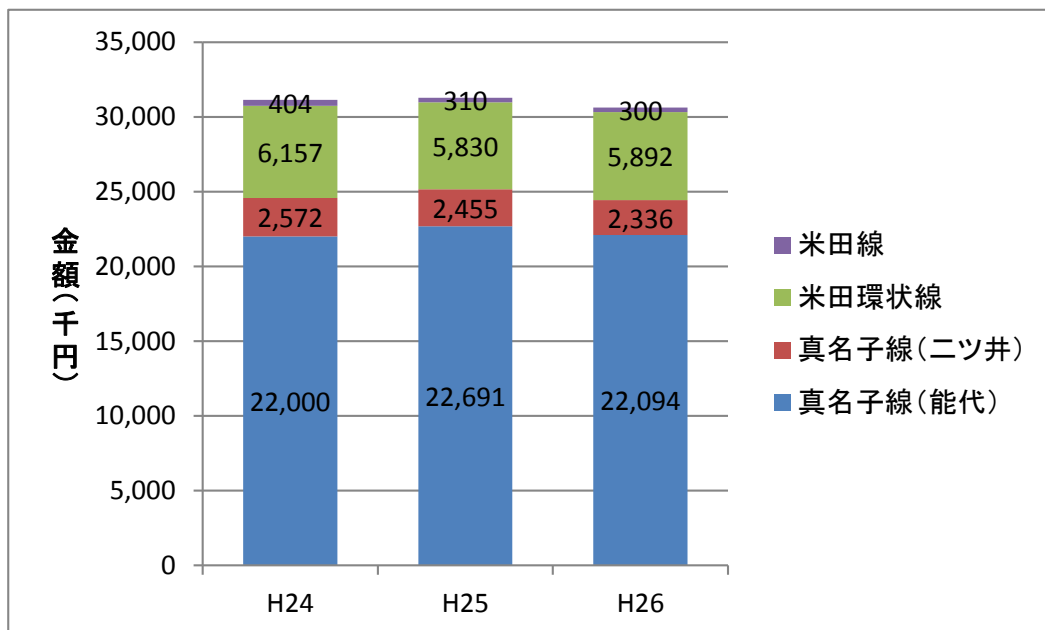


図 収益額の推移

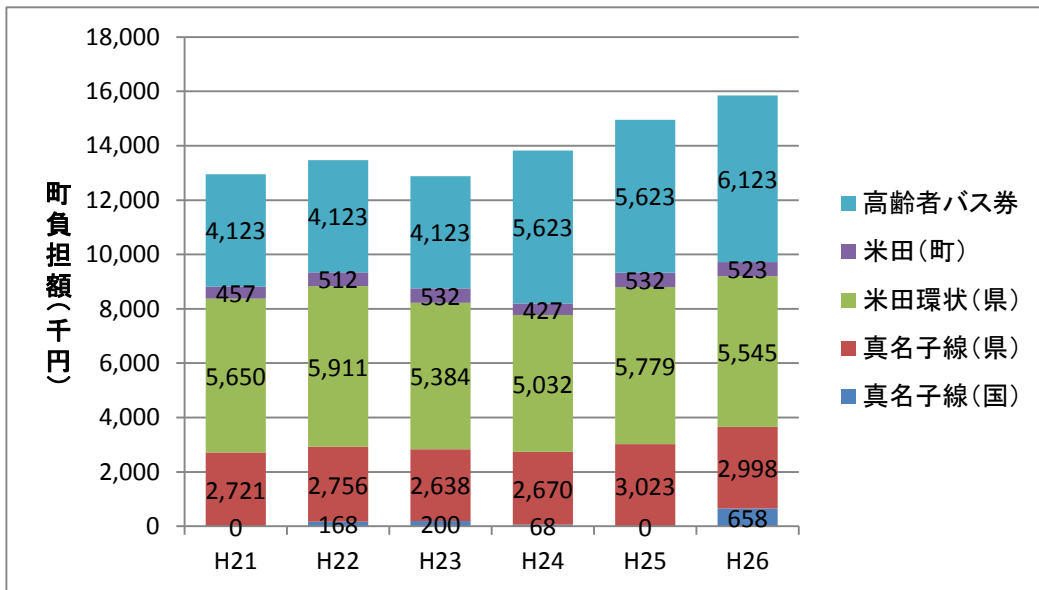


図 運行に係る町の補助額の推移

### 1-3 福祉目的による移動支援

#### (1) 高齢者に対するバス料金無料制度【事業主体：町】

対象者は70歳以上の高齢者で、事前に役場福祉窓口にて申請書を提出し、写真付きの無料券を交付してもらい、路線バス降車時にバス券を見せることでバスを無料で利用できる制度である。平成8年4月から始まった制度で、秋北バスの協力のもと高齢者福祉の向上を目的として実施されている。

無料乗車区間は町内のみであり、町外へ行く場合は、町内利用区間までの料金を引いた額を支払う。バス事業者は、毎年利用者数を町に報告し、無料区間分の料金を町から受け取る。

平成27年10月末現在、706人がバス券の交付を受けており、これは70歳以上の高齢者の58%を占める。

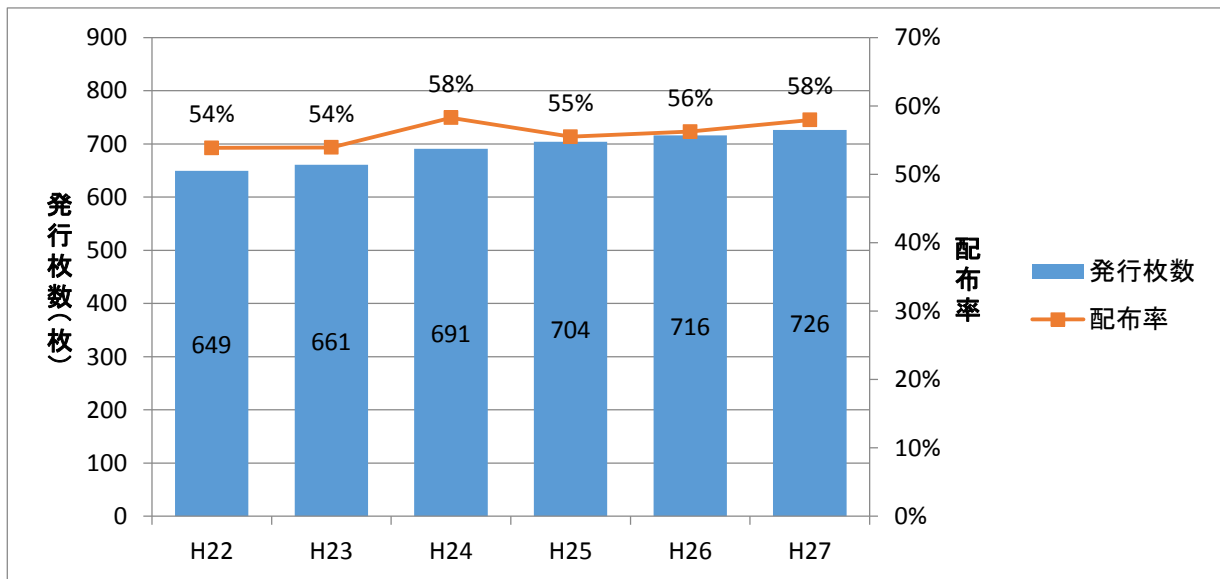


図 交付数の推移

注：各年度4月末現在、発行枚数は返却数を除いた枚数。

（２）市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）【事業主体：藤里町社会福祉協議会】

藤里町では、介護保険事業がスタートした平成 12 年度から、デイサービスの送迎用として福祉車両を町で購入し、職員やボランティアによる運行を開始した。翌平成 13 年度からは、「居宅福祉事業補助金（県補助）」を利用した移送サービス事業へ転換し、町が藤里町社会福祉協議会に委託する方式とした。運転はシルバーバンクに依頼して行うこととなった。平成 18 年度には、道路運送法が改正され、有償による運送に関しては運輸局の許可が必要となり、許可申請を行い、現在のように「市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）」としての運行となり、現在まで運行を続けている。

利用者数は平成 20 年度以降減少しているが、これは、利用者が別なサービス（ショートステイ等）へ移行していることが影響している。

（事業内容）

移送用車両（リフト付き車両およびストレッチャー装着ワゴン車等 3 台）により、利用者の居宅と在宅福祉サービスや介護予防事業を提供する場所、医療機関等との間を送迎する。

（利用対象者）

心身が不安定あるいは下肢が不自由であることによって、他人の介助によらずに一般の交通機関を利用することが極めて困難でかつ家族等による移送が困難な者。

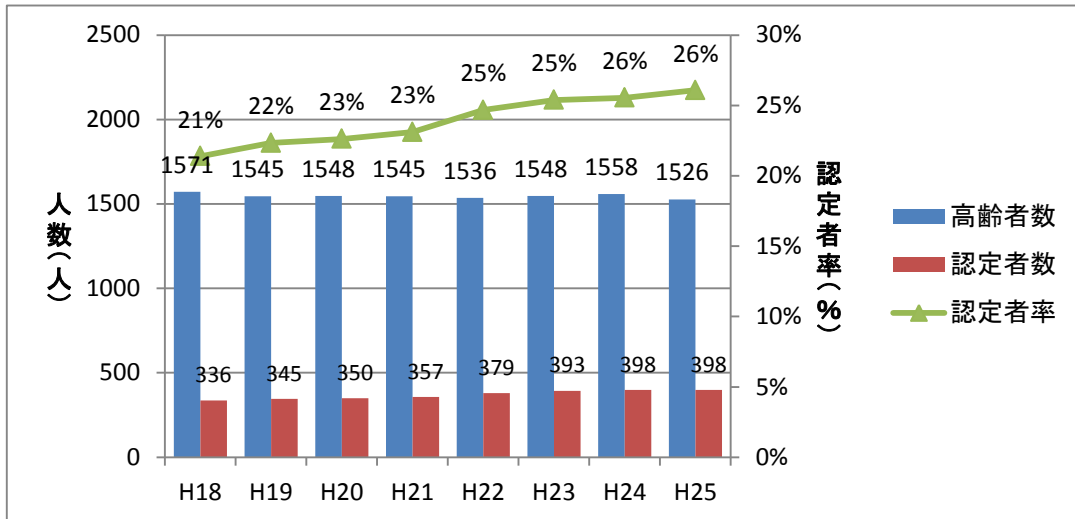


図 藤里町の高齢者数及び介護認定者数の推移

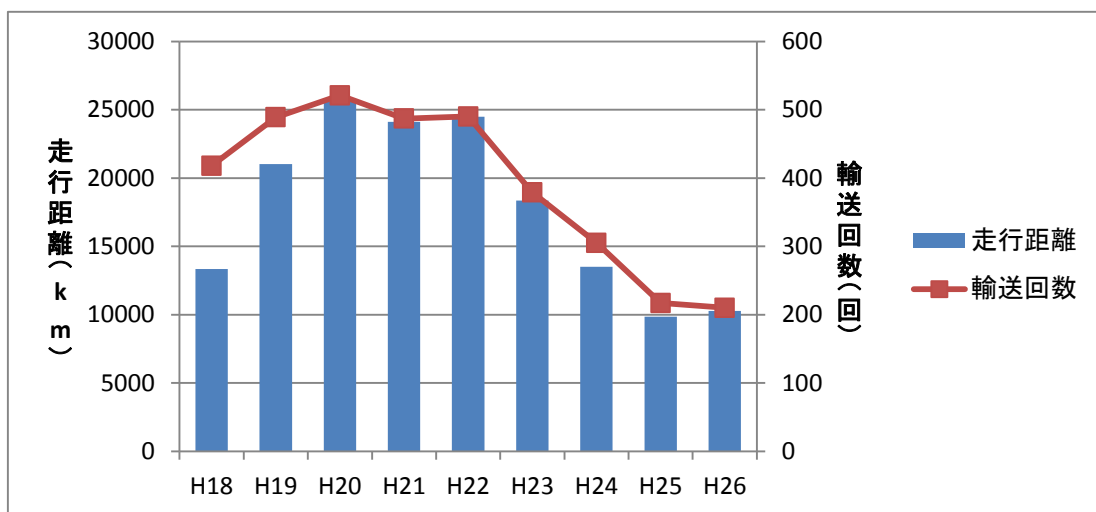


図 市町村福祉輸送の実績

### (3) お買い物ツアー事業【事業主体：藤里町社会福祉協議会】

社会福祉協議会が平成 24 年度の秋から実施している事業で、訪問介護事業を行う中で、利用者から「買い物に行きたいけれど、行けない」というニーズが多かったため、社会福祉協議会の車両を活用して町内のスーパーまで連れて行く事業である。社会福祉協議会のスタッフが付き添いも行う。

運行日は隔週の金曜日の午前中であり、登録者に対してはスタッフが事前に電話をして希望を確認し、前日までに運行ルート決め、希望者の自宅を回りながら商店街まで連れて行く。帰りは全員が買い物を終えた時点で帰るが、食事を希望する人がいれば、みんなで食事をして帰る場合もある。

利用は増えており、このまま増え続けた場合、車両と運転手スタッフの確保が課題となる。

【対象者】 藤里町在住の概ね 70 歳以上の方

【行き先】 町内の商店街のふれあいサロンマップ加盟店各店

【年会費】 1 世帯 2,000 円

【利用日】 毎月第 2・4 金曜日の 10 時～12 時

【車 両】 社会福祉協議会の所有車両（ワゴン車 2 台、普通車 2 台）

【登録者数】 21 名（平成 26 年 3 月現在）

【実 績】 23 回、延べ 319 人（平成 26 年 3 月現在）



写真 お買い物ツアーの様子（社会福祉協議会 HP）

## 2. 地域公共交通の利用実態と町民のニーズ

### 2-1 調査の概要

藤里町民の乗合バスの利用実態やニーズを把握し、課題を抽出することを目的として以下の4つの調査を実施した。

表 4つの調査の概要

調査	調査方法	備考
(1) 乗合バス利用実態調査	町内を運行する乗合バスの利用者に対してヒアリング調査・アンケート調査	7月13日(日)、7月14日(月)の2日間、利用者数計408名
(2) 町民アンケート調査	記入式アンケート調査票の広報配布、郵送回収	回収票数1201票、回収率36%
(3) 高校生アンケート調査	町内在住の高校生に対する記入式調査票の郵送配布、郵送回収	回収票数41票、回収率55%
(4) 公共交通に関する交通座談会	町内7地区の公民館において座談会を行い、グループヒアリング	延べ85名

### 2-2 調査結果の概要

調査結果の概要を以下に整理する。(詳細については、巻末資料を参照)

#### 【乗合バスの利用実態】

- ・ 乗合バスの利用者は高齢者が主で、70歳以上の利用者が6割を占めている。(実態)
- ・ 70歳以上は無料で利用できることから、現金での利用は3割以下にとどまる。(実態)
- ・ 小学生、中学生の通学利用はあるが、高校生の通学利用はほとんどない。(実態)
- ・ 午前中の利用が大半で、午後は利用が減少する。(実態)

#### 【生活圏、移動手段の現状】

- ・ 自動車の免許の保有率は高まっており、男性は80歳以上でも半数が免許を持っている。(住EQ)
- ・ 藤里町の生活圏は、病院や通勤、通学を中心に生活圏は能代市や大館市まで含む。(住EQ)
- ・ 病院まで遠い…能代の病院まで1時間半かかる。トイレも心配。毎日だけでなくもいいので、直通で行ってほしい。(座談会)
- ・ 高齢者ほど乗合バスを利用しており、70歳以上では半数が日常的にバスを利用している。(住EQ)
- ・ いくと郵便局が遠くて、歩けない。(座談会)
- ・ 湯の沢温泉は、バス無料券を見せると100円引きになるので有り難い。(座談会)

#### 【高校生の通学の現状と要望】

- ・ 8割の生徒が能代市内に通学している。(高EQ)
- ・ 通学方法は、ほとんど二ツ井駅まで家族に送迎をしてもらって通学しているが、多くの生徒が路線バスやJRを利用したいと回答している。(高EQ)
- ・ 二ツ井駅までバスを利用しない理由としては、「利用できるバスがない(時間が合わない)」が多

- ・ く、改善要望としても「バスと JR の接続を良くしてほしい」という回答が最も多い。(高 EQ)
- ・ 次の、「運賃を安くしてほしい」が多い。(高 EQ)

#### 【外出に対する満足度】

- ・ 免許を持っていない人も藤里町の外出環境に満足している割合が高い。(住 EQ)
- ・ 今は車に乗れるし、送ってくれる人もいるので、バスに乗ったことがない。(座談会)
- ・ バスの乗り方を知らないし、時刻表も読み方を知らない。(座談会)
- ・ ただ、5年後、10年後を考えると、車に乗れなくなるので困る。(座談会)

