

東成瀬村地域公共交通活性化協議会 令和7年度 第2回資料

2025/10/20

目次

	Page
1 現状・課題分析結果のご報告	2
2 交通空白解消に向けた施策検討状況のご報告	11
-基本理念・方針案	
-施策仮説案	
-交通空白への対応	
-交通ネットワーク図	
3 今後の動き	18
- 資料編	20

1.現状・課題分析 結果のご報告

現状・課題分析を行うための実施事項

東成瀬村における既存交通の定量データの分析と簡易的に利用実態を把握するための少数対象ヒアリング・アンケートを行うことで、現状の整理および課題の分析を実施。

既存交通にかかるデータ分析

- 以下の既存交通の利用状況（時間帯、エリア、人数、属性等）を調査し、現状を整理
 - ① 羽後交通社の路線バス
 - ② マルシメ社運行の買い物バス（以降「マルシメバス」と呼称）
 - ③ 東成瀬村の移動支援事業

利用状況ヒアリング・アンケート

- 以下の公共交通の利用者または潜在的な利用者から利用ニーズを引き出すための簡易的な少数ヒアリング・アンケートを実施
 - ① 実際の公共交通利用者
 - ② 村内の学生
 - ③ いきいきサロン等に参加する高齢者

既存交通にかかるデータ分析結果

基本的には羽後交通社の路線バスを公共交通の基軸としつつ、カバーできていない時間帯・エリアにおいてマルシメバスや東成瀬村移送支援事業を一部集約・最適化しながら提供することで補完していくことが望ましいと史料。

No.	既存交通	分析結果概要
1	羽後交通路線バス	・ 村内→村外については朝の時間帯（2024年度は全時間帯のうち約83%）、村外→村内については夕方の時間帯（2024年度は全時間帯のうち約94%）の利用が多く、基本的には高校生等の通学需要が中心であると推察。このことから当該時間帯における路線バス運行は維持しつつ、他時間帯の移動手段を補完する形で新モビリティサービス検討が肝要。 ・ 降雪時期である1月の利用者数が多い（直近5年連続他調査時期よりも多い）ことから、自家用車移動の負担軽減のために公共交通利用者が増加する傾向にあると考えられる。一方で、雪道という制約がなく、学生が夏休みに入る7月においては比較的用户数は少なくなる傾向にある。
2	マルシメバス	・ 村民人口減少およびコロナ禍の影響により減少傾向（直近5年間で約3割減）が続いている一方で、直近においては横ばい傾向（年間700人前後を推移）を示していることから、今後も横ばい傾向で推移する可能性が高く、一定の活用効果が見込める。 ・ 月別の利用率の変化については、全体として大きな利用傾向・特徴は読み取れなかったことから、新モビリティサービス導入検討時には、時期によって運行数を大きく調整する必要性は高くない。 ・ 一部の利用者の多い停留所を1つのサブ拠点として捉え、各地域の住民をそこに集約するような移動サービスの導入や、当該拠点における最低限の生活サービス提供が方向性としては想定される。
3	東成瀬村移送支援事業 (通院・買い物支援サービス)	・ 通院支援バスのサービス利用実態（乗車サポートが必要だったり、数十mの徒歩が困難な方の利用が一定数存在）を踏まえると、他手段による代替は困難な一方で、買い物支援バスについては、マルシメバス等の他手段に代替または集約できる可能性がある。

利用状況ヒアリング・アンケート結果サマリ

交通手段の利用状況に関する利用者へのヒアリング・アンケートの結果、十文字での買い物など、複数の移動手段が利用可能な目的地への移動において自家用車を利用している人も一定数存在することが判明。そういった1つの目的に対して手段が重複するポイントを適切に役割分担することが肝要。

目的		現在の村の交通手段の利用者の利用実態を把握する
対象		- 村内の学生 - 公共交通手段を利用している、または将来的に利用する可能性のある村民（50代～80代）
結果概要	目的	- 買い物需要で十文字や横手に移動する人が多い - 年代が上がるにつれ、十文字への買い物需要、横手への通院需要の割合が増加
	手段	60-70代は自家用車利用が半数以上であり、80代も一定割合存在 ✓ 十文字への買い物移動も一定数存在 - 横手（買い物・通院両方）への移動においては、「家族・知人による送迎」が一定数存在

ヒアリングにおける対象者と基本属性①

7月下旬から8月下旬にかけて実施したヒアリングでは、村営買物支援バスや羽後交通、マルシメバスの利用者をはじめ、老人クラブや生涯学習参加者など、幅広い層から計51件の意見を収集した。

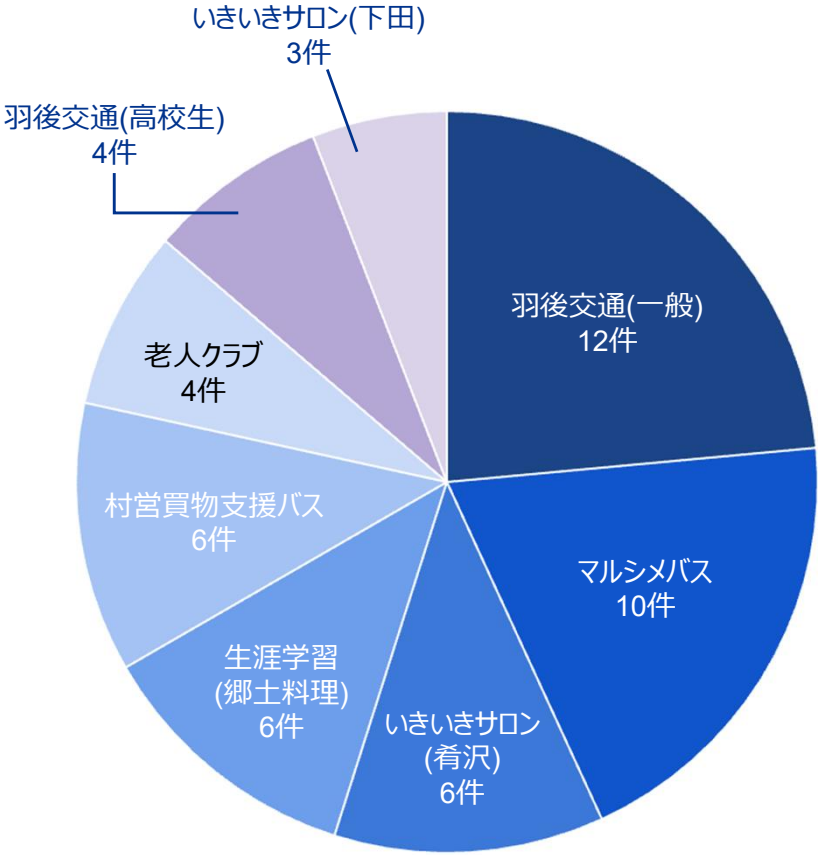
ヒアリング概要

7月下旬～8月下旬に村内集会や交通利用者から51件を収集し、今後は不足している観光客層や通院している高齢者層への調査を継続する。

実施期間	7月下旬～8月下旬（※9月以降継続）
実施方法	①いきいきサロン等の村内集会へ参加 ➤ 一部、参加予定だったが未開催につき参加できていない集会あり ②既存交通へ乗合し利用者へヒアリング ➤ 事前に乗客数の多い時間帯を運行事業者へ確認し、時間を調整
実施件数	51件（内訳については右グラフ参照）
補足事項	● 観光施設利用客、通院者層へのヒアリング ➤ 東仙歩へアンケート用紙設置中（※9月中旬頃回収） ➤ 栗駒山荘は諸事情により保留 ➤ 村内集会や村営通院支援バス利用者への追加ヒアリング検討（※9月中旬以降実施） ● 年齢構成 ➤ 50代以上は一定数ヒアリングできたものの、10代～40代へのヒアリング件数が不足（※9月継続実施）

ヒアリング対象者内訳

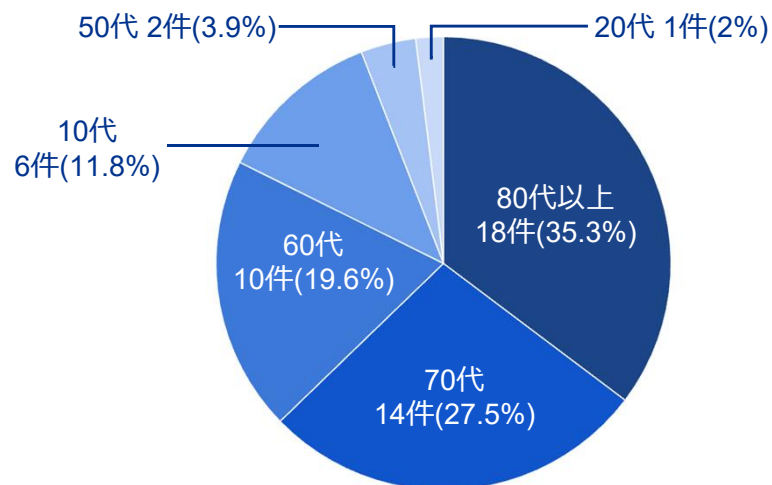
ヒアリング対象51件の内訳は、羽後交通利用者やマルシメバス利用者が中心で、村営バスやいきいきサロン参加者など多様な層から意見を収集した。



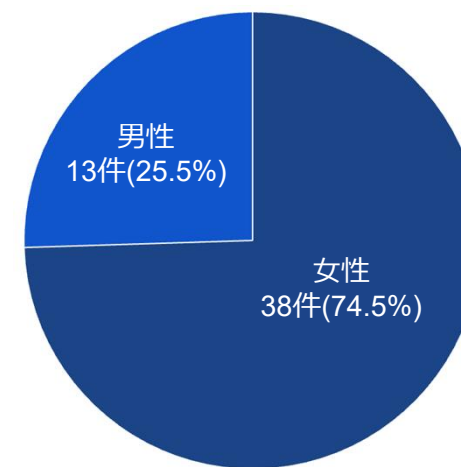
ヒアリングにおける対象者と基本属性②

ヒアリング対象者は80代以上や70代を中心に高齢者が多く、女性の割合が約4分の3を占め、居住地は田子内地区が最多となった。職業は高齢者が多いため無職が最大の構成となったが、一定数学生への意見も聞くことができた。