#### 【困っていること】

- ・ 公共交通に対する要望としては、バスを利用しない人は「JR との乗継」「運賃」をあげる人が多く、バスを利用する人は「土日の増便」に対するニーズが高い。(住 EQ)
- ・ 運賃がかかる…町内は無料だが、組合病院まで行くと往復で 2000 円超える。(座談会)
- ・ ステップが高い…行きはいいが、帰りは荷物を持って、バスに乗れない。手押し車もスムーズに乗れたら有り難い。(座談会)
- ・ 帰りが不便…能代から帰ってくる時、13 時の次が 15 時になり困る。家に着くときは真っ暗な時間になる。(座談会)
- ・ 土日に便数が減る …金田医院や関医院は土日の午前中も開院しているし、町のイベントも開催されても行けない。いとくは、水、土、日がポイント倍になる。(座談会)
- ・ 空バスが気の毒…いつも誰もバスに乗ってなくて気の毒に感じる。車両を小さくすればいいのに。(座談会)



座談会の様子（粕毛地区）



## 3. 公共交通の課題とまちづくりの方向性

### 3-1 藤里町の地域公共交通の課題

これまでの調査分析結果をもとに、藤里町における地域概況、町民の移動実態やニーズから、本計画において対応すべき課題を整理する。

#### 1 人口減少による乗合バス利用者の減少

高齢化と人口減少は、藤里町において深刻であり、10年後には3000人を下回り、20年後には2000人を下回る推計となっている。高齢者人口も減少の見込みであり、高校生の通学も少子化により今後も増加は期待できない。そもそもの需要の量が縮小するため、系統の統合や効率化を実現する持続的な公共交通ネットワークの見直しが必要となっている。

#### 2 乗合バスのサービスの低さと不公平さ

藤里町には鉄道がなく、藤里町のまちなかと隣町の最寄駅を結んで運行する乗合バスが町の基幹的な公共交通としての役割を担っているが、長期的な利用者の減少を受け、乗合バスの運行便数は、多い系統でも1日7往復に留まり、地区によっては1日1往復という状況となっている。休日の便数はさらに減り、運行していない地区もある。また、高齢化により徒歩圏域が狭まっていることに対し、歩いてバス停やバス路線まで出てこられない集落や交通空白地が増えてきている。

これらのサービスの低さと不公平さを改善し、町内で安心して暮らすのに必要な生活の足のサービス水準の確保が必要である。

#### 3 高齢化による外出ニーズの変化

藤里町は、役場庁舎を中心に半径およそ500m内にスーパーや金融機関、病院等主要な施設が立地しているが、その中の移動さえも高齢により難しくなってきた人が増えてきた。また、現在乗合バスを利用している人からも「バス停まで歩けない」「バスのステップが上がれない」という声が聞こえ始めている。このような状況に対して、社会福祉協議会が「お買い物ツアー」に取り組んでいるが、利用者数が増加し、ドライバーや車両等の対応が難しくなりつつある。

そのため、公共交通としても、ニーズの変化に対応し、乗合タクシー等新しい公共交通の運行方法を組み入れた多様な交通ネットワークの構築が必要になっている。

#### 4 病院や高校等の生活機能の一部を町外に依存

藤里町は、町内にスーパーや市日があり、福祉サービスの充実も積極的に取り組まれているが、病院は週2日午前中のみ民間病院が1つあるのみであり、高等学校も町内にはないため、医療機関や教育環境等を考えると町内だけで生活は完結しない。さらに、それらは近隣の市町村に行く必要があるが、藤里町からは遠く、車で1時間近くかかる。バスで行こうとするとさらに1時間半以上かかる。

高齢化を考慮したときに、バスで1時間以上かかる距離は大きな障害となるため、福祉部門とも連携した対応が必要となっている。

## 5 クルマがなくても地域の資源や施設を利用・活用できる環境に

町内には、世界遺産である白神山地関連施設のほか、温泉施設など町民から来訪者までが楽しむことができる施設が点在している。しかし、観光客等の来訪者による路線バスの利用はほとんどみられない。また、町内の一部地区から温泉施設へのスムーズなバスでの移動ができないため、高齢化や人口減少により自家用車を利用できない人たちを中心としてニーズは高まっている。

町の活性化のためにも、町民から来訪者までが安心して楽しめる公共交通ネットワークの整備と情報の発信が必要である。

## 6 乗合バスの運行維持にかかる補助額の増大

乗合バスは国や県、町の補助により運行を維持しているが、藤里町では運行費の補助の他、70歳以上の町民は無料になる「高齢者に対するバス料金無料制度」が導入されている。この無料制度に対する補助金は、運行費補助以上に増加が続いている。そのため、持続可能なバス運行の実現のための適正な補助制度の検証が必要である。

### 3-2 将来の目指すべきまちの姿 ～目指すべき町の“おでかけ”環境～

藤里町は、金融機関やスーパーとの買い物施設、医療機関が役場を中心として半径およそ 250m内に立地し、コンパクトなまちを形成している。そのため、役場前のバス停および待合施設を乗り継ぎ拠点として、交通結節点とすることでさらに交流も集中し、持続可能な公共交通網の形成とまちづくりを一体的に発展させることができる。

しかし、一方で、総合的な医療や高等教育等は近隣の市町村に行く必要があるが、乗合バスでは1時間以上かかるほど離れている。その一方で、町内には魅力的な地域資源があり、町民はもっと気軽に町内を移動したいというニーズも発生している。

そのため、町内を「基礎生活圏」、近隣市町村を含めた生活圏を「広域生活圏」として整理し、「基礎生活圏」においては、スーパーや市日、各種金融機関などの生活機能を町の中心部にコンパクトに維持する他に豊かな自然環境や温泉施設等の地域資源を生かした活発な交流を促進し、地域の活性化を実現する。また、それにより最低限の生活機能の維持を図る。公共交通は、高齢化に伴う多様なニーズに対応した新しい公共交通の導入や見直しを行い、お出かけを楽しめる外出環境を整える。

「広域生活圏」においては、総合病院や専門病院への通院や高等学校への通学もスムーズに移動できる交通環境等、より高度な都市機能を楽しむことができる公共交通を実現することにより、藤里町に安心して暮らせる環境をつくる。

目指すべき まちの姿	地域資源を生かした活発な交流による “元気なまち（基礎生活圏）” と 必要な都市機能を楽しむ “安心のまち（広域生活圏）”
---------------	---

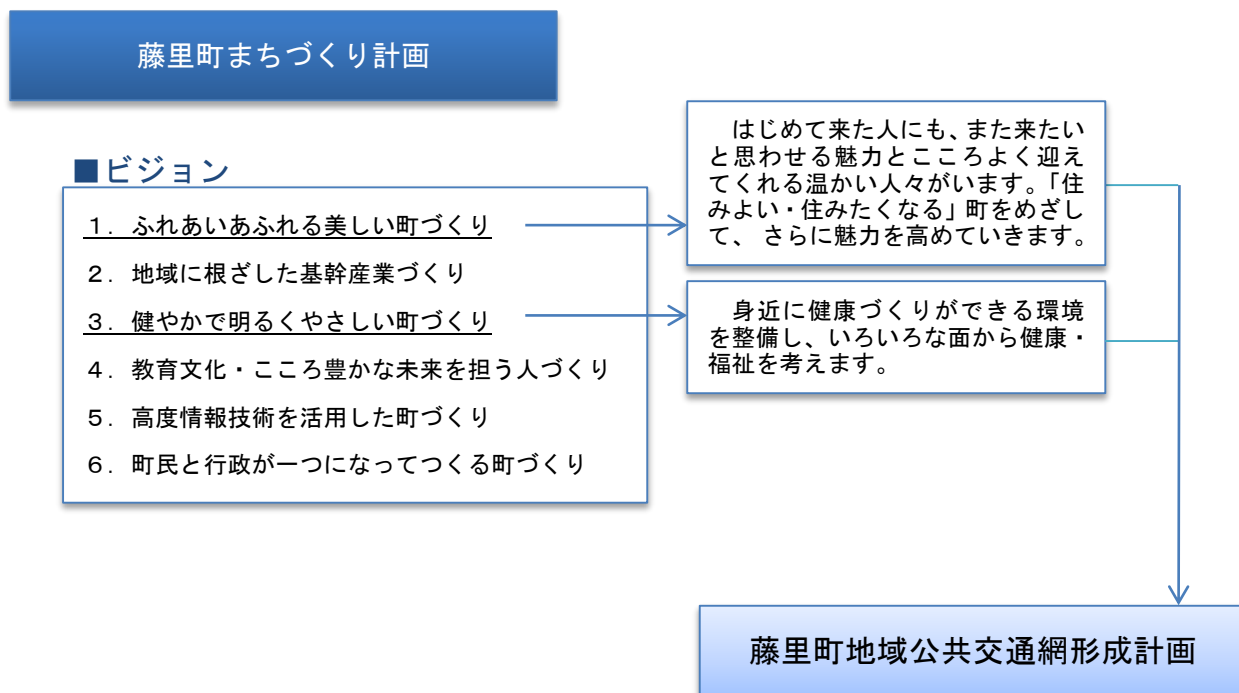
表 将来のまちの姿と地域公共交通網の方向性

生活圏	目指すべき将来のまちの姿	地域公共交通が果たす役割
基礎生活圏 (藤里町内)	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域資源を生かした活発な交流と地域の活性化</li> <li>最低限の生活機能のコンパクトな維持</li> </ul>	お出かけを楽しめる 外出環境の実現
広域生活圏 (藤里町～能代市、北秋田市、大館市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>総合病院や専門病院への通院、高等学校への通学がスムーズに行うことができ、広域連携による高度な都市機能の発揮と享受</li> </ul>	スムーズな移動を実現する 交通環境を実現し、 安心して外出できる環境の実現

### 3-3 その他の計画

町は、町政発展の基本的な方向を示す「藤里町まちづくり計画～持続可能な町・ふじさと～」(平成 26 年 3 月策定)において、世界的に貴重な自然環境と歴史・文化を財産として活用しながら、交流を通じて「住みよい・住みたくなる」町を目指している。ふれあいや交流を支える戦略として、道路や交通等の整備を目指すこととしている。

公共交通に関する計画も、この理念に基づき、まちづくりや観光振興等の地域戦略と一体となった公共交通戦略の実現を目指す。



## 第 2 編

---

# 藤里町地域公共交通網形成計画

## 1. 地域公共交通の活性化および再生に関する基本的な方針

---

藤里町の公共交通や外出環境の課題や目指すべき町の姿、将来のまちづくりの方向性を踏まえ、地域公共交通の活性化・再生に関する基本的な方針を以下のように設定する。

子どもからお年寄りまで

**おでかけを楽しめる身近な交通環境と**

安心して外出できる**スムーズな**広域の交通環境を実現し、

町の活力を支える公共交通網の形成を目指す。

## 2. 形成計画の区域

---

本計画の対象区域は、藤里町全域とする\*。

なお、市町村をまたぐ公共交通については、関係市町村と協議、連携の下で取り組む。

\*「将来の目指すべきまちの姿(14ページ)」で整理したように、藤里町の生活圏は町内で完結せず、近隣市町村を含んだ広域生活圏も存在する。しかし、計画の目標の実現に向けては、主に町内を中心とした各種事業としているため、対象区域は町全域とする。

## 3. 計画の期間

---

地域公共交通形成計画の計画期間は、平成 27 年度～31 年度の 5 カ年とする。

なお、計画の期間内においても、社会状況や町民の生活交通の実態やニーズの変化に合わせ、基本的に毎年計画の見直しの修正を行う。

また、平成 32 年度以降の計画については、平成 31 年度までの成果を踏まえて計画の見直しもしくは策定を検討することとする。

## 4. 形成計画の目標

藤里町の地域公共交通の活性化および再生に関する基本的な方針に基づいた地域公共交通網を実現し、また継続していく仕組みとして、3つの目標を掲げる。

目標を数値化したものを「目標値」として設定し、計画のマネジメントに活用する。

### 目標1 いきいきとした藤里ライフを楽しめる 町内移動 の充実

数値目標（数値取得方法）	現 状（H26）	目標値（H32）
①町民の外出頻度（週に何回お出かけ*しているか） （町民アンケート調査）	—	4回**
②町民の「外出のしやすさ」の満足度 （町民アンケート調査）	60%	80%
③乗合バス利用者が外出に不便を感じる割合 （路線バス利用実態調査）	68%	50%

\*「おでかけ」は、家の周りのお散歩や農作業等を除き、誰かと交流する機会のある外出を指す。

\*\*2日に1回以上という意図。

### 目標2 広域な生活圏に対応した スムーズな広域移動 の実現

数値目標（数値取得方法）	現 状（H26）	目標値（H32）
④能代市内の総合病院までの移動時間 （藤琴大町～能代市街までの移動時間）	1時間32分	1時間程度
⑤乗合バスを通学に利用する高校生実人数* （高校生に対するアンケート調査）	1人(冬季のみ)	5人

\*「できれば公共交通を利用したい」と考えている学生は、高校生38名のうち84%（32人）いる。（平成27年度アンケート調査結果）

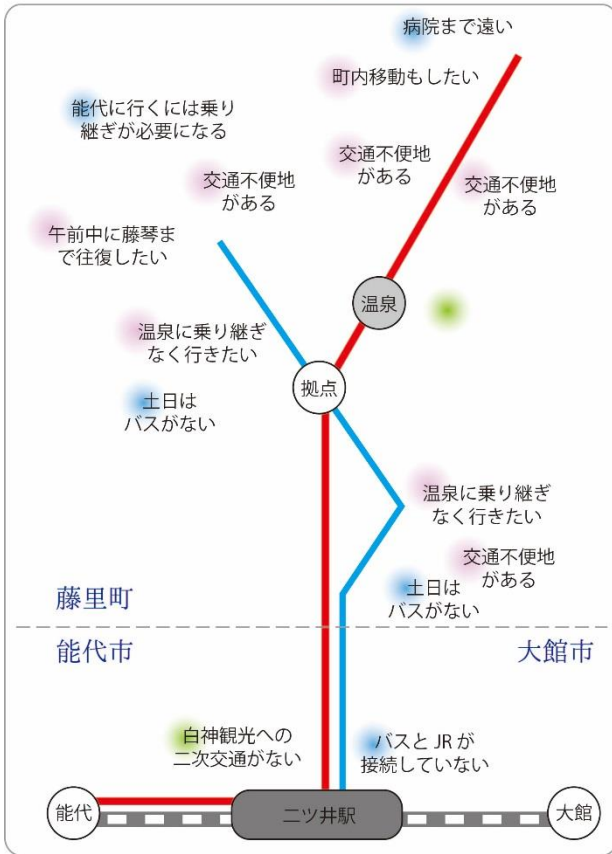
### 目標3 バスを身近に感じ、分かりやすく 乗りやすい公共交通 の実現

数値目標（数値取得方法）	現 状（H26）	目標値（H32）
⑥公共交通の町民利用率 （町民アンケート調査）	17%	30%
⑦公共交通を利用して来訪した観光客数（月当たり） （町内観光施設への聞き取り調査）	0人	2人





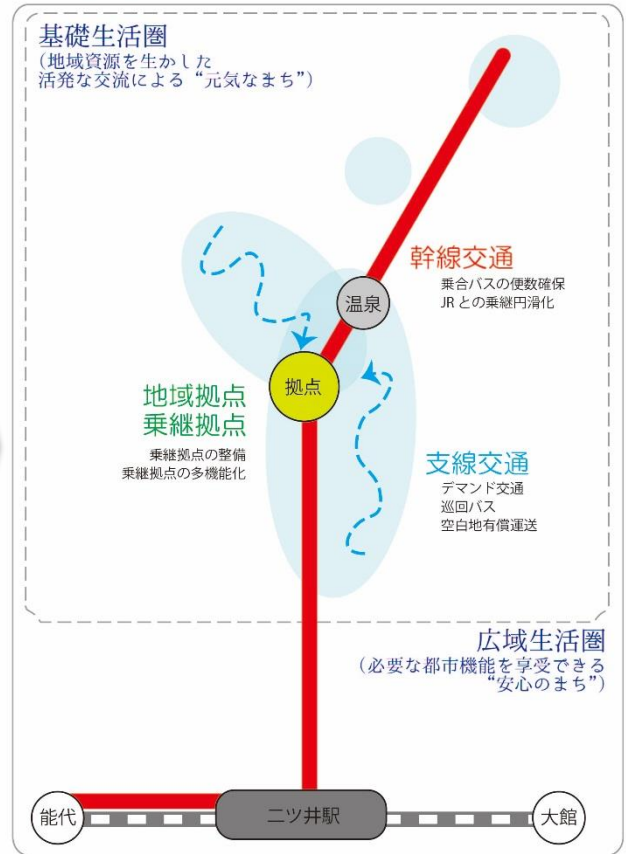
## 現在



### 町民の"おでかけ"

- 交通空白がある。
- 午前中、もしくは午後間に藤里のまちなかに行って帰れない。
- 町内の温泉に行くのに乗り継ぎや待合が必要である。
- 土日に藤里のまちなかに行けるバスがない。
- 総合病院にバスで行くと1時間半から2時間かかり、身体的な負担が大きい。