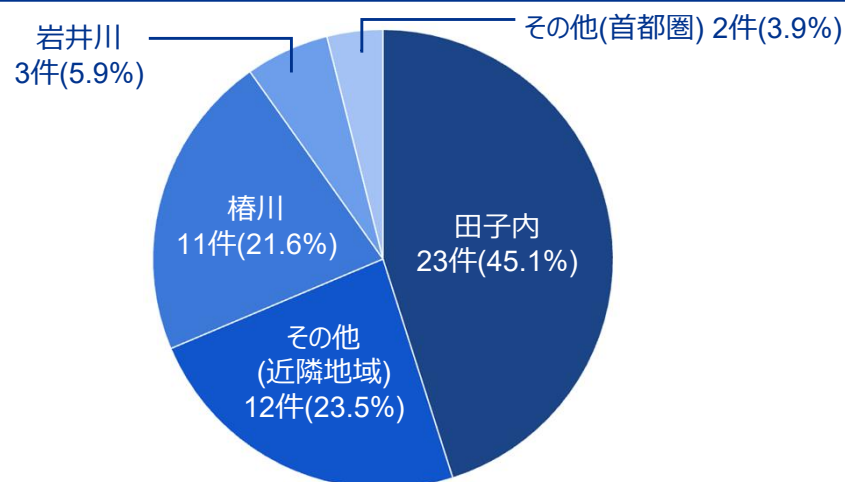
年代



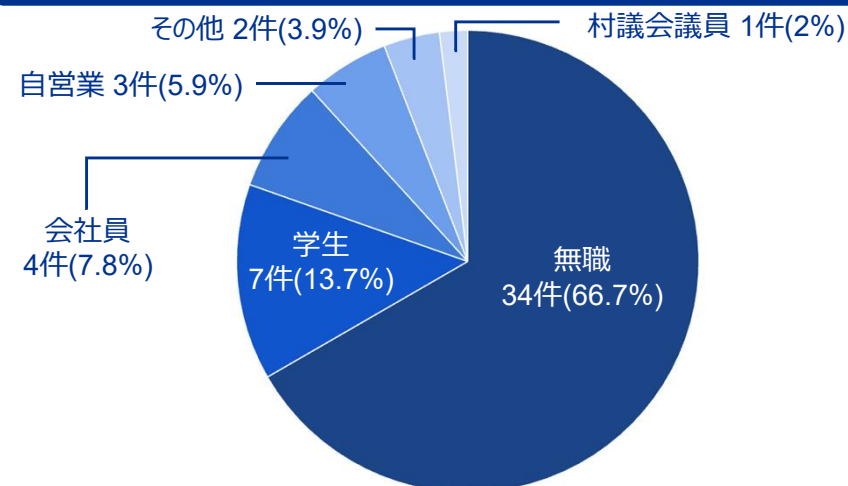
性別



居住地

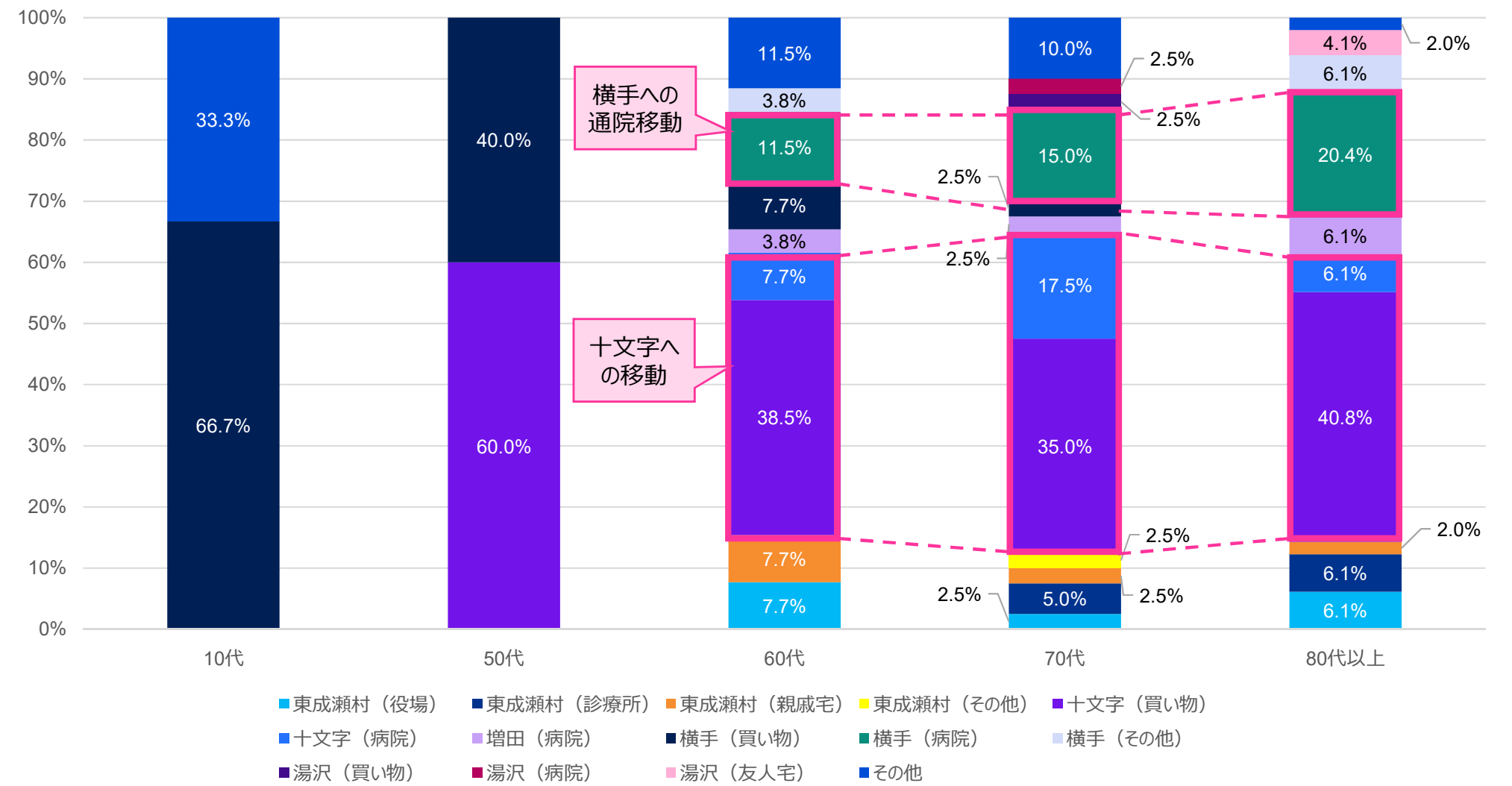


職業



年代別の目的地

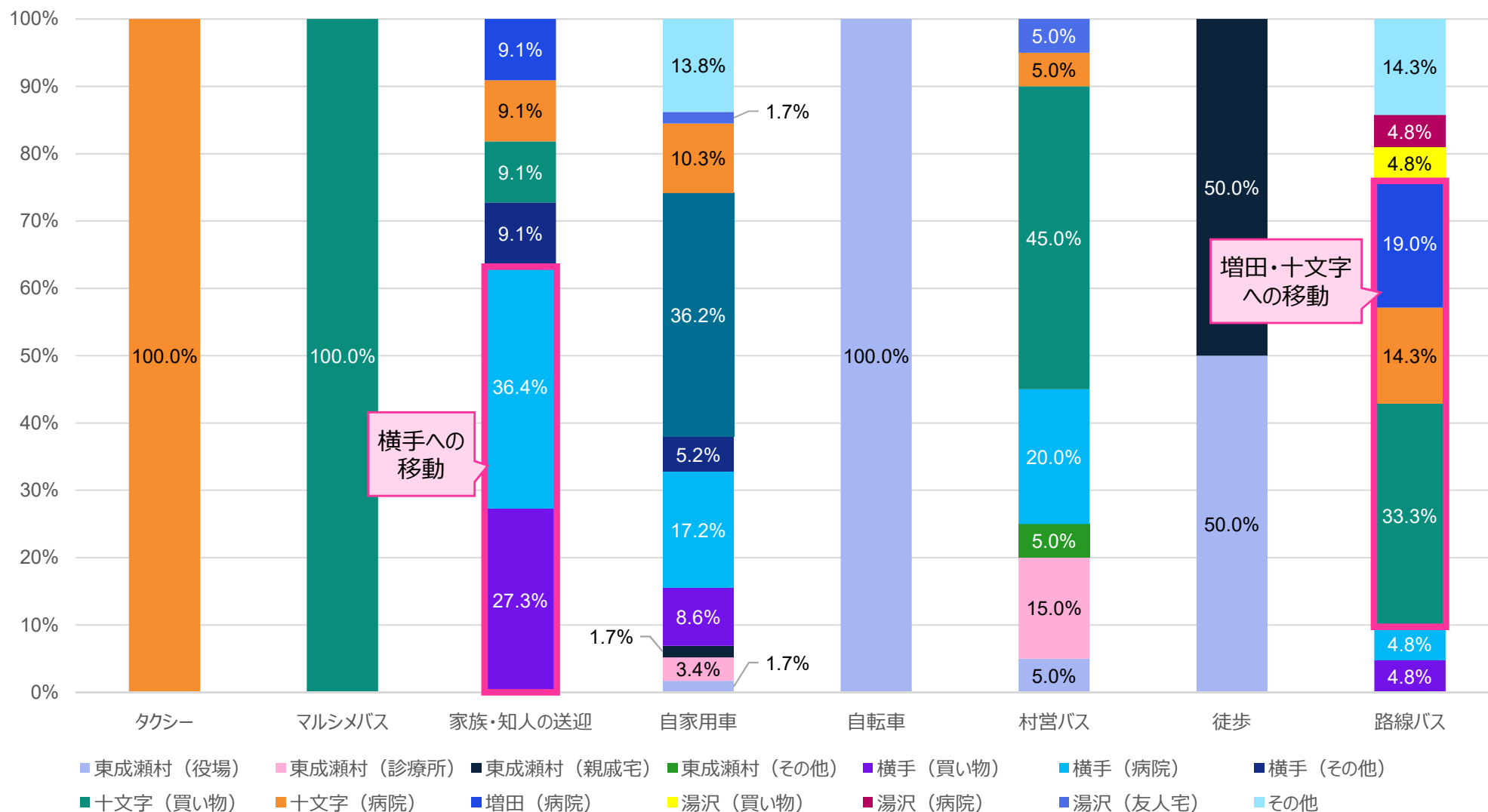
10代は横手など比較的村外に移動することが多い一方で、50代以降は買い物需要を中心として移動を行う人が増える。また、50代は買い物需要が主であるが、年代が上がるにつれ、買い物需要に加え、通院需要が高まることが分かる。



※10代：6件、50代：2件、60代：10件、70代：14件、80代以上：18件

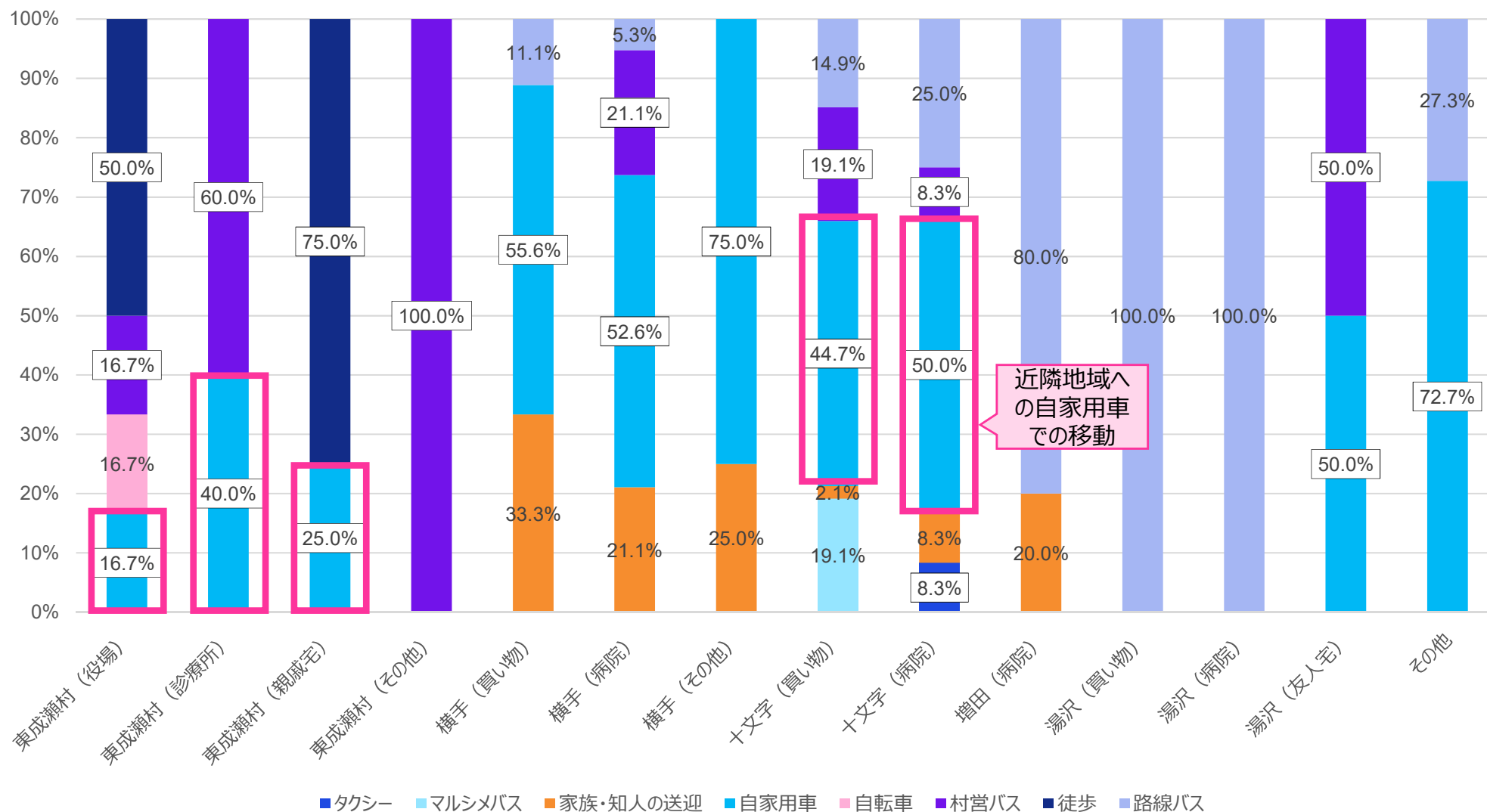
移動手段別の目的地

村外に出る移動においては、自家用車は比較的満遍なく利用されており、路線バスについては比較的近場の増田や十文字が多い。一方で比較的距離のある横手には家族や知人の送迎が発生しており、ライドシェア等の仕組みとの組合せで役割分担ができる可能性がある。



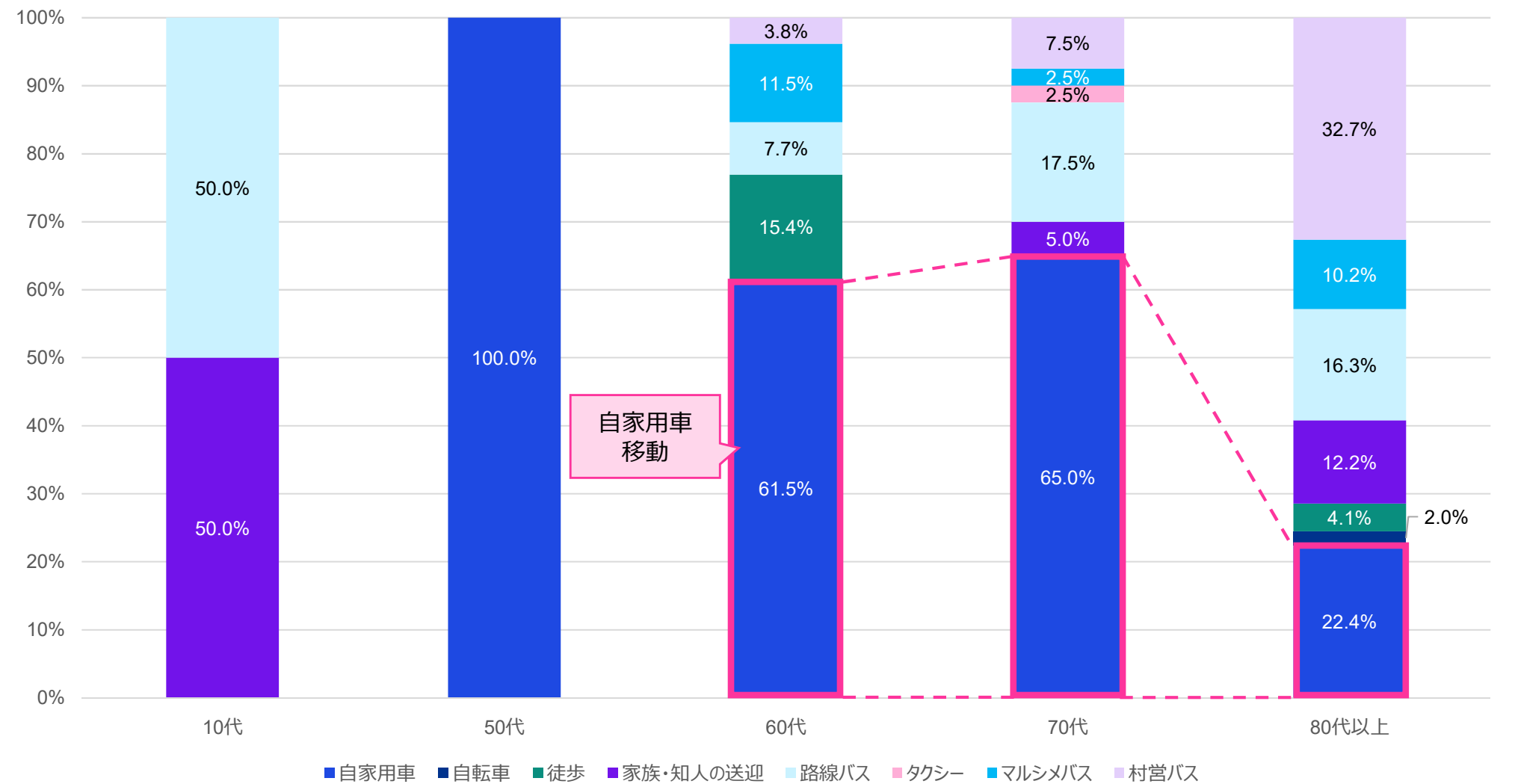
目的地別の交通手段

目的地別の交通手段を見ると、近隣地域である東成瀬村内や十文字への移動において、一定の自家用車移動が発生しており、路線バスなどの公共交通手段への需要集約の可能性はある。



年代別の交通手段

50代は自家用車利用に集中する一方で、10代は路線バスや送迎が移動手段の中心である。60-70代は半数以上が自家用車利用であり、80代以上になるとバスや家族送迎への依存度が高まるものの、自家用車利用も一定数存在。



※10代：6件、50代：2件、60代：10件、70代：14件、80代以上：18件

データ分析及び利用者へのヒアリング・アンケート結果を踏まえた課題

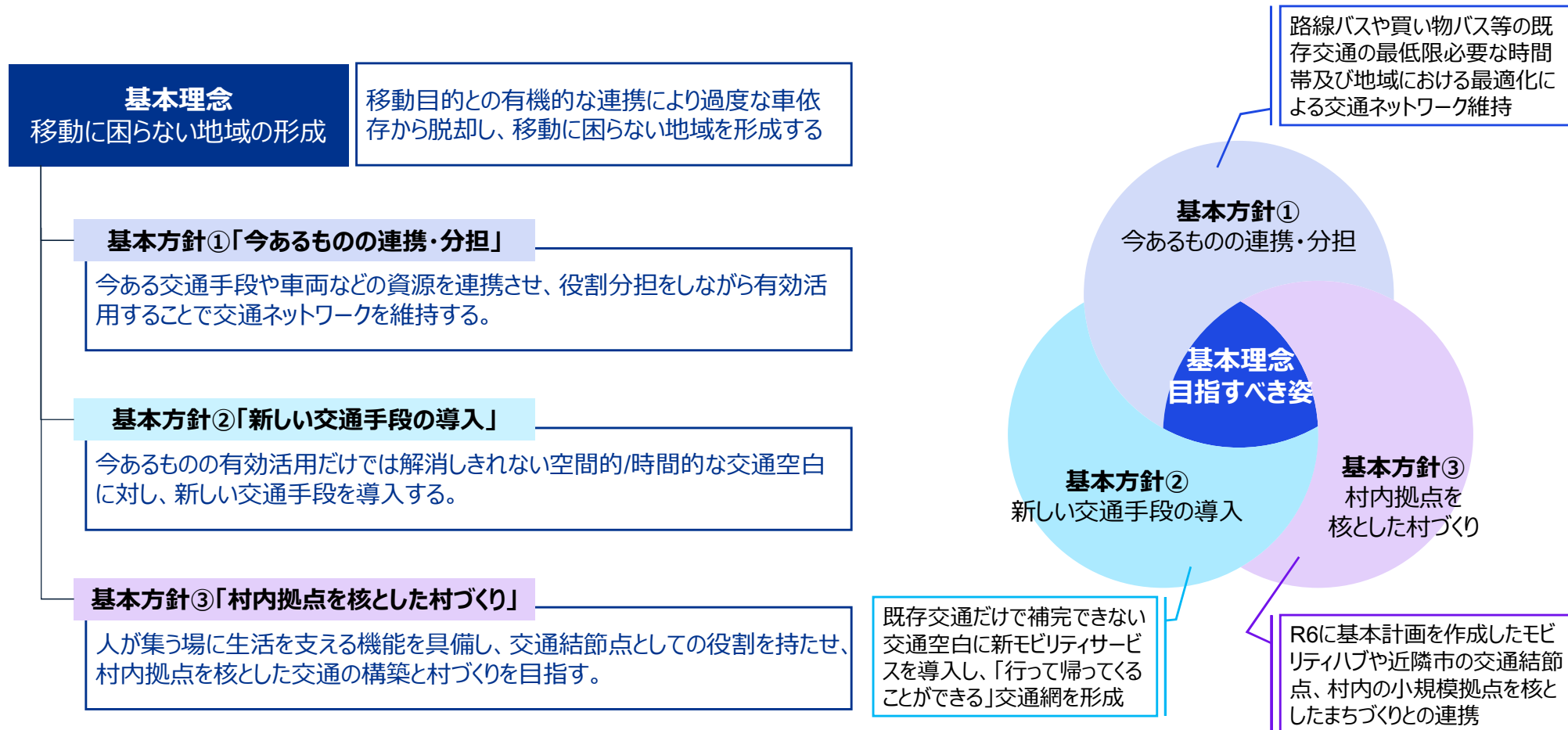
これまでの調査・分析結果を踏まえ、課題について以下の通り「ヒト」「モノ」「カネ」「情報」の観点で整理。