## 目指すべき町の"おでかけ"環境



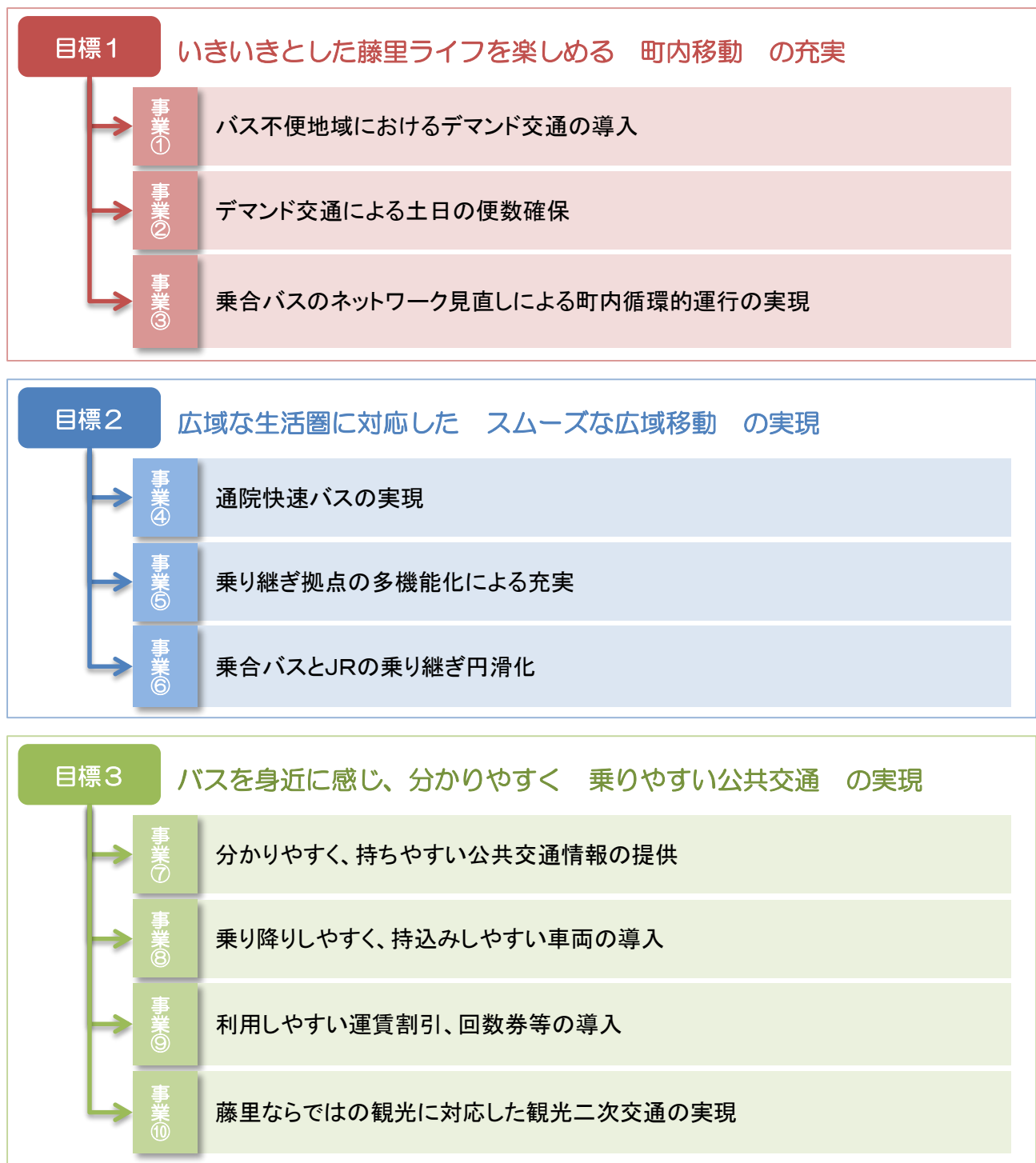
### 町民の"おでかけ" はこのように変わる

- 交通空白が解消される。
- 午前中、もしくは午後間に藤里のまちなかに行って帰ってこられる。
- 町内の温泉に乗り継ぎなく行ける。
- 土日に藤里のまちなかで行われる各種イベントに気軽に行ける。
- 総合病院に身体的負担なく行ける。

図 目指す地域公共交通網の姿

## 5. 目標を達成するための事業および実施主体

目標を達成するための事業として、10の主要事業を以下に示す。



<b>①</b>	<b>バス不便地域におけるデマンド交通の導入</b>				<b>事業主体：藤里町、ニッ井観光タクシー、住民等</b>
<b>目的</b>	<p>藤里町は道路沿線に集落が連担していること、郊外ではフリー乗降を導入していることから、バス停までの距離はそれほど離れていない世帯が多い。しかし、一部集落は、バス停から離れており、またバス車両が入りにくい狭隘な道路となっている。</p> <p>そのため、これらの交通不便な集落・世帯を対象として、予約に応じて運行するデマンド交通を導入し、交通不便地域を解消することを目標とする。</p>				
<b>事業内容</b>	バス路線まで、500m 以上離れた集落を対象として、最寄りの乗り継ぎ地点までを結ぶ予約制の乗合タクシーを導入する。(運行概要は次ページ参照)				
<b>事業期間</b>	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度
	実証運行 効果検証	本格運行	(運行継続)	(運行継続)	(運行継続)

<b>②</b>	<b>デマンド交通による土日の便数確保</b>				<b>事業主体：藤里町、ニッ井観光タクシー、住民等</b>
<b>目的</b>	<p>乗合バスは、平日は3路線で21便に対して、休日は11便まで減少する。しかし、中には土曜日の午前中に診療している病院や、地域活動のイベント、市日なども開催されることがあり、これらに出かけられないという課題がみられた。</p> <p>そのため、土日に減便された時間帯を補完し、土日も気軽に外出できる環境をつくることを目標とする。</p>				
<b>事業内容</b>	乗合バスが運行しない時間帯を中心に、町内全域を対象に定時非定路線の乗合タクシーを導入する。(運行概要は次ページ参照)				
<b>事業期間</b>	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度
	実証運行 効果検証	本格運行	(運行継続)	(運行継続)	(運行継続)

③	乗合バスのネットワーク見直しによる 町内循環的運行の実現		事業主体：秋北バス、藤里町		
目的	<p>現状においては、米田方面や大沢方面から北部方面にはバスを乗り継がなければ行けない状況となっている。中通地区には温泉やスポーツ施設があり、乗り継ぎなくこれらの施設へ行きたいというニーズがある。</p> <p>そのため、米田循環線を見直し、町内を巡回できる運行方法へ転換を図り、町内を気軽に移動できる運行にする。</p>				
事業内容	<p>米田循環線を見直す。 (ただし、先行して取り組むデマンド交通の成果を分析した上で、実施を検証する。)</p>				
事業期間	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度
	—	運行検討 *デマンド交通 の成果を踏まえ	実証運行	(運行継続)	(運行継続)

### ■デマンド交通の実証運行イメージ

#### 【運行概要】

運行者 …町内に営業所、車庫をもつ旅客事業者（タクシー事業者）

運行方法…予約を受け付けて定時定路線で運行する。原則、既存バス停での乗降とする。

ただし、帰りについては可能な範囲で自宅そばまで乗降する場合もありとする。

運行エリア…町内のみ

運賃 …有償

運行日数…各地区週3日

	月	火	水	木	金
車両1	西コース	南コース	西コース	南コース	西コース
車両2	北コース		北コース	北コース	南コース

運行時刻…路線バスの運行していない時間

車両 …2台、小型（利用が増えればジャンボも）

## 【路線別の運行の考え方】

### 【西コース】

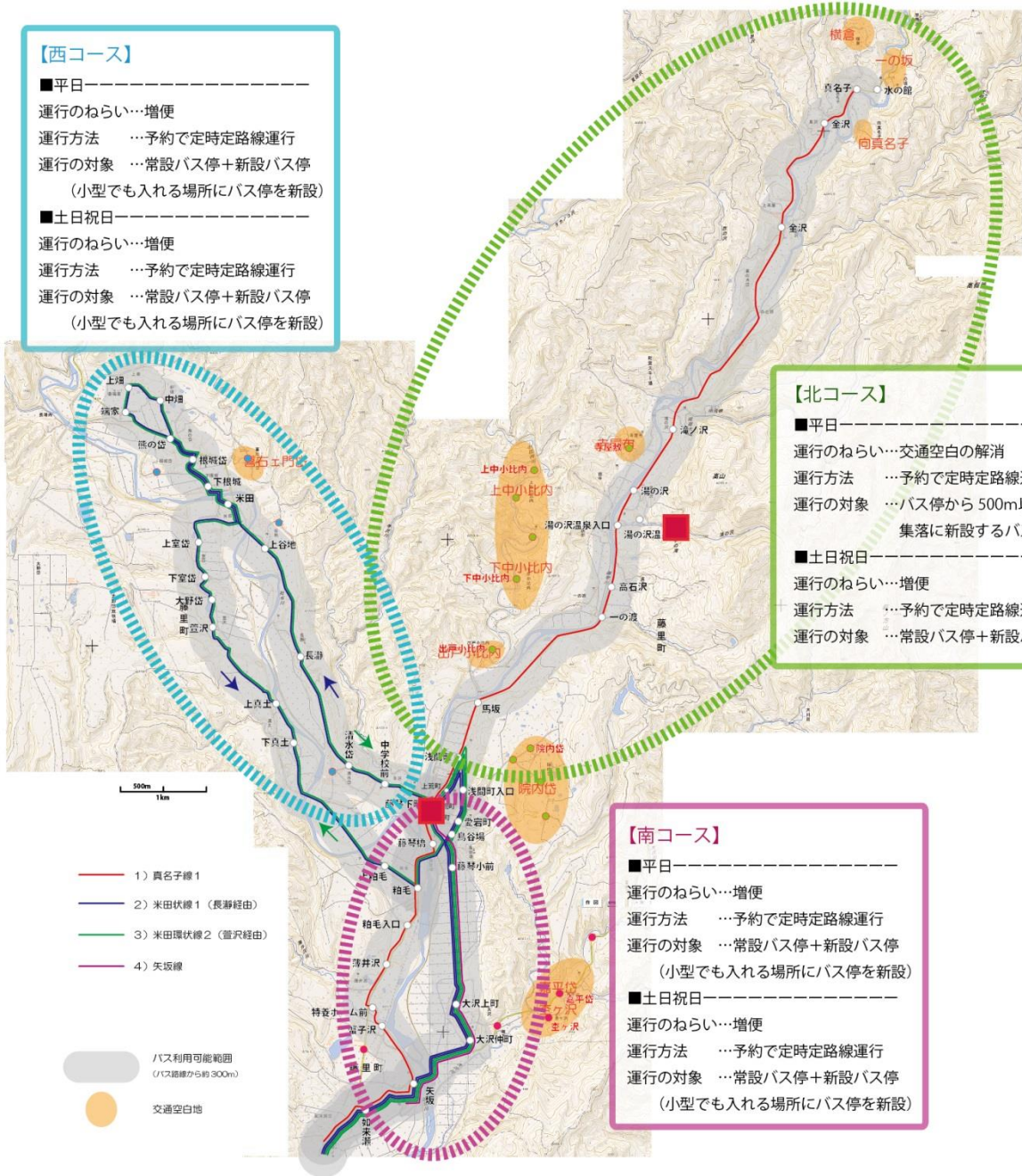
- 平日-----
- 運行のねらい…増便
- 運行方法 …予約で定時定路線運行
- 運行の対象 …常設バス停+新設バス停  
(小型でも入れる場所にバス停を新設)
- 土日祝日-----
- 運行のねらい…増便
- 運行方法 …予約で定時定路線運行
- 運行の対象 …常設バス停+新設バス停  
(小型でも入れる場所にバス停を新設)

### 【北コース】

- 平日-----
- 運行のねらい…交通空白の解消
- 運行方法 …予約で定時定路線運行
- 運行の対象 …バス停から500m以上の  
集落に新設するバス停のみ
- 土日祝日-----
- 運行のねらい…増便
- 運行方法 …予約で定時定路線運行
- 運行の対象 …常設バス停+新設バス停

### 【南コース】

- 平日-----
- 運行のねらい…増便
- 運行方法 …予約で定時定路線運行
- 運行の対象 …常設バス停+新設バス停  
(小型でも入れる場所にバス停を新設)
- 土日祝日-----
- 運行のねらい…増便
- 運行方法 …予約で定時定路線運行
- 運行の対象 …常設バス停+新設バス停  
(小型でも入れる場所にバス停を新設)



## 「駒わりくん」のご利用方法

「駒わりくん」とは、バスが利用しにくい集落や、バスが運行しない時間のおでかけを助ける、小回りを利かせて走る予約型乗合タクシーです。

運行エリア内のバス停及び専用新設バス停で乗り降りできます。



### 1 乗りたい時間をご確認ください。

藤琴周辺に到着する時刻別に4便、帰りも4便運行しています。詳しい時刻は中面をご覧ください。また、西エリアでは、月、水、金曜日みの運行となりますのでご注意ください。

藤琴大町に着くのが  
10:00頃、12:00頃、14:00頃、16:00頃  
西エリアに帰るのが  
11:15頃、13:15頃、15:15頃、17:15頃

運行曜日  
月、水、金

### 2 前日の18時までに、運行会社へ電話しご予約ください。

利用したい日の前日18時までに、運行会社へ電話し、下記の内容を伝えてください。

- \*お名前
- \*乗るバス停
- \*利用者数
- \*降りるバス停
- \*乗りたい時間



18:00までに

(株)二ツ井観光タクシー  
0185-73-2211

### 3 当日、予約した時間に自宅そばのバス停等でお待ちください。

予約した日、時間に、予約の際に伝えたバス停や乗降場所の前でお待ちください。

「駒わりくん」タクシーがお迎えに行きます。

乗合タクシーのため、複数利用者がいた場合は同乗となりますので、ご理解ください。



### 4 利用料金をお支払の上、ご乗車ください。

降車の際、運転手に利用料金をお支払ください。おひとり様200円ですが、高齢者無料バス券をご提示の方は100円となります。



高齢者無料バス券  
をお持ちの方 …… 100円  
それ以外の方 …… 200円

### 5 目的のバス停でお降りください。

予約の際に伝えた、目的地のバス停でお降りください。原則バス停での乗り降りとなりますが、ご自宅にお帰りの際のみ、自宅そばでお降りいただくことが可能です。運転手にご相談ください。

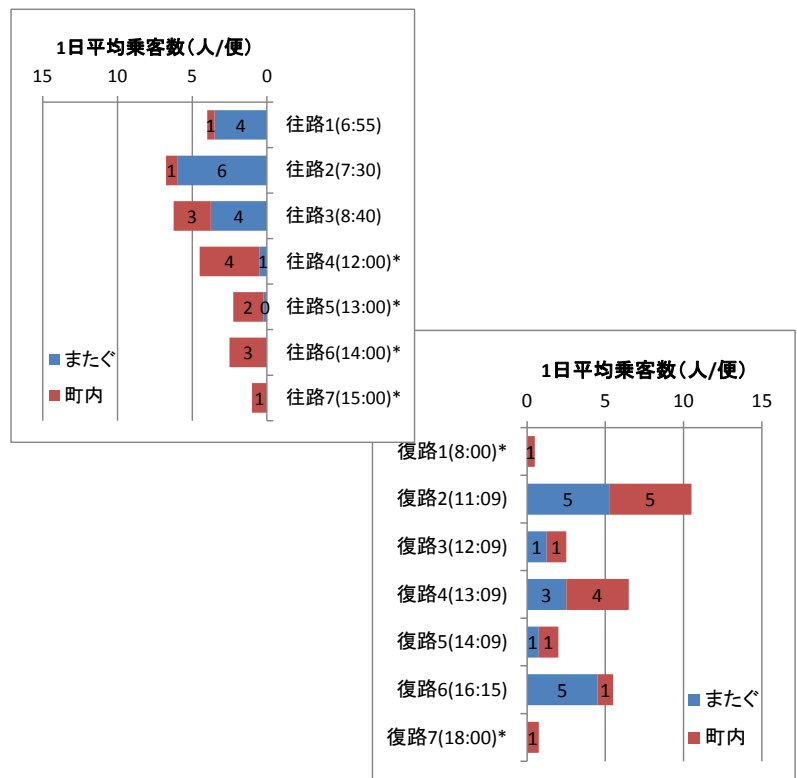
④	<b>通院快速バスの実現</b>	<b>事業主体：秋北バス、藤里町、 社会福祉協議会</b>			
<b>目的</b>	<p>町内には病院が1院しかなく、加えて内科のみであること、週2日午前中のみであることから、多くの町民は町外の病院に通院せざるを得ない状況となっている。しかし、最も通院者の多い能代市の組合病院まではバスで1時間半以上かかる。そのため、高齢者の身体的、心理的な負担が大きくなっている。今後も高齢化が一層進行することを考えると、バスを利用して通院できなくなる人も増えることが予想される。</p> <p>そのため、この負担を軽減することを目的として、通院を目的とした公共交通の運行を検討する。</p>				
<b>事業内容</b>	朝1便、帰り1便、通院快速バスを運行する。				
<b>事業期間</b>	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度
	—	運行検討	実証運行	(運行継続)	(運行継続)

【現状】

No.	往路	
	真名子発	病院着
1便	6:55	8:43
2便	7:30	9:22
3便	8:40	10:32

No.	復路	
	病院発	真名子着
1便	10:00	11:54
2便	11:00	12:54
3便	12:00	13:54
4便	13:00	14:54
5便	14:00	15:54
6便	15:00	16:54