分類	課題	概要
ヒト	減少する利用者を取り合うのではなく、エリアや時間帯ごとに効率的かつ持続可能な交通手段間での役割分担が不可欠	村の人口減少や自家用車依存が進行し、公共交通利用者が減少する一方で、各交通手段で運行時間やエリアが重複しており、持続可能な役割分担がなされておらず、減少する利用者を取り合う形になっている。
モノ	必要な“モノ”（交通や生活サービス）へのアクセス性向上が必要	- 自家用車移動に依存する一方で、交通手段の選択肢が少なく、かつ、運行エリア・時間・頻度も限定的であり、自由な移動が難しいことから、既存交通の運行調整や交通手段の拡充が求められる。 - 村内で十分な生活サービスの提供ができていない。 - 各交通手段への空間的・時間的なアクセス性が低い。 - 複数の移動サービスがあり、それぞれで利用方法が異なるため、その煩雑さから利用が促進されないことから、住民目線からの利用方法を可能な限りシンプルにする必要がある。
	限られたリソースの中で持続可能な交通を設計するためには、村内の“モノ”を有効活用する必要性	スクールバスや公用車などの村内の既存アセットの有効活用ができていない。
カネ	既存交通のマネタイズができていないため、各者の負担軽減のための適切な事業設計が不可欠	- 各交通手段で運行時間やエリアが重複しており、利用者を奪い合う形になっている可能性があり、適切な事業設計ができていない。 - 適切な運賃徴収など、利用者も含めた地域全体での持続可能なエコシステムを描けていない。
情報	持続可能な交通を設計するためのデータを効率的かつ効果的に取得できる仕組みが必要	利用需要を把握するためのデータの取得方法が各交通手段でばらつきがあり、項目も統一されていないため、データ分析のために要する処理が煩雑。

2. 交通空白解消に向 けた施策検討状況の ご報告

課題を踏まえた基本理念・方針案

地域公共交通における基本理念として「移動に困らない地域の形成」を掲げ、基本方針として今あるもので交通ネットワークを維持し、それでも不足する部分に新しいサービスを導入したうえで、それらを結ぶ結節点として村内の拠点を活用するという3つの軸を整理。



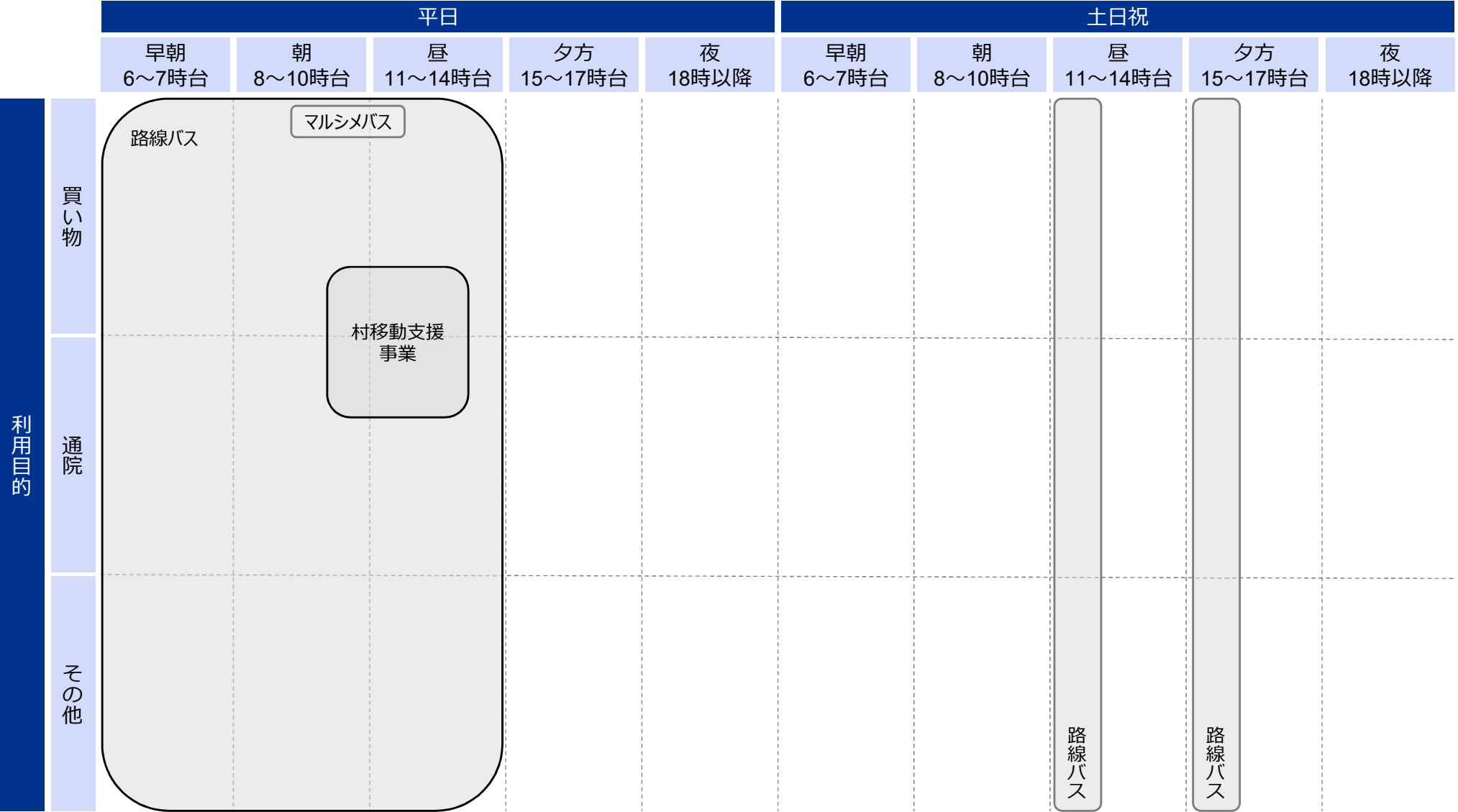
施策仮説案

前頁で整理した基本理念・方針を踏まえ、施策案を以下の通り整理。既存交通の維持・最適化を基本としつつ、それでも発生する交通空白に対しては村内ライドシェアによって解消を目指す。また、来訪者も利用可能な仕組みとし、公用車カーシェア等による広域周遊の促進も目指す。

課題		関連する基本方針	基本方針	施策案
ヒト	利用者減少により、効率的かつ持続可能な役割分担が不可欠	①②	① 今あるものの連携・分担	村の移動支援事業継続運行 - 短期的には現在運行中のものを継続運行 - 長期的には他手段との役割分担によりエリア・時間・頻度を調整
				路線バスの維持 - 現在の運行時間帯における路線バスの維持 - 他手段との役割分担による需要集約等の実現 - 将来的には時間帯別の需要に応じた運行エリアの調整等を検討
モノ	必要な"モノ"（交通や生活サービス）へのアクセス性向上が必要	②③	② 新しい交通手段の導入	民間買い物バスの有効活用 - 運行時間帯を調整し、他交通との役割分担を実施 - 長期的には、有償運行なども検討 - 停留所近辺の施設をハブとして、最低限の物品提供を行い、物品輸送はマルシメバスで実施想定 - ラッキーへの村の特産品輸送時もマルシメバス活用 - 人が集まるコミュニティ拠点としての機能も想定
	限られたリソースの中で持続可能な交通を設計するためには、村内の"モノ"を有効活用する必要性	①②③		村内ライドシェアの導入 - スクールバスや観光施設の送迎バス、運転手の自家用車を活用したオンデマンド式の手段を想定 - 来訪者向けにパーク&ライド等の利用方法も想定 - 短期的には無償運行で実施し、将来的には有償運行を想定 - 実施財源としては将来的な利用者からの運賃徴収に加え、観光利用における少額の料金徴収も検討 - 将来的には近隣自治体との仕組み共通化による広域連携や物流需要に応じた貨客混載も想定
カネ	既存交通のマネタイズができていないため、各者の負担軽減のための適切な事業設計が不可欠	①②③	③ 村内拠点を核とした村づくり	公用車カーシェア - 土日祝に遊休車両となる公用車を活用し、近隣鉄道駅（横手駅・十文字駅等）と村内を結ぶ移動手段として想定 - 主な利用者は来訪者を想定するが、村民の利用も可能とする
情報	持続可能な交通を設計するためのデータを効率的かつ効果的に取得できておらず、必要な情報を収集するための仕組みが必要	①②③		公式LINEによる利用方法統一 公式LINEを各交通手段利用時の統一的なシステムとし、共通の仕組みで利用可能な基盤とする
				地域中核モビリティハブの検討 生活・産業支援に関わる複合的な機能を備えたモビリティハブを核とした地域交通の検討を実施する想定

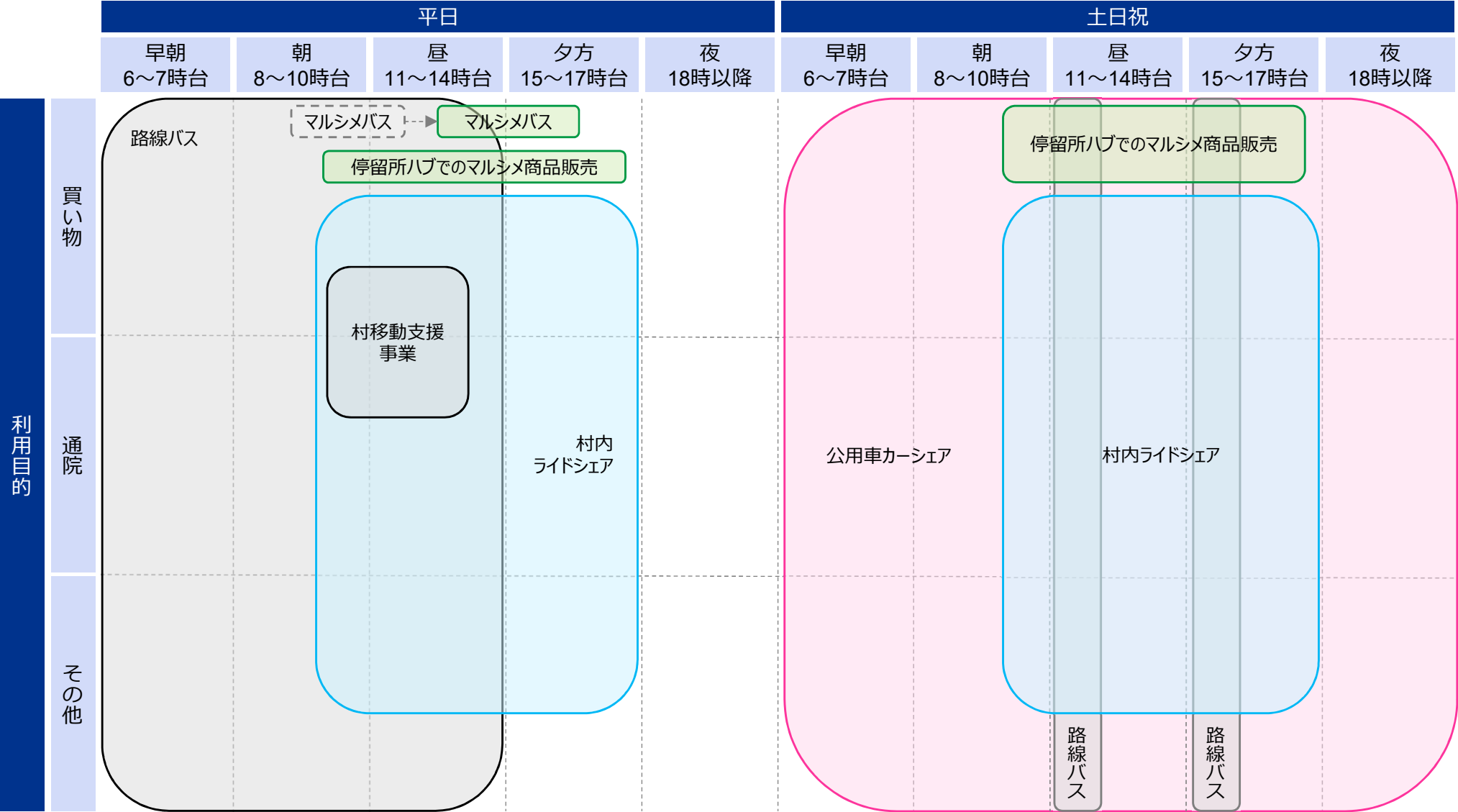
現状の時間的交通空白

下図は現在東成瀬村を運行している交通手段を各時間帯別に対応している範囲を図示したものである。平日午後や土日祝の多くの時間帯で交通空白が発生しており、かつ平日午前では複数の手段が重複している。



時間的交通空白への各施策対応範囲（現時点想定）

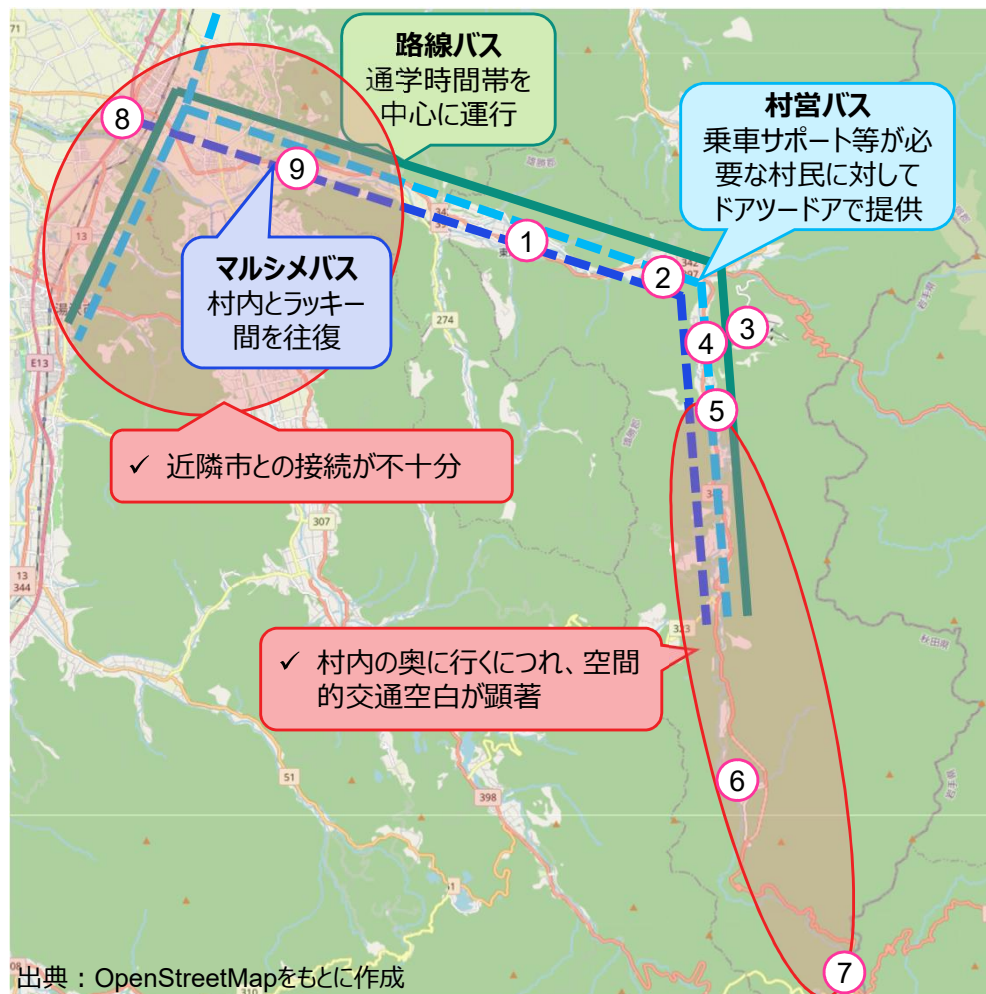
下図は時間的な交通空白に対し、現状の交通手段をマッピングしたうえで、運行時間調整や新たなサービスとして導入する交通手段を重ねて図示したものである。一部需要に応じて運行時間を再調整する必要があるものの、一定程度の時間的交通空白には対応できる想定。