【参考：真名子線の利用状況】



【通院快速バス（案）】

	往路		復路	
	藤琴大町発	病院着	病院発	藤琴大町着
便	7:30	8:30	14:30	15:30

注：往路は現在の1便目の時刻変更、復路は増便





⑤	乗り継ぎ拠点の多機能化による充実		事業主体：藤里町、NPO 等、 商工会、社会福祉協議会		
目的	<p>町内の主要施設が集まる場所に、「商店街コミュニティハウス」があり、バスの乗り継ぎや人々の交流する場となっている。トイレやテレビ、暖房器具を備え、また手押し車の貸し出しも行われている。町民からも便利がよいと評判であり、さらに憩いやすくするために「カフェブースを設けては」などの意見も出されている。</p> <p>乗合バスの見直しが進めば、さらに乗り継ぎ拠点としての機能に対する期待が高まることから、乗り継ぎ拠点としてさらに機能を増やし、公共交通に関するアドバイスを含めた「お出かけコンシェルジュ」のような人が常駐できるような施設にすることを目標とする。</p>				
事業内容	商工会や社会福祉協議会、NPO 等と連携し、コミュニティハウスの活用検討を行い、機能を増やしていくことにより、人が常駐できるような施設にしていく。				
事業期間	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度
	—	実証的導入 関係機関協議	本格導入	(運行継続)	(運行継続)



写真 商店街コミュニティハウスの外観と内部の様子

⑥	乗合バスとJRの乗り継ぎ円滑化		事業主体：秋北バス		
目的	<p>現在は、JRの時刻変更に合わせてすることで、時刻変更が頻発し、利便性が下がることを防ぐために二ツ井駅での秋北バスとJRの接続はさせていない。しかし、町民や高校生の意向調査結果からは、接続を良くしてほしいという意見が非常に多い。</p> <p>JRの時刻に合わせてすることにはメリットとデメリットがあるが、利用者のニーズに合わせて必要な便のみ接続を図る。また、乗継を円滑化するための広報や割引等の施策を講じる。</p>				
事業内容	<p>乗継が期待されている朝の1便目について、JRの時刻に合わせてバス時刻とする。</p> <p>また、乗継を改良したことの積極的な広報を行う。</p>				
事業期間	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度
	—	—	実証的導入 広報	(継続)	(継続)

7:15着に  
変更する。

【現状（往路）】

No.	乗合バス		JR奥羽本線	
	藤琴大町発	二ツ井駅着	能代方面（東能代着）	大館方面（鷹ノ巣着）
真名子	7:15	7:40	7:20 (7:33)	7:34 (7:45) 8:09 (8:19)
真名子	7:50	8:15	8:32 (8:45)	
米田環	8:33	8:57		9:03 (9:14)
真名子	9:00	9:25	10:32 (10:48)	9:55 (10:05)

⑦	分かりやすく、持ちやすい公共交通情報の提供		事業主体：藤里町		
目的	<p>乗合バスの時刻表は、秋北バスが能代地区版として作成し、配布しているが、藤里町内の路線は米田方面が循環運行をしていることもあり、非常に分かりづらい時刻表となっている。</p> <p>バスを利用したことがない町民もバスがどこをどのように走っているか一目でわかるような時刻表を作成し、配布する。これによって、町内移動の充実と町外への広域移動しやすい環境をつくる。</p>				
事業内容	<p>1) 路線図、時刻表の作成と全戸配布</p> <p>2) 手持ち用の時刻表を作成、配布</p> <p>3) バス停用の路線図の作成と掲載</p>				
事業期間	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度
	路線図と時刻表の作成と配布	(継続)	(継続)	(継続)	(継続)

地図で路線を表現し、どこを走っているか分かりやすく表現する。

地域ごとに分けた時刻表



(写真：岩手県大槌町)

ポケットサイズの時刻表の作成

乗合バス以外の鉄道やデマンド交通等の時刻も表示

<b>⑧</b>	<b>乗り降りしやすく、持込みしやすい車両の導入</b>		<b>事業主体：藤里町、秋北バス</b>		
<b>目的</b>	<p>乗合バスが利用しにくい大きな理由のひとつに「車両ステップが上がれない」という意見が増えてきている。今後、高齢者の免許の保有率が高まるほど、乗降ステップのために「バスよりマイカーが便利」という状況になっていくことが予想される。</p> <p>車両を低床にすることは、今後は必須要件となっている。本事業においても低床車両の導入を推進していく。</p>				
<b>事業内容</b>	車両の更新に合わせて、低床バスを導入する。				
<b>事業期間</b>	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度
			(車両の更新に合わせて導入)		
	←—————→				

<b>⑨</b>	<b>利用しやすい運賃割引、回数券等の導入</b>		<b>事業主体：秋北バス、藤里町</b>		
<b>目的</b>	<p>70 歳以上は無料のバス券を利用できるが、それ以外の町民からは「バス運賃が高い」という意見が多い。また、高校生からは「回数券が欲しい」という意見も寄せられた。デマンド交通の導入検討も行われるため、乗継にも配慮した利用しやすい運賃割引や企画券の発行に取り組み、公共交通の利用促進に取り組む。</p>				
<b>事業内容</b>	<p>1) 高校生の通学向け回数券の導入</p> <p>2) 乗り継ぎ券の発行</p> <p>3) 1日フリー券の発行</p>				
<b>事業期間</b>	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度
	—	方法の検討 収支予測	実験的導入 効果検証	本格導入	(運行継続)

⑩	観光二次交通の実現		事業主体：藤里町、秋北バス、二ツ井観光タクシー、観光事業者		
目的	<p>藤里町は世界自然遺産の白神山地の入り口に位置しており、町内にも主要な観光施設が点在している。しかし、観光客が公共交通で来訪することは想定されていないため、ホームページ等でも情報の提供が十分でない。また、利用できる公共交通も限られている。</p> <p>交通事業者と観光事業者が連携し、乗合バスと施設利用が一体となったパックプランの販売や観光乗合タクシーの導入検討、インターネットへの情報提供等に取り組み、観光振興にも資する交通ネットワークを実現する。</p>				
事業内容	<p>1) 観光事業者と連携したバスパックプランの販売</p> <p>2) 観光客が利用できる観光乗合タクシーの導入</p> <p>3) 観光と交通に関する情報の提供（各ホームページへの掲載）</p>				
事業期間	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度
—		方法の検討 コンテンツの 作成	実証運行 試験的販売	(運行継続)	(運行継続)

## 6. 計画の達成状況の評価

### 6-1 目標達成に向けたマネジメント

本計画の推進にあたっては、毎年、PDCAのサイクルを繰り返しながら、計画及び実施内容を毎年見直し、改善を図りながら着実な事業の実施を推進する。

P(計画)…目標を設定し、そのために何をするとどうなるのか仮説を立て、施策をプランニングしていきます。

D(実行)…プランをもとに施策を実行する。

C(評価)…プランで設定した各指標をみながら、計画にそって施策が展開されているか、検証する。

A(改善)…検証の結果みえてきた課題に対して、解決策を考え、対処を行う。

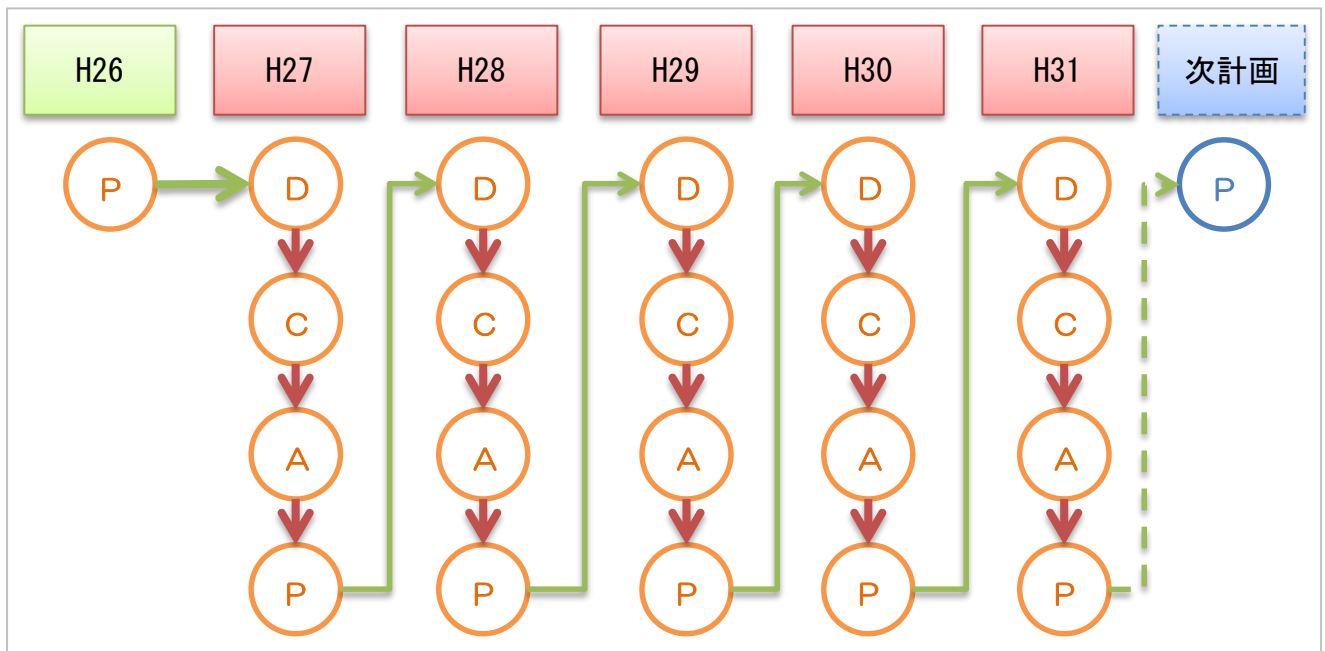
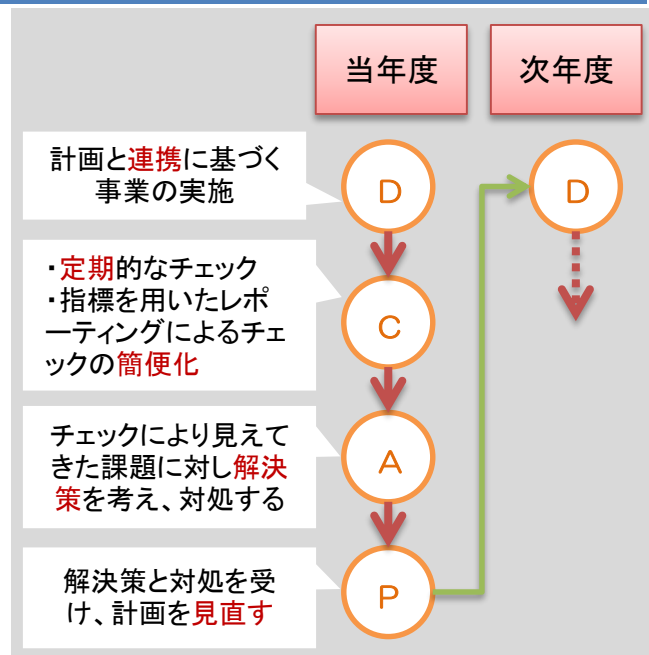


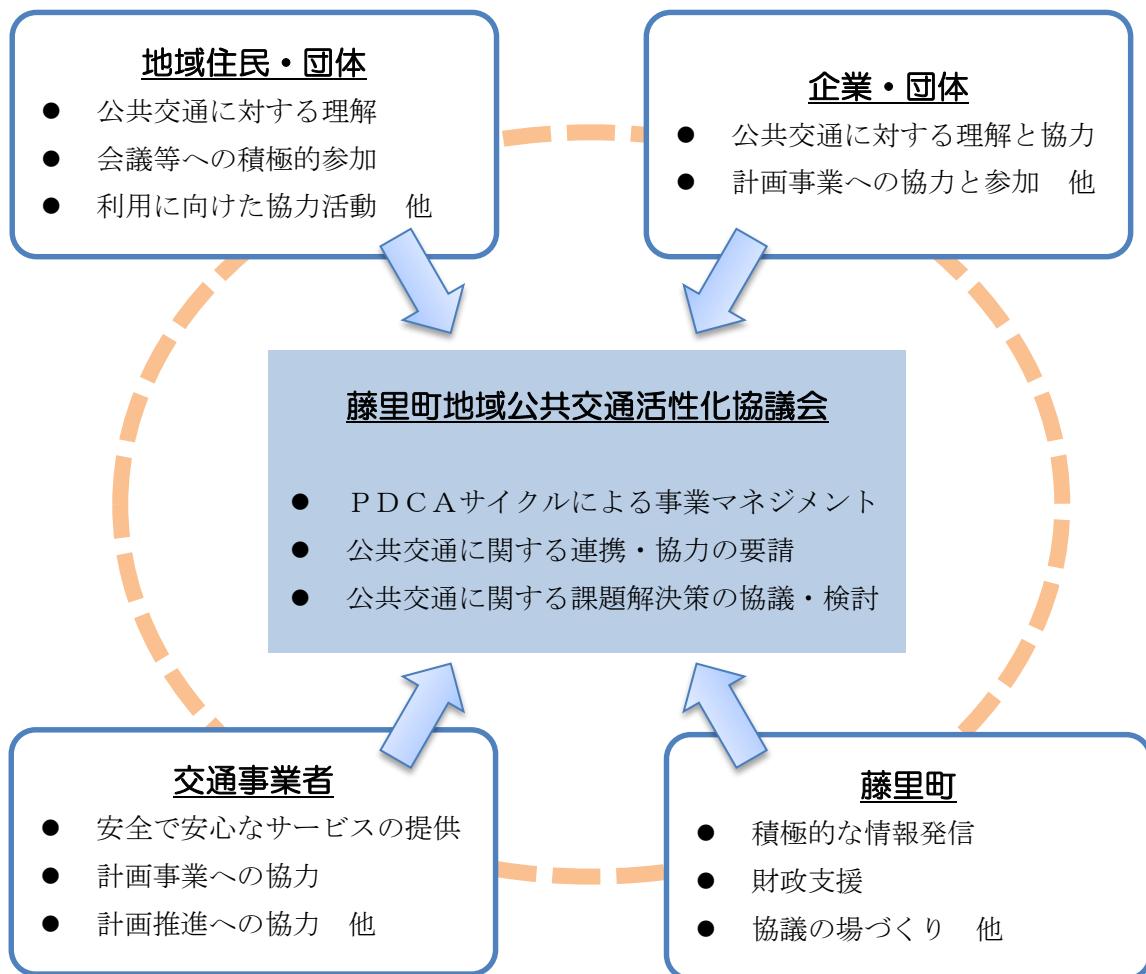
図 マネジメントスケジュール

## 6-2 計画の実施体制

本計画に示す事業は、住民や交通事業者、各種関係機関との連携が必要不可欠である。そのため、藤里町地域公共交通活性化協議会への参加のほか、事業に応じてはプロジェクトチームを設置するなど、事業に取り組む体制をつくる。

また、目標達成のマネジメントもこの体制で行っていく。

事業に関わる進捗状況や効果については、関わるすべての関係者（町民、旅客事業者、町内各種施設等）が情報を共有するとともに、随時、町の広報等も活用して情報発信を行うとともに、バスやタクシー車内、役場庁舎内等に情報を集約する場を設け、集約した内容は、活性化協議会において精査、検討材料とする。







## 卷末資料

---

- (1) 路線バス利用実態調査
- (2) 町民アンケート調査
- (3) 高校生アンケート調査
- (4) 公共交通に関する交通座談会

## (1) 路線バス利用実態調査

### (1) 調査概要

藤里町内の乗合バスの利用実態と利用者のニーズを把握することを目的として、調査員がバスに乗車し、乗客に対するヒアリング・アンケート調査を実施した。

【調査日】 7月13日(日)、7月14日(月)の2日間

【調査対象】 藤里町内を運行する路線バス全便(ただし、町内区間内の乗降を対象)

【調査方法】 調査員が乗車し、乗客全員に対してヒアリング・アンケート調査

【調査目的】 乗車状況の悉皆調査+意向の把握(不便な理由)

### (調査票)

藤里町 路線バス利用実態調査	
<b>バス調査へのご協力をお願い</b>	
藤里町では、町内の公共交通に対するニーズや要望を把握し、より便利で、使いやすいバスに変えていくこと目的として、路線バスの状況実態調査を行っております。調査にご協力いただきますようお願い申し上げます。	
【回答方法】	
●本用紙に直接ご記入の上、調査員か、回収ボックスへ入れてください。	
●便の利用者状況を把握するものですので、以前お答えいただいた方につきましても、お手数ですが、再度お答えください。	
【調査機関】 藤里町 総務課 電話 0185-79-2111 FAX 0185-79-2293	
<b>調査票</b>	
=乗車人数の把握も兼ねているので、すでに回答された方もご記入ください。=	
質問1 乗車バス停と降車予定のバス停を記入してください。	
乗車バス停	降りる予定のバス停
質問2 今日の外出目的はなんですか？(ひとつ〇)	
①通勤 ②通学(小・中・高) ③通院 ④買い物 ⑤観光 ⑥その他( )	
質問3 あなたの年齢は？	
①10代 ②20代 ③30代 ④40代 ⑤50代 ⑥60代 ⑦70代 ⑧80代以上	
裏面に続きます→ →	