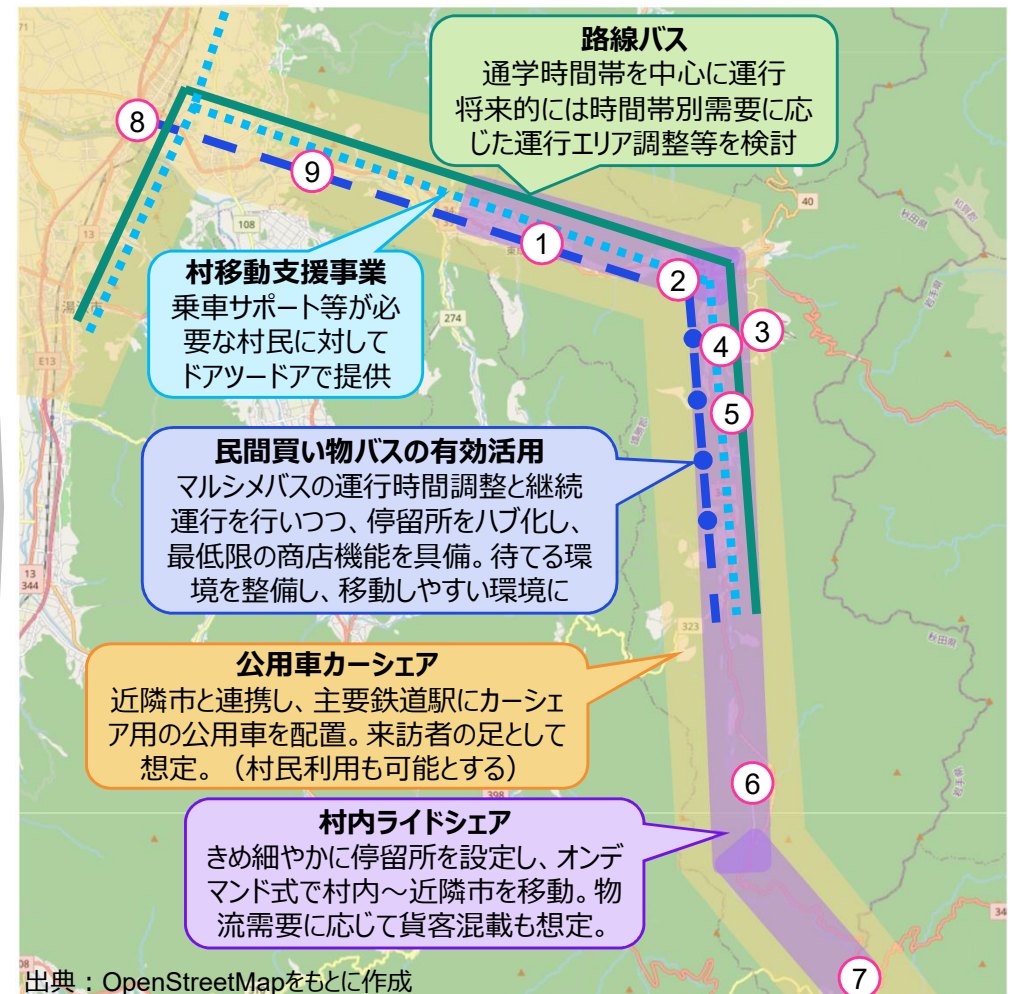
空間的交通空白解消への各施策対応範囲（現時点想定）

従来ネットワークでは近隣市との接続や村内奥地における空間的交通空白が顕著であるが、現在検討している各施策の実施によって村民・来訪者双方にとって空間的な交通空白を解消することが可能な想定。

従来ネットワーク



施策実施によって実現される将来像（案）

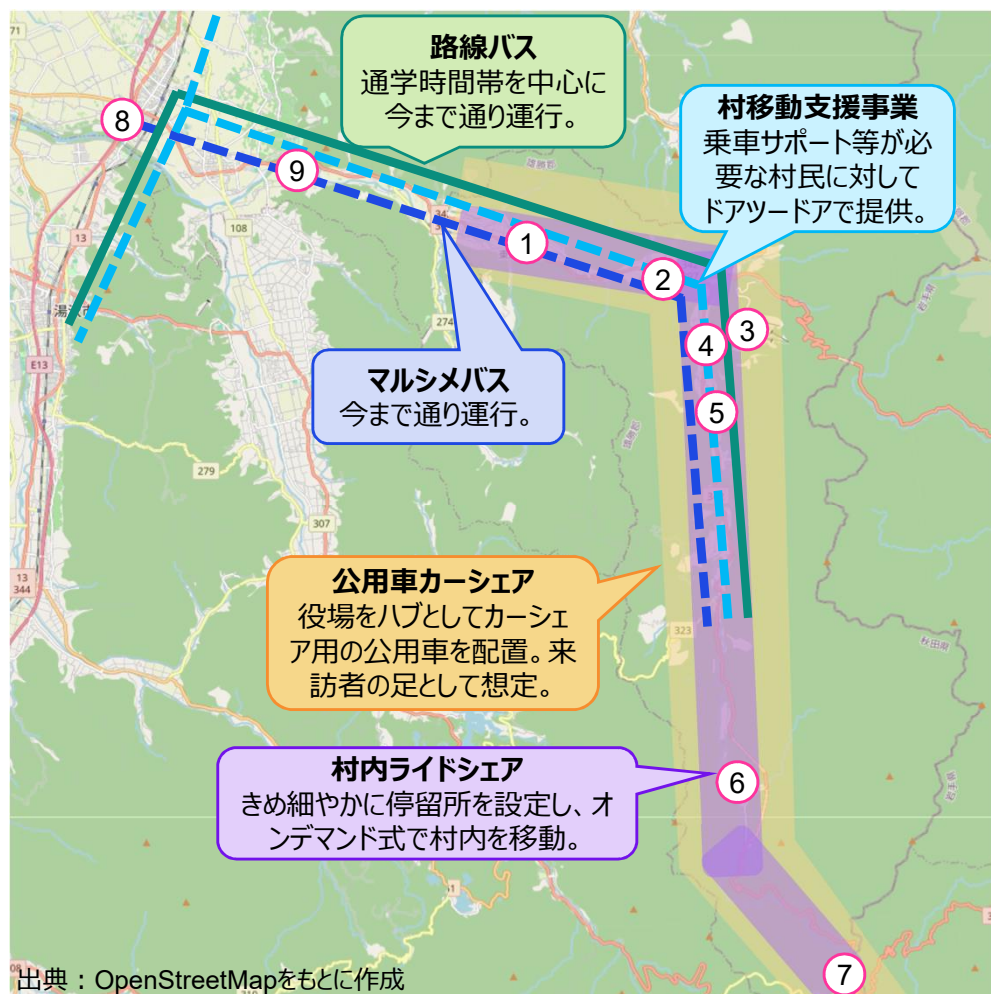


①東成瀬村役場（田子内）②ゆるるん（岩井川）③ホテルブラン（ジュネス栗駒スキー場）④すがわら商店（手倉）⑤大学商店（椿台）⑥成瀬ダム ⑦栗駒山荘
⑧スーパーモールラッキー（十文字）⑨薬王堂（増田）