調査票	
=乗車人数の把握も兼ねているので、すでに回答された方もご記入ください。=	
質問4 性別は？ ①男性 ②女性	
質問5 今は、行くところですか？ ①行くところ ②帰るところ	
質問6 現在のお住まいの地区名	
①真名子地区 ②中通地区 ③藤琴地区 ④米田地区 ⑤粕毛地区 ⑥大沢地区 ⑦矢坂地区 ⑧二ツ井 ⑨能代 ⑩その他( )	
質問7 運賃の支払い方法は？	
①現金 ②無料バス券 ③その他( )	
～～以下は、初めてご回答する方のみご記入ください。～～	
質問8 藤里町で外出に不便を感じますか？	
①不便を感じる ②不便を感じない	
質問9 その理由としてあてはまるものを選んでください。	
①バス停が自宅から遠い ③家族が送ってくれる ②バスの便数が少ない ④マイカーがある ③バス停から目的地が遠い ⑩バスが便利 ④行きたいところに行けない ⑤車両のステップが高い ⑥バス停で待つのがつらい ⑦運賃が高い ⑧その他( )	
ご協力ありがとうございました。	

## (2) 乗客の姿

- 乗客の年齢は70歳以上が約6割を占めて多い。60代を含めると75%に達する。
- また、スクール利用を兼ねている便もあるため、10代の利用も19%あり、乗客のほとんどは高齢者と学生で占められる。学生は小中学生で、高校生のバス利用はほとんどない。
- 性別は、女性が約7割を占めて多い。

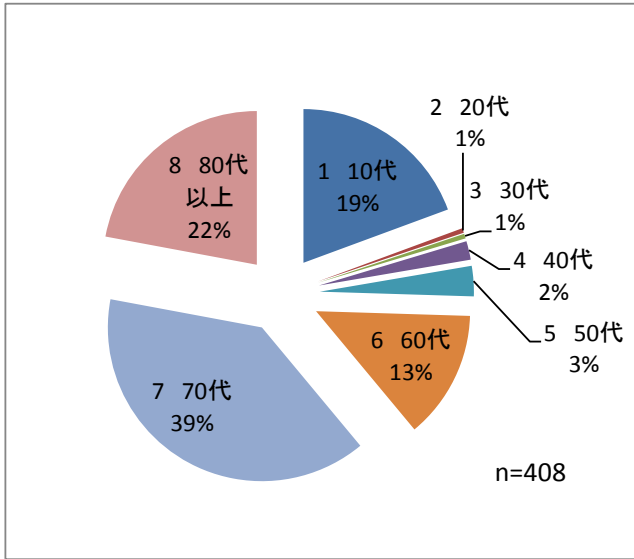


図 年齢

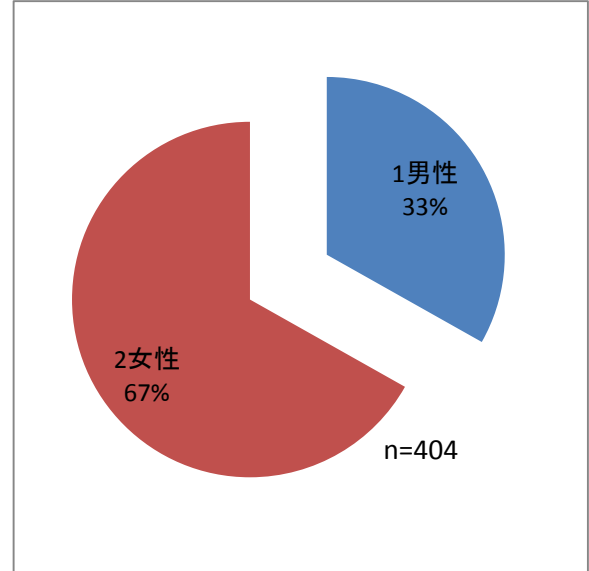


図 性別

## (住所)

- 大沢、藤琴の乗客が全体の20%前後を占める。

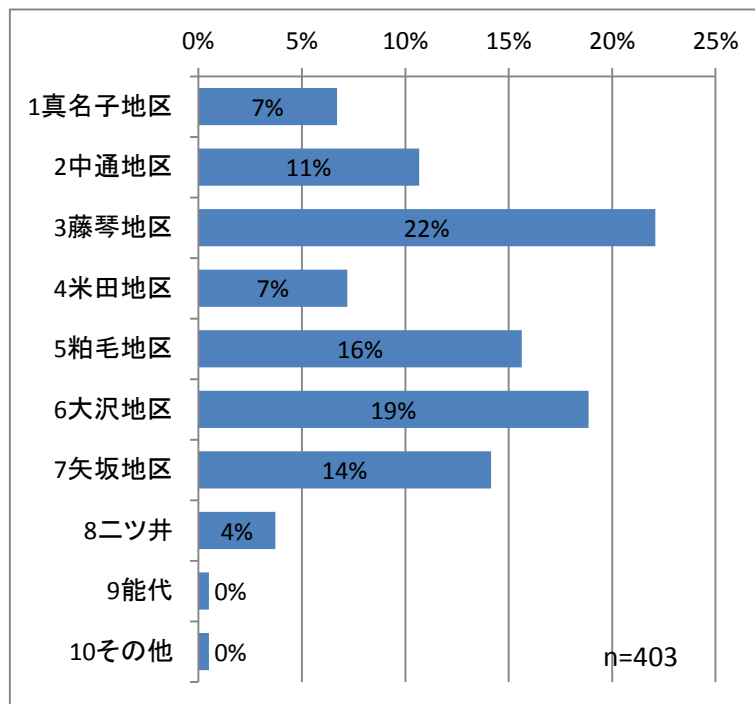


図 乗客の居住地割合

### (3) 便別乗客数

- ・ 真名子線は、朝能代方面へ外出し、帰りは11時台と13時台で帰ってくる利用が多い。
- ・ 米田環状線も朝外出し、帰りは14時台で帰ってくる利用が多い。

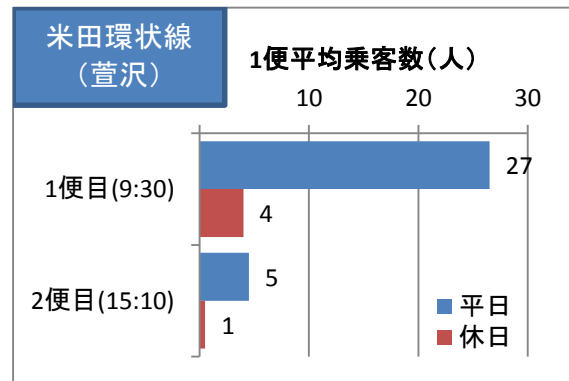
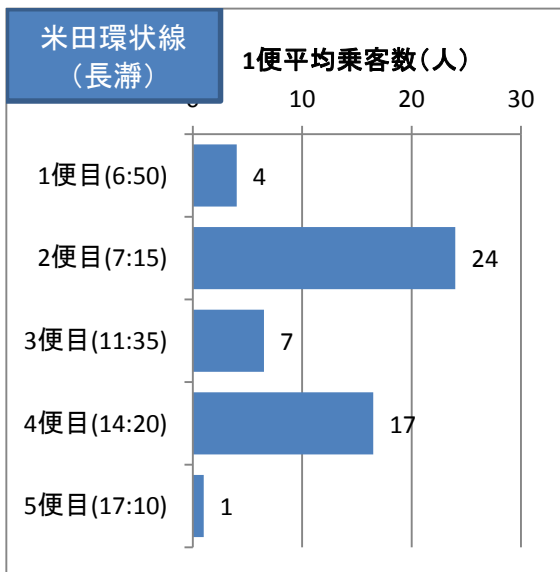
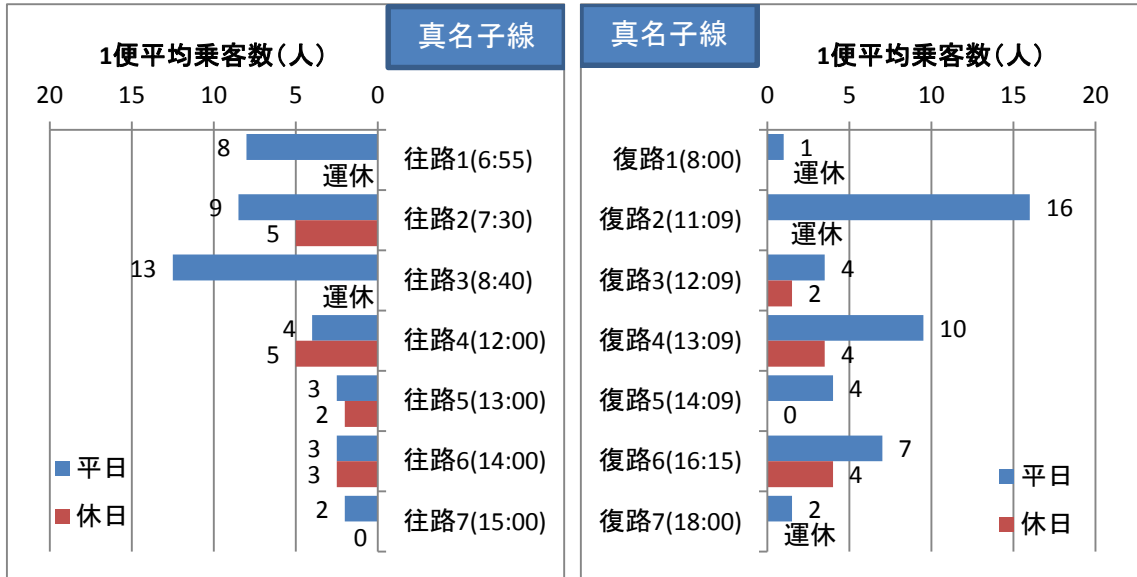


図 1 便平均乗客数

#### (4) 外出目的

- 外出目的は、買い物が最も多く 39% を占める。次いで、通院が 23%、通学が 19% である。
- 通学は、ほとんどが小中学生の通学であり、高校生の利用がほとんど見られない。

(系統別の目的)

- 長瀬の一部の便は、小中学生のスクール利用があるため、通学の割合が高くなっている。
- それを除くと、どの系統でも同様の傾向 (買い物が 4~5 割、通院 2~3 割) となっている。

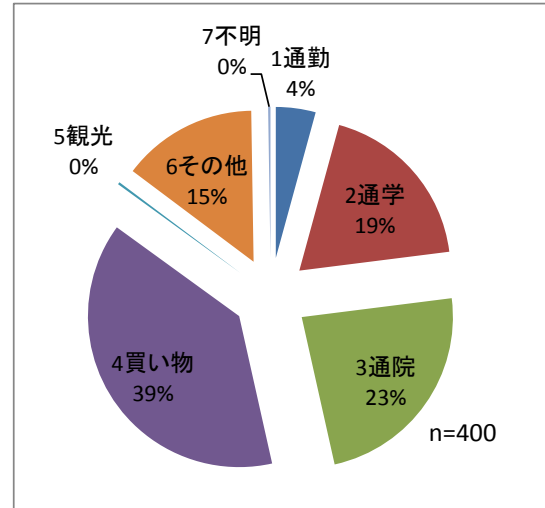


図 外出目的

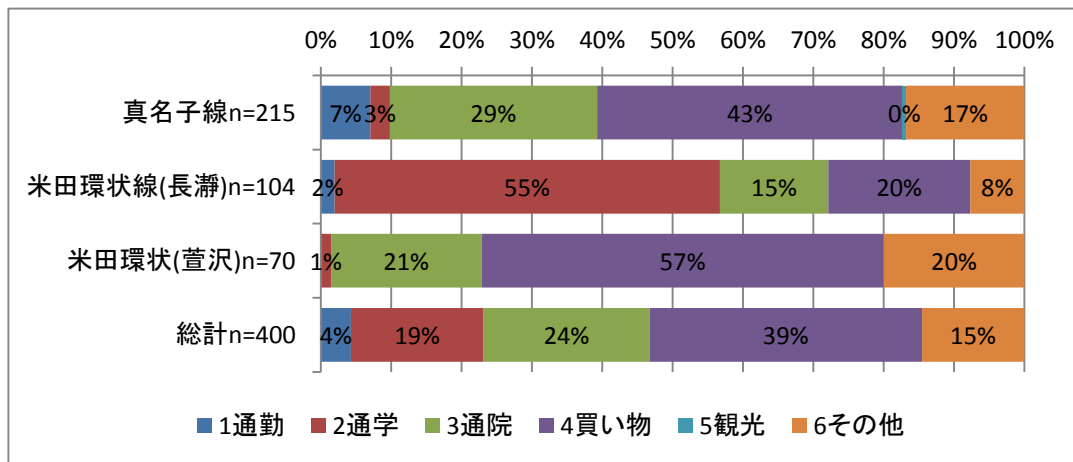
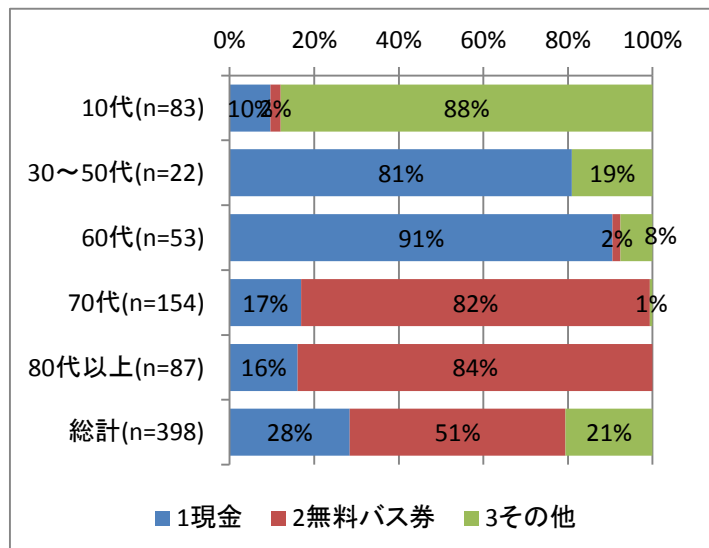


図 目的別の乗客割合

#### (5) 支払方法

- 現金の支払いは全体では わずか 28%にとどまり、無料バス券の利用が 51%、その他 (通学定期) が 21% を占める。



(6) 外出に不便を感じるか

- 「外出に不便を感じるか」については、68%が「感じない」と回答しており、不便を感じていない人が過半数を占める。
- 年齢別では、30～50代は、「不便を感じる」と回答する割合が高い。
- 地区別では、粕毛地区での「不便を感じる」割合が44%と高い。

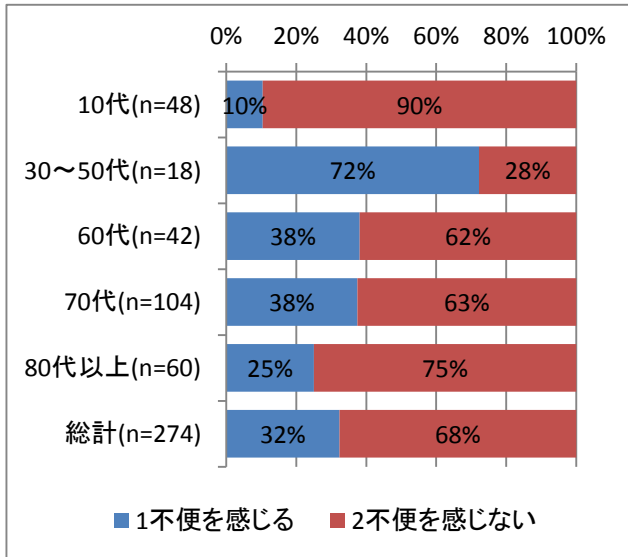


図 不便さ (年齢別)

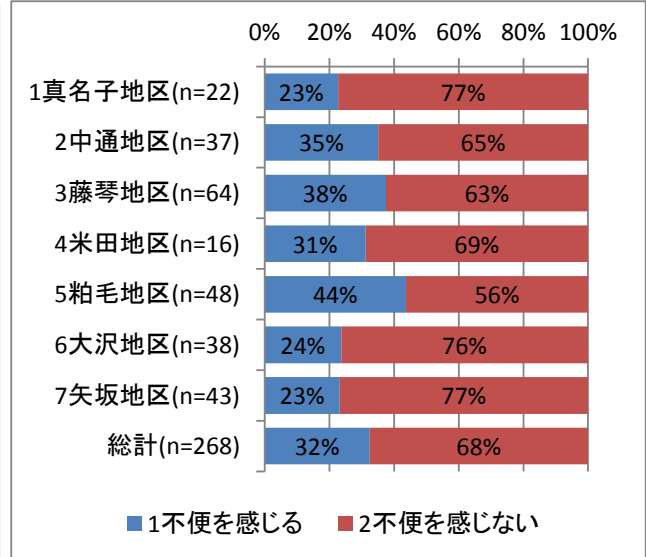


図 不便さ (地区別)

(便利な理由、不便を感じる理由)

- 便利な理由としては、「バスが便利」が大半を占める。(バスがどのように便利なのか確認が必要だが、無料で利用できるからという理由が想定される。)
- 不便な理由としては、「便数が少ない」「バス停が自宅から遠い」「車両のステップが高い」という回答が比較的多い。

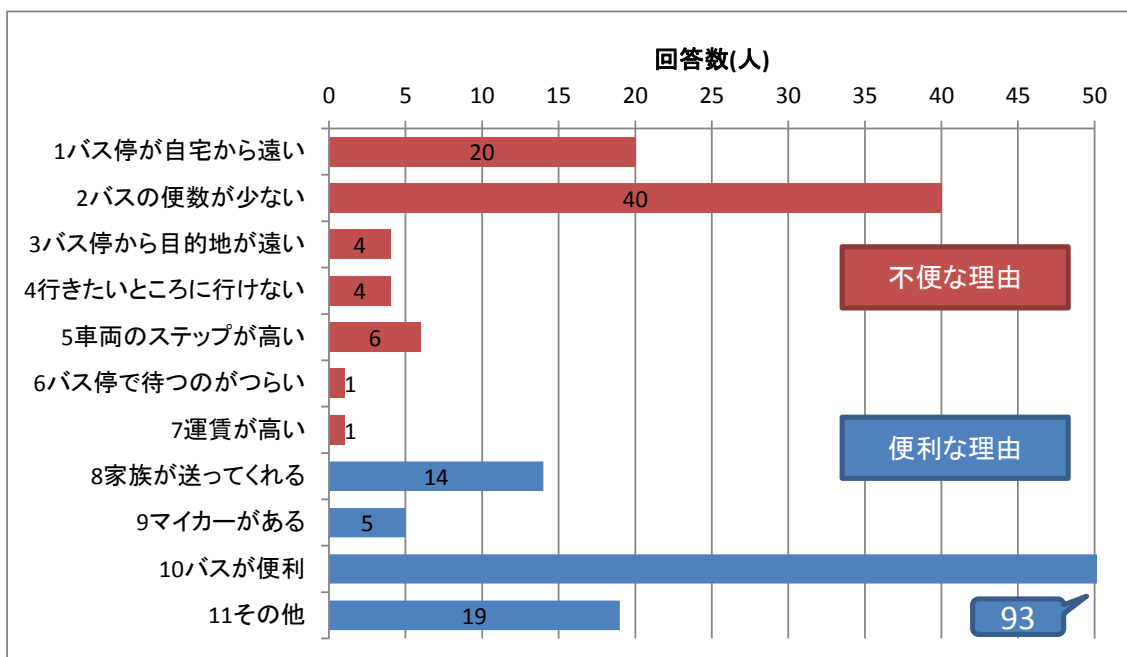


図 不便な理由と便利な理由

## (2) 町民アンケート調査

### (1) 調査概要

#### 【目的】

藤里町では、将来にわたり、持続的な公共交通の維持や活性化を目指して公共交通計画の策定を進めている。計画策定に資する資料とすることを目的として、現在の課題やニーズを把握することを目的として町民へのアンケート調査を行った。

#### 【調査対象】

藤里町内に在住する全世帯を対象に3部ずつ調査票を配布

#### 【調査方法】

広報に同封する形で配布し、郵送回収

#### 【調査期間】

9月25日配布～10月6日回収締め切り

#### 【回収票数・回収率】

地区	人口*	回答者数	回答率	構成比
1 矢坂地区	417	116	28%	10%
2 大沢地区	457	162	35%	13%
3 粕毛地区	375	151	40%	13%
4 藤琴地区	1,368	448	33%	37%
5 米田地区	437	161	37%	13%
6 中通地区	239	95	40%	8%
7 北部地区	65	17	26%	1%
無回答	-	51	-	4%
<b>総計</b>	<b>3,358</b>	<b>1,201</b>	<b>36%</b>	<b>100%</b>

\*19歳以上の地区別人口

## (2) 町民の自動車運転免許の保有状況

- ・ 男性は、20～70代まで **8割を超える免許保有率**となっているのに対して、女性は、20～60代前半は8割を超えるが、50代から保有率が下がり、60代後半で半数にとどまる。
- ・ 免許の返納率は、それぞれ4%、2%であるが、80代以上の男性は免許返納率が19%と高い。

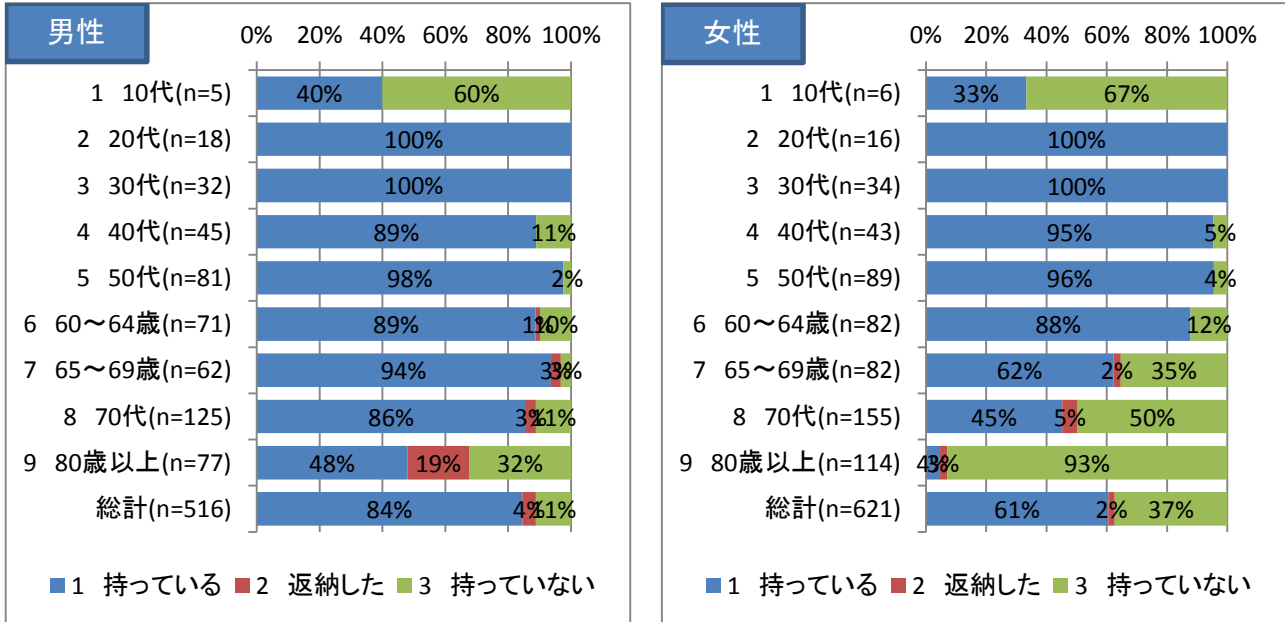


図 自動車運転免許の保有状況（男女別）

## (3) 生活圏

- ・ 通勤先は、町内が約半数を占めて最も多い。次いで、**ニツ井が20%、能代市内が16%**を占める。
- ・ 通院先は、能代市内にある山本組合総合病院 **35%**を占めて最も多い。
- ・ 藤里町民の生活圏は、ニツ井や能代市街まで広がっている。

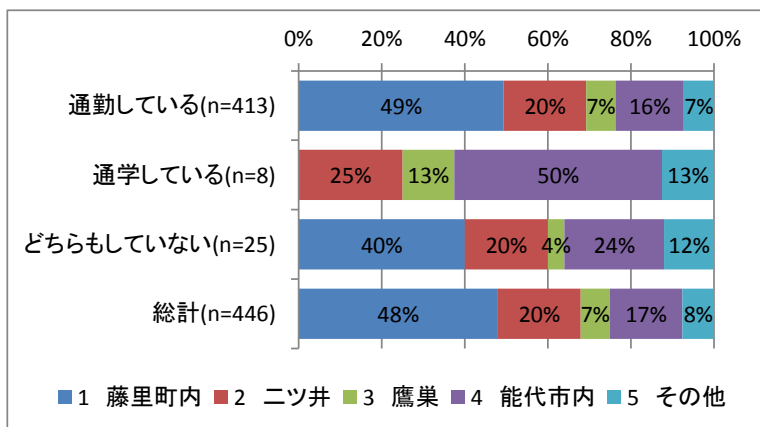


図 通勤・通学先

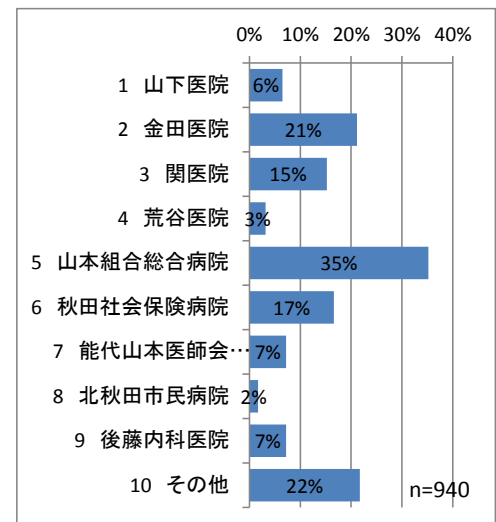


図 通院先



(4) 移動手段 ～公共交通の分担率～

- ・ 移動手段としては、マイカーが大半を占めるが、高齢になるほど、乗合バス（秋北バス）の分担率が大きく、通院は18%、買い物は11%を占める。
- ・ 特に80歳以上では通院は40%、買い物は32%に達している。

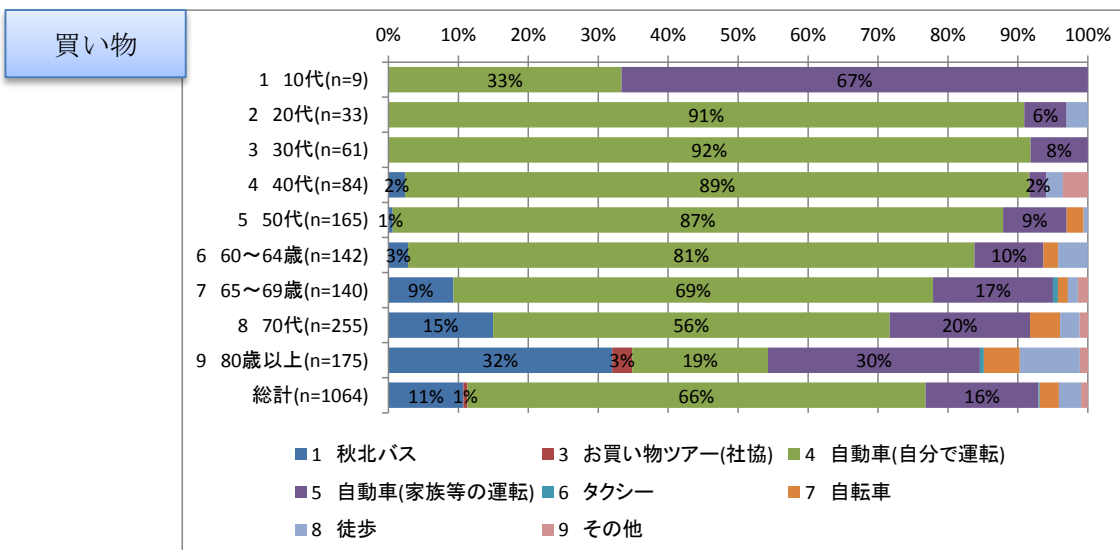
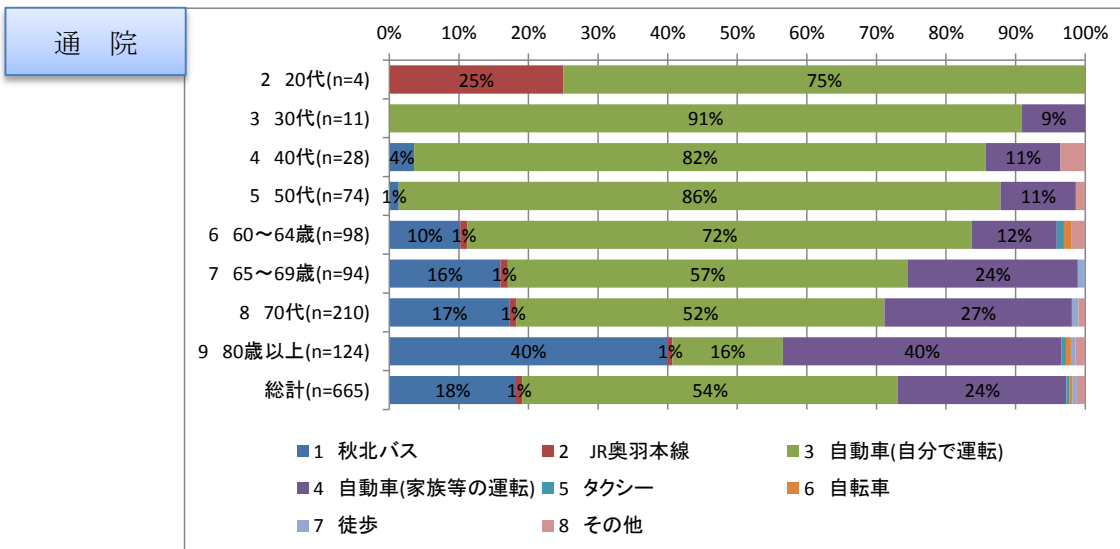
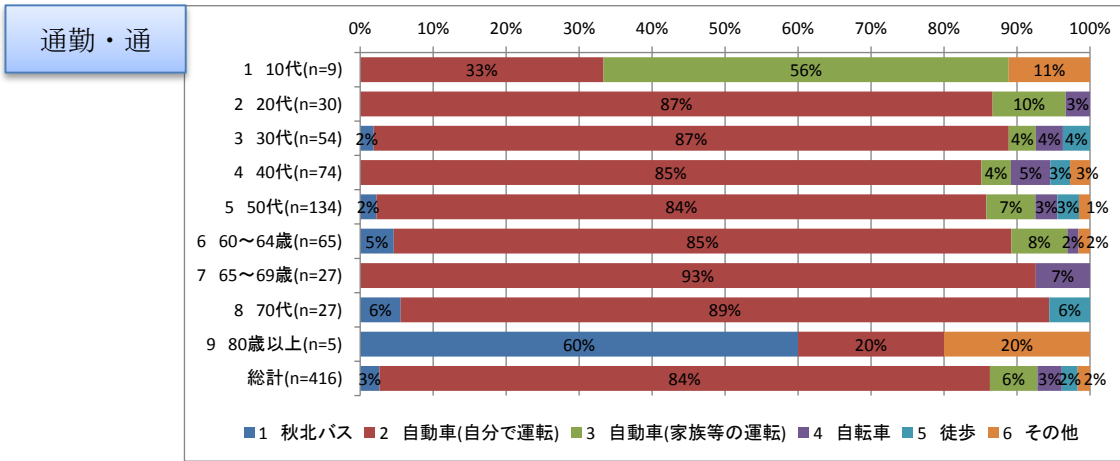


図 目的別の移動手段

(5) バスの利用状況

- ・ 年齢が高くなるほど、利用率高くなる傾向がある。「月に数回」までを日常的な利用と考えると、70代で45%、80歳以上は6割を超える。
- ・ 地区別にみると、北部地区は特に日常的に利用している人の割合が高く45%を占める。反対に大沢地区の利用率は低い。

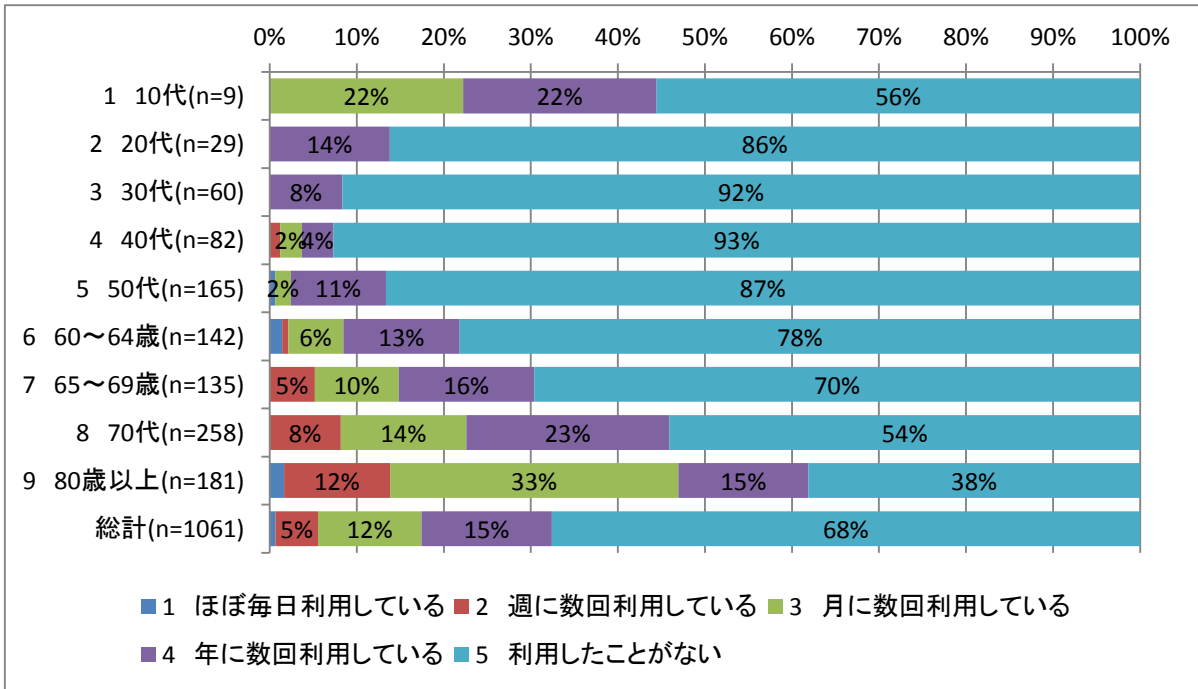


図 秋北バスの利用状況（年齢別）

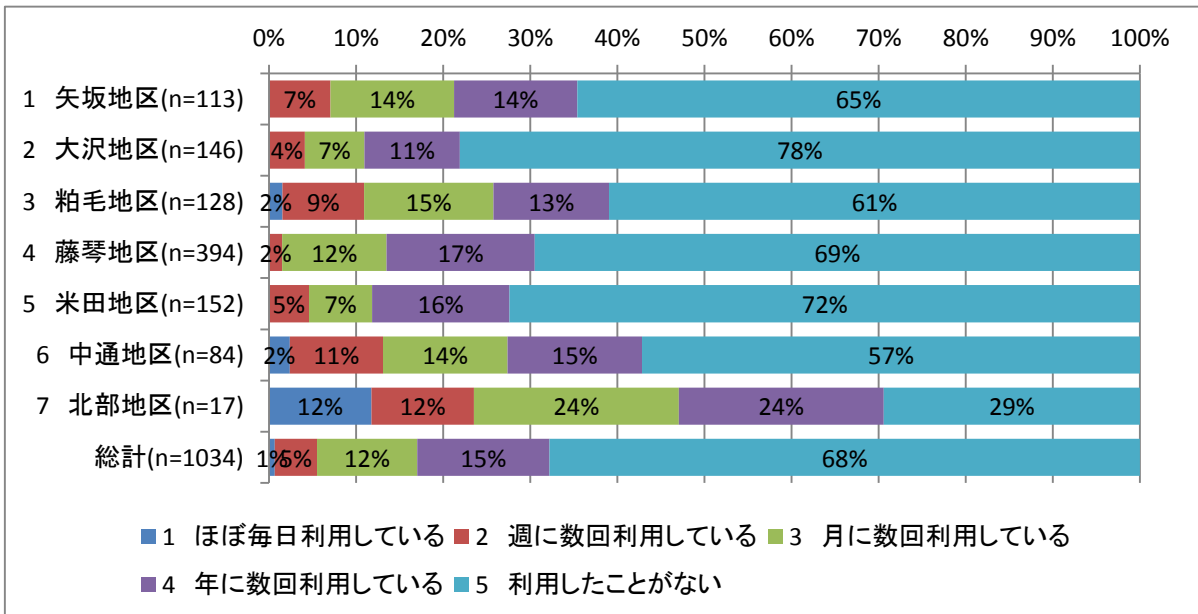


図 秋北バスの利用状況（住所別）

(6) 改善を期待する項目

- ・ 最も要望が高いのは「バスとJRとの接続をよくする」で、次いで「土日の便数を増やす」と「運賃を安くする」が多い。
- ・ 日常的にバスを利用する人に限ると、「土日の便数を増やす」が突出して多く、ニーズの高さがうかがえる。

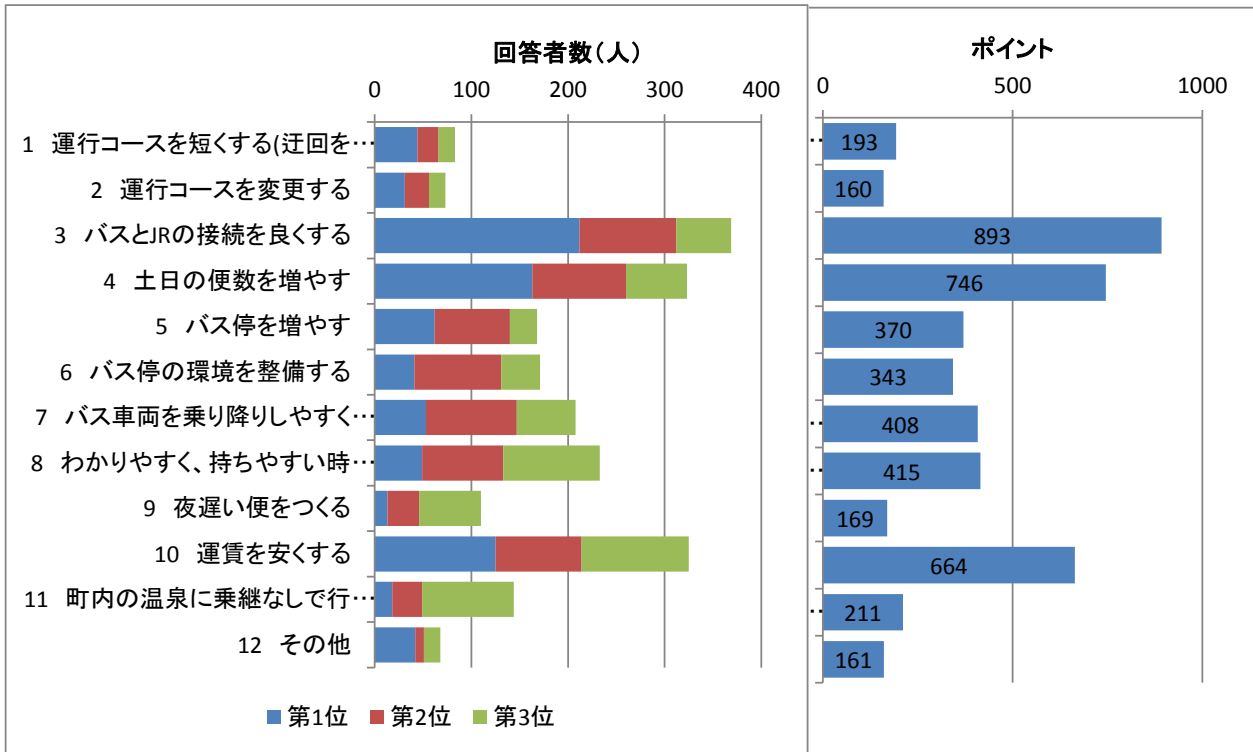


図 改善希望策 (全体)

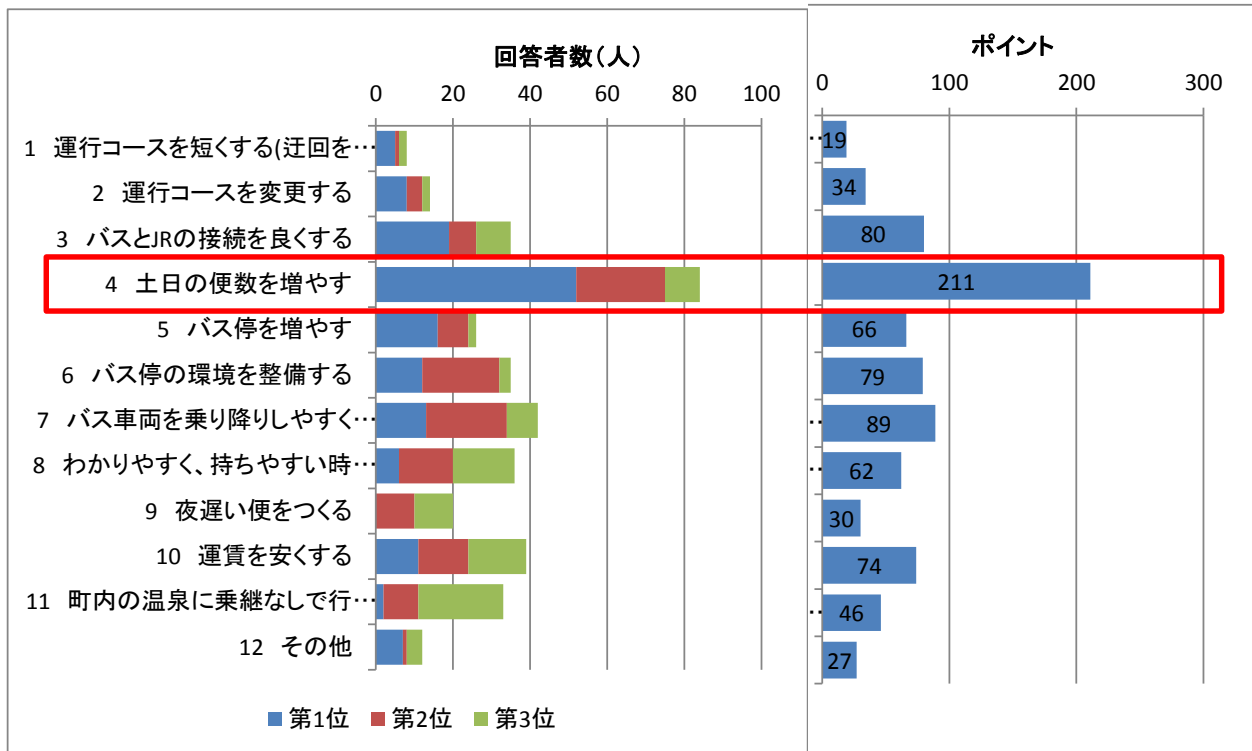


図 改善希望策 (日常的な利用者)

(7) 外出のしやすさ ～満足度～

- ・ 「現在の藤里町の外出のしやすさ」に対する満足度は、全体では「満足している」が26%、「やや満足している」34%で、合すると **6割が満足している** 状況となっている。
- ・ 年齢別でみると、年齢が高くなるほど満足の高割合が高い傾向がみられる。
- ・ 免許を持っている人の満足度と、免許を持たない人の満足度を比べると、全体ではやや免許を持たない人の方が満足している割合が高いが、**大きな違いは見られない**。

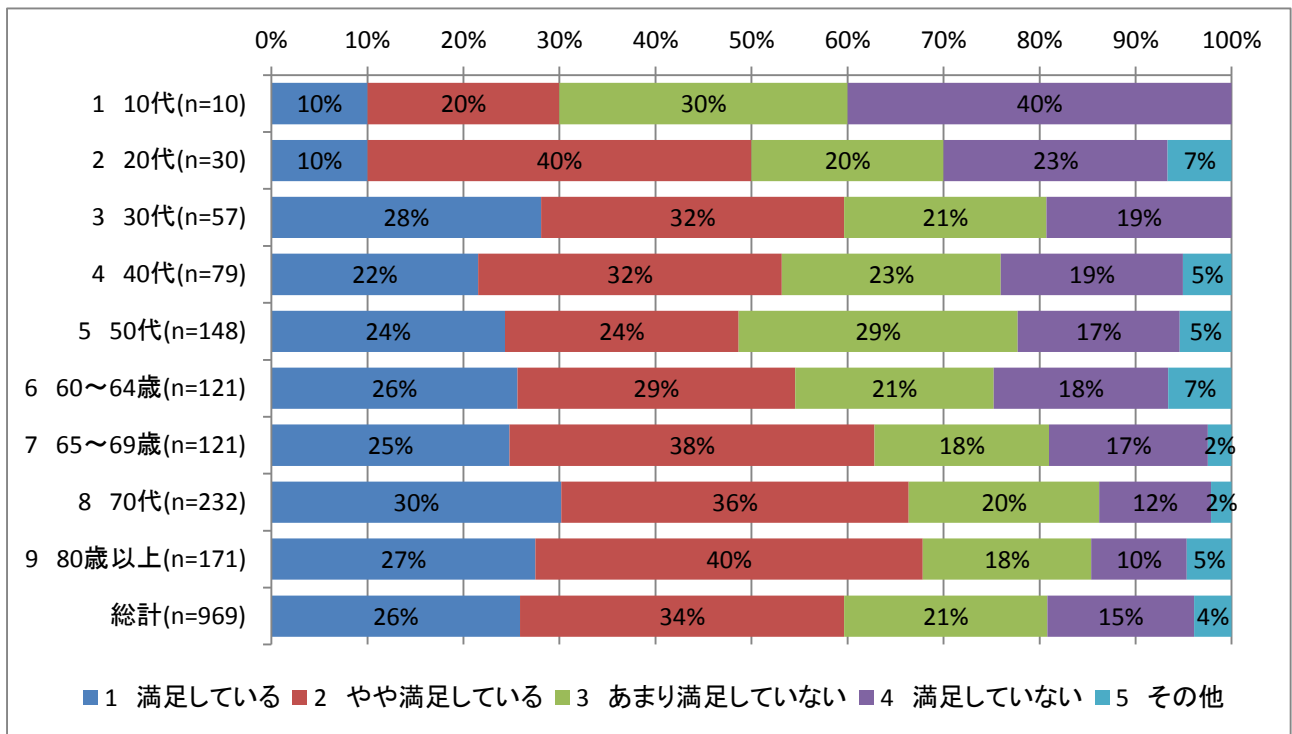


図 満足度（年齢別）

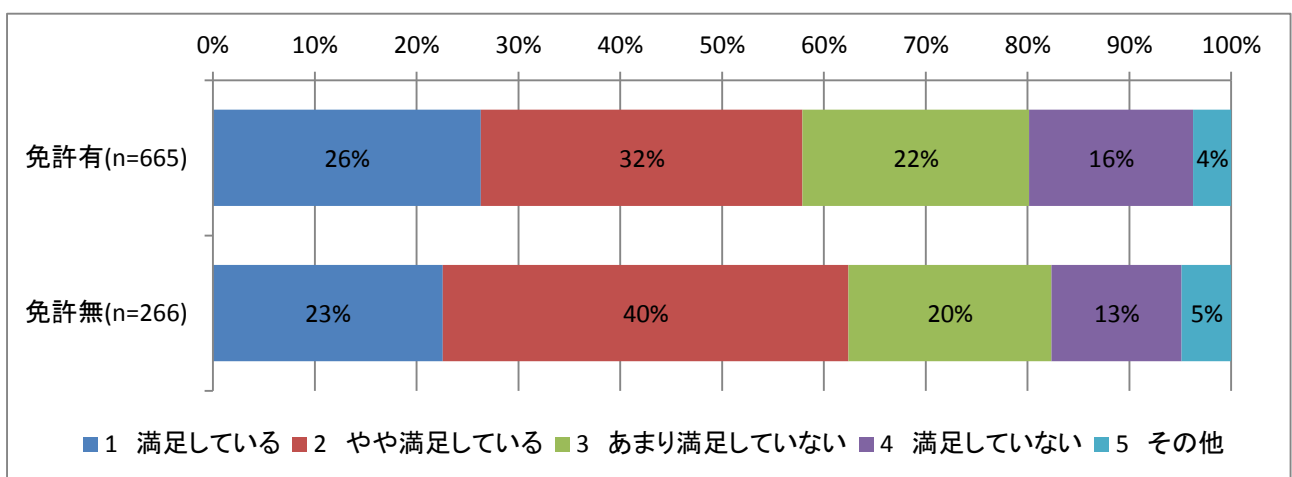


図 満足度（免許保有状況別）

### (3) 高校生アンケート調査

#### (1) 調査概要

【目的】 藤里町では、将来にわたり、持続的な公共交通の維持や活性化を目指して公共交通計画の策定を進めている。高校生の通学の現状や町内の公共交通の改善に向けたニーズを把握し、更なる利便性の向上を図ることを目的としてアンケート調査を行った。

【調査対象】 藤里町内に在住する高校生の保護者全員

【調査方法】 郵送配布、郵送回収

【調査期間】 10月23日配布～11月7日回収締め切り

【回収票数・回収率】

表 学年

学年	生徒数	回答数	回答率
1年生	29	19	66%
2年生	28	16	57%
3年生	18	6	33%
<b>総計</b>	<b>75</b>	<b>41</b>	<b>55%</b>

表 居住地区

学年	生徒数	回答数	回答率	構成比
01_矢坂地区	4	3	75%	7%
02_大沢地区	8	5	63%	12%
03_粕毛地区	17	11	65%	27%
04_藤琴地区	33	15	45%	37%
05_米田地区	8	3	38%	7%
06_中通地区	4	4	100%	10%
07_北部地区	1	0	0%	0%
<b>総計</b>	<b>75</b>	<b>41</b>	<b>55%</b>	<b>100%</b>

表 通学先

学年	生徒数	回答数	回答率	構成比
能代市(二ツ井除く)	41	28	68%	68%
二ツ井	13	5	38%	12%
北秋田市	17	7	41%	17%
大館市	3	1	33%	2%
秋田市	1	0	0%	0%
<b>総計</b>	<b>75</b>	<b>41</b>	<b>55%</b>	<b>100%</b>

## (2) 通学先

- 通学先は能代市街地周辺が全体の68%を占めて多い。
- 二ツ井の12%を合わせると8割の生徒が能代市内に通学している。

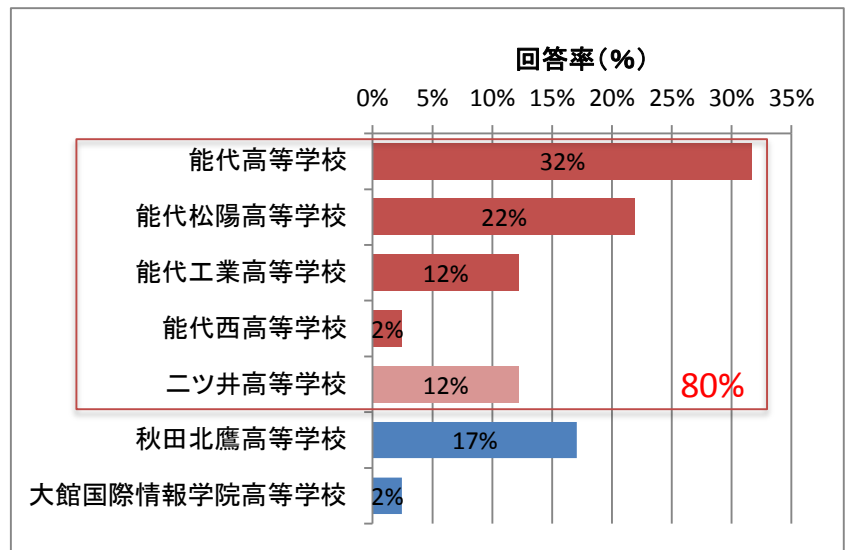


図 回答者の通学先の高校

## (3) 通学方法

- 通学方法としては、夏季、冬季ともに「自動車で駅まで送迎してもらい、JRに乗り継ぐ」方法が全体の8割を占める。
- 「その他」は、「学校まで車で送迎」である。
- 学校の場所別で見ると、能代市内の高校は駅まで車で送迎し、JRを利用する生徒が大半を占めるのに対して、二ツ井高校の生徒は車で学校まで送迎する方法が大半を占める。
- 北秋田市内は7割がJRを利用している。

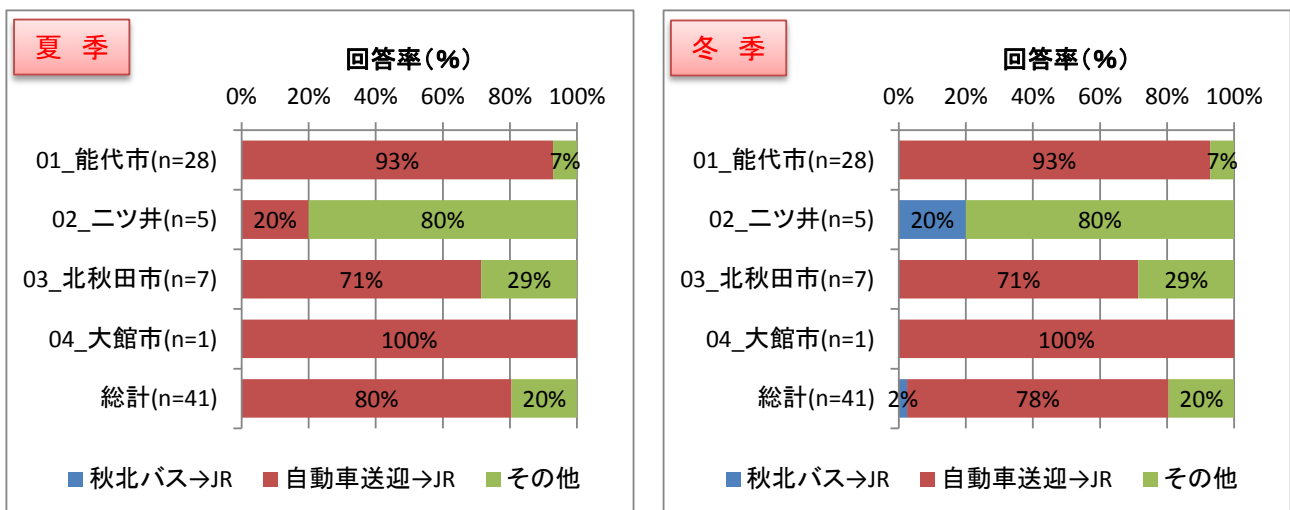


図 通学先別の通学方法

#### (4) 通学にバスを利用しない理由

- ・ バスを利用しない理由としては、「利用できるバスがない（時間が合わない）」が最も多く、回答者の76%を占める。
- ・ 次いで、「送迎できる人がいる」が44～46%を占める。
- ・ 登下校とも大きな違いはみられない。

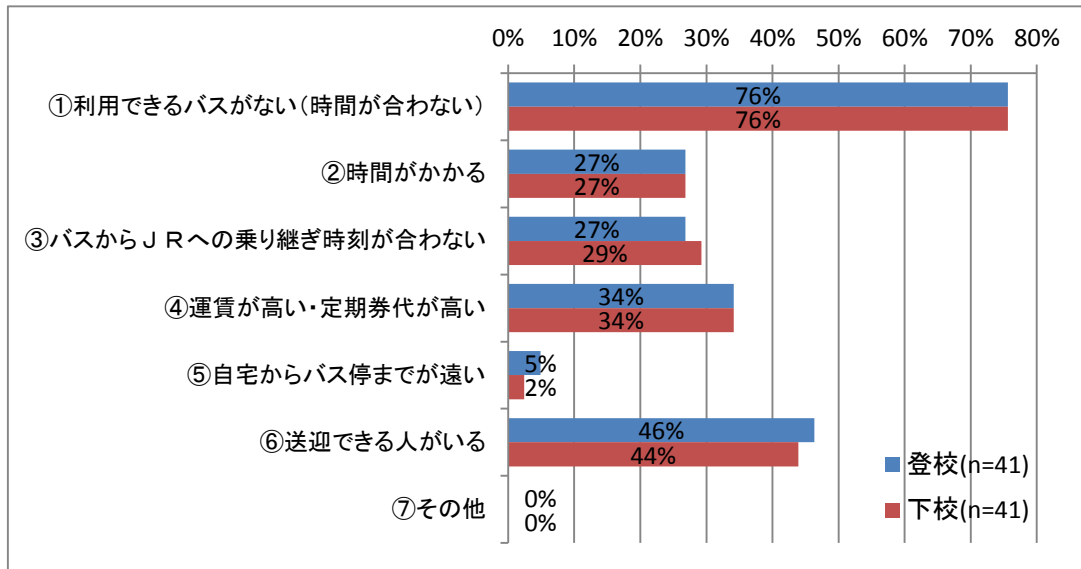


図 バスを利用しない理由（複数回答）

#### (5) 公共交通の利用意向

- ・ 「秋北バスやJRを利用したいと思うか」については、全体では84%が「できれば利用したい」と回答している。
- ・ その他の内容としては、「仕事の都合でどうしても送迎できない時は利用したい」という回答である。

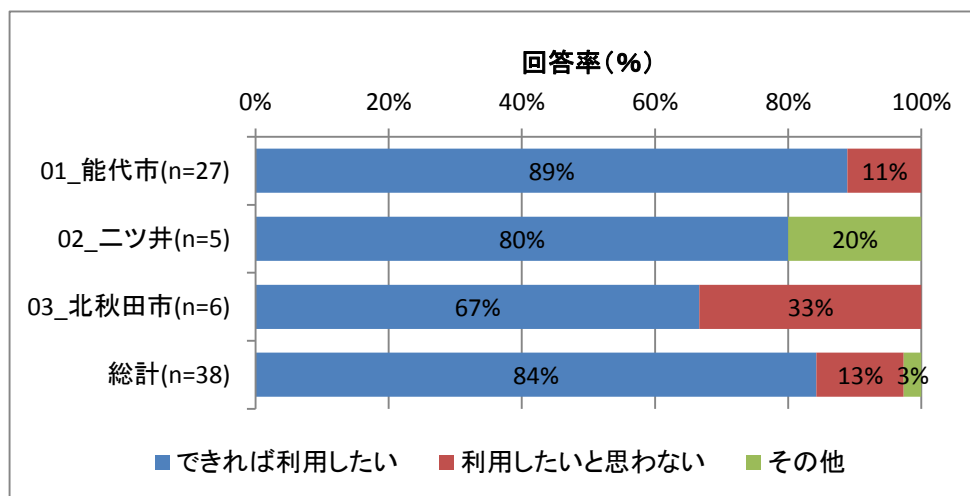


図 秋北バスやJRを利用したいと思うか

## (6) 改善してもらいたいこと

- 秋北バスの改善意向としては、「バスと JR の接続を良くする」を第 1 位に選ぶ人が最も多い。次いで、「運賃を安くする」「朝早い便を作る」が多い。

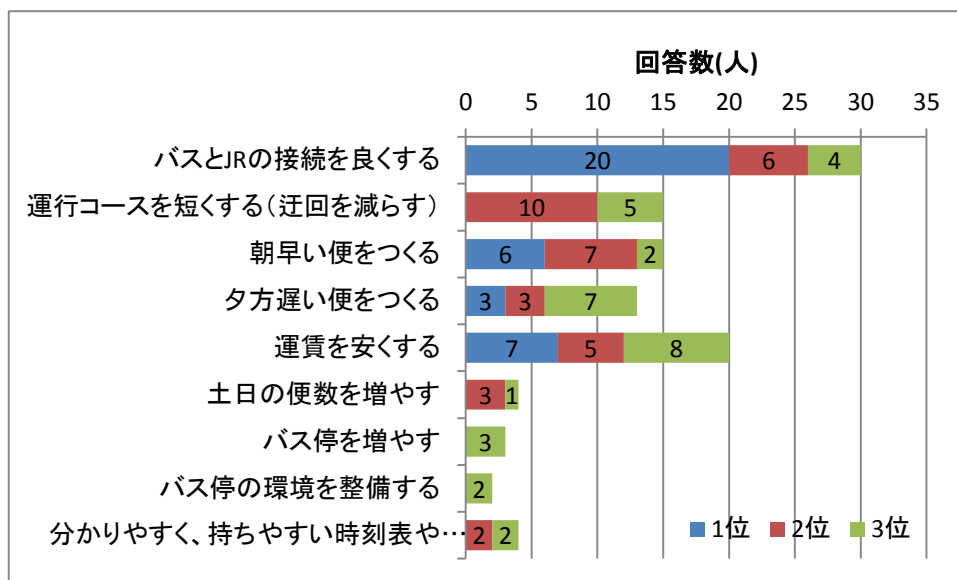


図 乗合バスへの改善希望

### 【自由意見詳細】

#### 「朝、バスと JR の接続を良くしてほしい」

- 朝 1 の便目で、二ツ井駅で JR に乗り継出来るようにして欲しい。
- 朝だけでもコースが短く JR に間に合うバスがあればありがたい。
- 朝二ツ井駅から 6:46 発と 7:01 発の電車は高校生が利用している時間なので、その時間に合ったバスがあれば利用する人もいられるかもしれません。夜は 17:34 着、19:14 着と 19:58 着に間に合うバスがあれば便利です。

#### 「運賃が高い、回数券があるといい」

- 時々利用するので 500 円は高いなあと感じています。年間で 5000 円程度の回数券など町からの助成があれば助かります。乗ったら無料になるシステムがあれば乗るそうです（若しくは 100 円から 200 円）。
- 時々バスを使うことが有るけど、1 回乗るだけでこずかいが無くなるので、安く回数券にでもして欲しい。

#### 「その他」

- 両親とも忙しく迎えに行けない時はバスで帰るように言っているが、今のところ友人の車に乗せてもらっている。もう 2 年なので親ががんばればいいのかとあきらめている。冬電車が止まっても休む人がいないので学校まで送ることが何度もあるので格安な何かがあればと思っています。
- 専門の便を出して欲しい。



## (4) 公共交通に関する交通座談会

### (1) 開催概要

【目的】 外出やバスの利用状況、不便な点などを直接聞き、町内の公共交通の改善点を把握する。

【開催場所】 町内の7地区の公民館等

【開催日時と参加者数】

日時	地区	場所	参加者人数
12月3日(水) 14:00～	大沢地区	けやきの館	30人
12月4日(木) 10:00～	粕毛地区	粕毛交流センター	8人
14:00～	米田地区	米田会館	9人
12月12日(金) 10:00～	藤琴地区	総合開発センター	10人
14:00～	矢坂地区	婦人若者等活動促進施設	11人
12月15日(月) 10:00～	中通地区	中通会館	5人
14:00～	北部地区	金沢体育館	12人
			計 85人



大沢地区



粕毛地区



米田地区



矢坂地区

(2) 主な意見

地 区	主な意見
全地区 共通	<p>【バスについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 病院まで遠い…能代の病院まで1時間半かかる。トイレも心配。毎日でなくてもいいので、直通で行ってほしい。</li> <li>• 運賃がかかる…町内は無料だが、組合病院まで行くと往復で2000円超える。</li> <li>• ステップが高い…行きはいいが、帰りは荷物を持って、バスに乗れない。手押し車もスムーズに載れたら。</li> <li>• 帰りが不便…能代から帰ってくる時、13時の次が15時になり困る。家に着くときは真っ暗な時間になる。</li> <li>• 土日に便数が減る …金田医院や関医院は土日の午前中も開院しているし、町のイベントも開催されても行けない。いとは、水、土、日がポイント倍になる。</li> <li>• 空バスが気の毒…いつも誰もバスに乗っていないので気の毒を感じる。車両を小さくすればいいのに。</li> </ul> <p>【外出状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 湯ノ沢温泉は、バス無料券を見せると100円引きになるので有り難い。</li> <li>• いとくと郵便局が遠くて、歩けない。</li> </ul> <p>【公共交通の必要性について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 今は車に乗れるし、送ってくれる人もいるので、バスに乗ったことがない。</li> <li>• バスの乗り方を知らないし、時刻表も読み方を知らない。</li> <li>• ただ、5年後、10年後を考えると、車に乗れなくなるので困る。</li> </ul>
北部地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 土日の便数が減り、町内のイベントにも行けない。</li> <li>• 市日に行きたいけれど、バスの時間が合わない。</li> <li>• 社協のお買い物ツアーは便利である。おしゃべりも楽しいようだ。</li> <li>• 温泉の送迎バスがなくなった。<u>⇒デイサービスだけでなく、温泉も活用すればいいのに。</u></li> <li>• 能代まで2時間かかるので、行く前は水も飲まないようにする。<u>⇒急行バスがあるといいのに。</u></li> <li>• <u>地域内の送迎も必要である。</u></li> </ul>
中通地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車を持っている人は、鷹巣（BIG）や二ツ井（いとく）で買い物をすることが多い。</li> <li>• 温泉は家族などとのんびりしに良く行く。</li> <li>• 組合病院まで行きやすい。能代を11時に出て戻ってこられる。</li> <li>• バス停のない寺屋敷の人で、車のない人は3人程。<u>⇒道が狭いので、小さい車で呼んだら来てくれる方法でよい。</u></li> </ul>
米田地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 能代の病院に行くのに、乗継が必要になるので不便。</li> <li>• 市日で買い物をしても、荷物が大変なので、帰りはタクシーで帰ってくる。</li> <li>• 湯ノ沢温泉に行きたいが、バスを乗り継がないといけない。</li> <li>• 午前中の藤琴行きのバスを増やしてほしい。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>グラウンドゴルフ同好会が活発で、週に2回、福祉バスで出かける。</li> </ul>
--	---

地 区	主な意見
粕毛地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>藤琴まで1 km程度なので、買い物には歩いていけるので不便を感じない。ただ、雪道は億劫になる。</li> <li>昼過ぎに道路を歩いていると、いつも誰かがみちくさ会議をしているので、おしゃべりを楽しめる。</li> <li>市日は買ったものを配達してくれるので便利。新鮮で安い。タクシーを乗り合っている人もいる。</li> <li>移動販売車も来る。</li> <li><u>湯ノ沢温泉に行きたいが、バスを乗り継がないといけない。</u></li> </ul>
藤琴地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>月に1回、病院に行きたい人を送りながら、友達4人でご飯を食べて帰ってくるのが楽しい。</li> <li>二ツ井のいとくの方が品揃えがいいが、藤琴のいとくを守るためにも藤琴で買い物をする。物がなくても、言えば揃えてくれる。</li> <li>以前は、市日にも車に乗り合わせて行ったが、最近は行かなくなった。物の量が多くて、食べきれない。</li> </ul>
大沢地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>能代の病院に行くのに、乗継が必要になるので不便。矢坂まで歩いたり、自転車で行ってバスに乗っている。</li> <li>⇒真名子線を大沢経由にしてほしい。</li> <li>⇒朝1便目の藤琴行きのバスがあれば、能代行に乗れる。</li> <li>市日で買い物をすると家まで配達してくれるので便利。</li> </ul>
矢坂地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>市日は交流の場になっている。特に春の苗時期は人手が多くて活気がある。</li> <li>近くて便利なので、産直でも買い物をする。</li> <li>温泉はあまり行かない。行きたくてもひとりじゃ行きにくい。</li> <li>フリー乗降にしてもらいたい。</li> <li>2～3年前に地区内にあった商店がなくなって不便になった。</li> </ul>