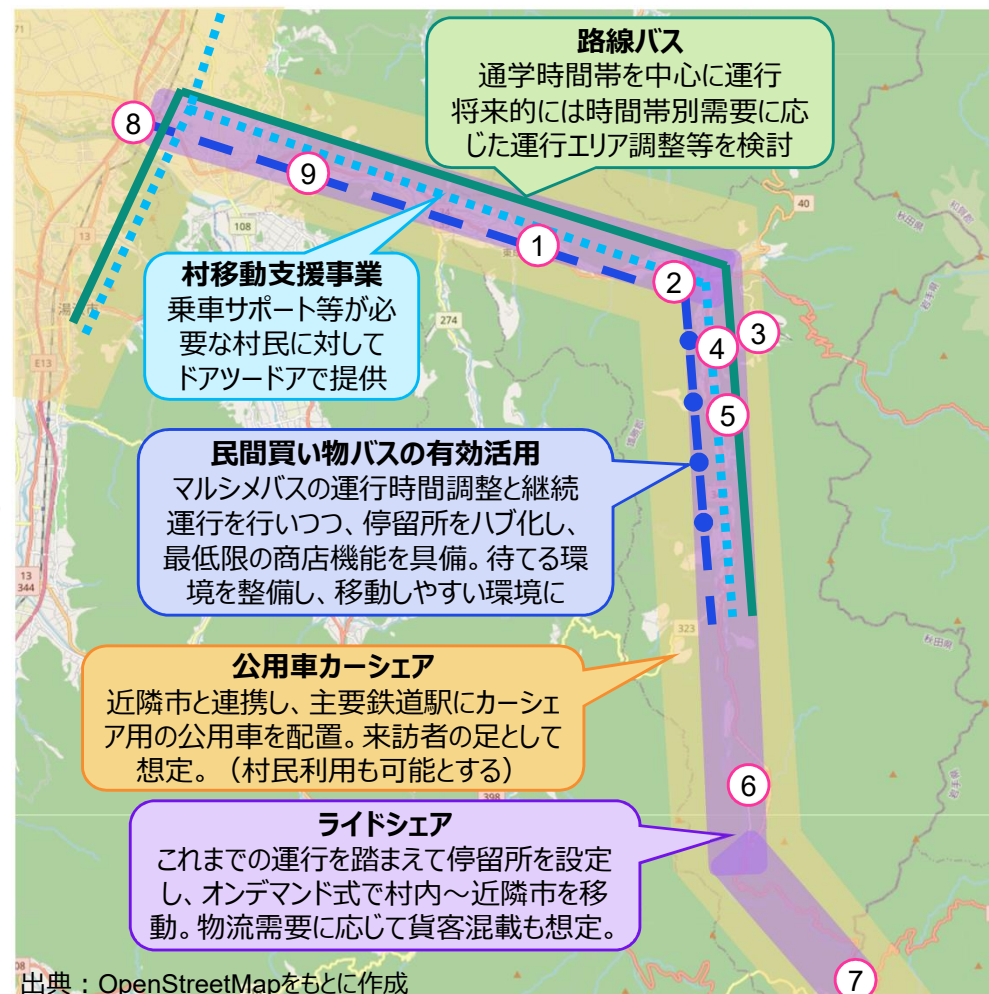
交通ネットワーク図（現時点仮説）

現時点で検討した施策案を踏まえ、各手段の役割分担を含めた交通ネットワークを下図の通り整理。短期的には既存民間交通は現状維持しつつ、新しく導入するサービスにより交通空白の解消を目指す。中長期的には、各ステークホルダーとの運行調整により運行の効率化を行い、村民の生活サービスへのアクセス性を向上、来訪者に対しては近隣市との連携により広域周遊を可能とするネットワークを想定。

【短期】村内交通維持＋交通空白解消



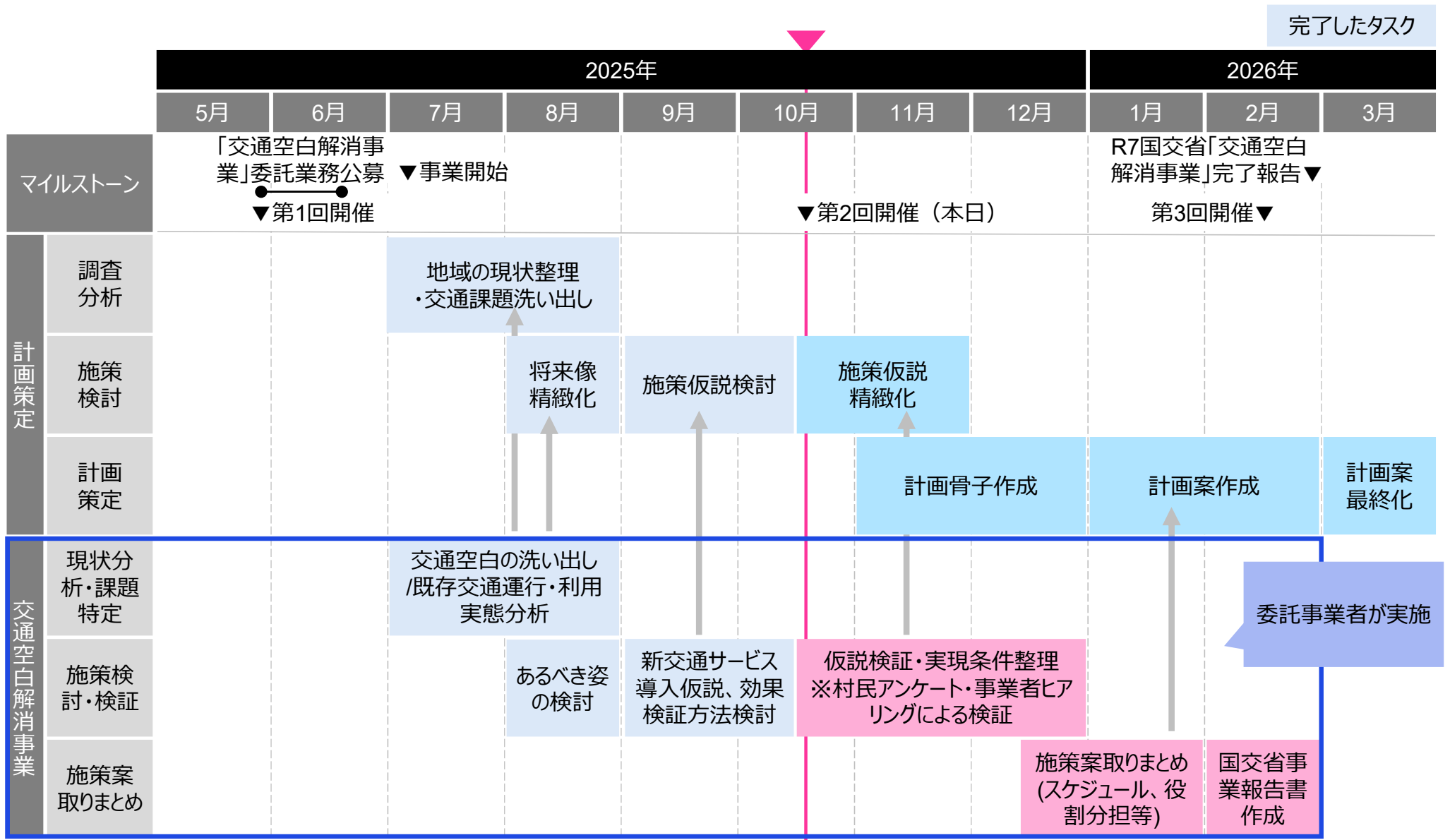
【中長期】広域連携ネットワーク形成



①東成瀬村役場（田子内）②ゆるるん（岩井川）③ホテルブラン（ジュネス栗駒スキー場）④すがわら商店（手倉）⑤大学商店（椿台）⑥成瀬ダム ⑦栗駒山荘
⑧スーパーモールラッキー（十文字）⑨薬王堂（増田）

3. 今後の動き

今後の動き



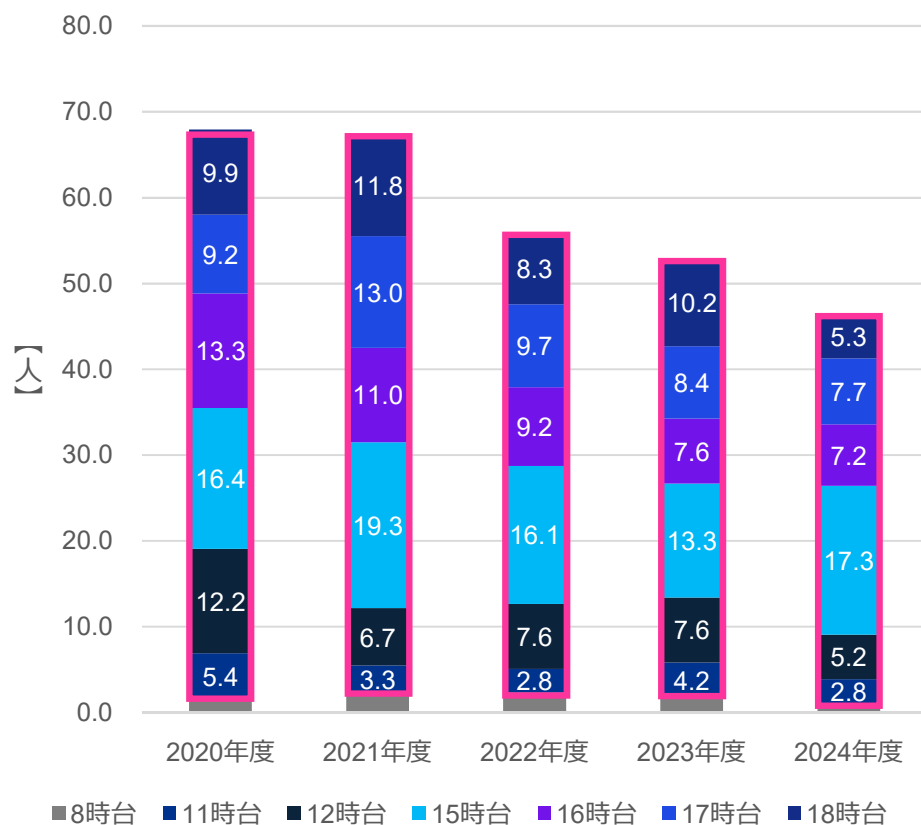
資料編

既存交通の利用状況分析 | 路線バス（羽後交通）

村内→村外の往路については朝の時間帯、村外→村内の復路については夕方の時間帯の利用が多く、基本的には高校生の通学需要が中心であると推察。このことから当該時間帯における路線バス運行は維持しつつ、その他の時間帯の移動手段を補完する形での新モビリティサービス検討が肝要。

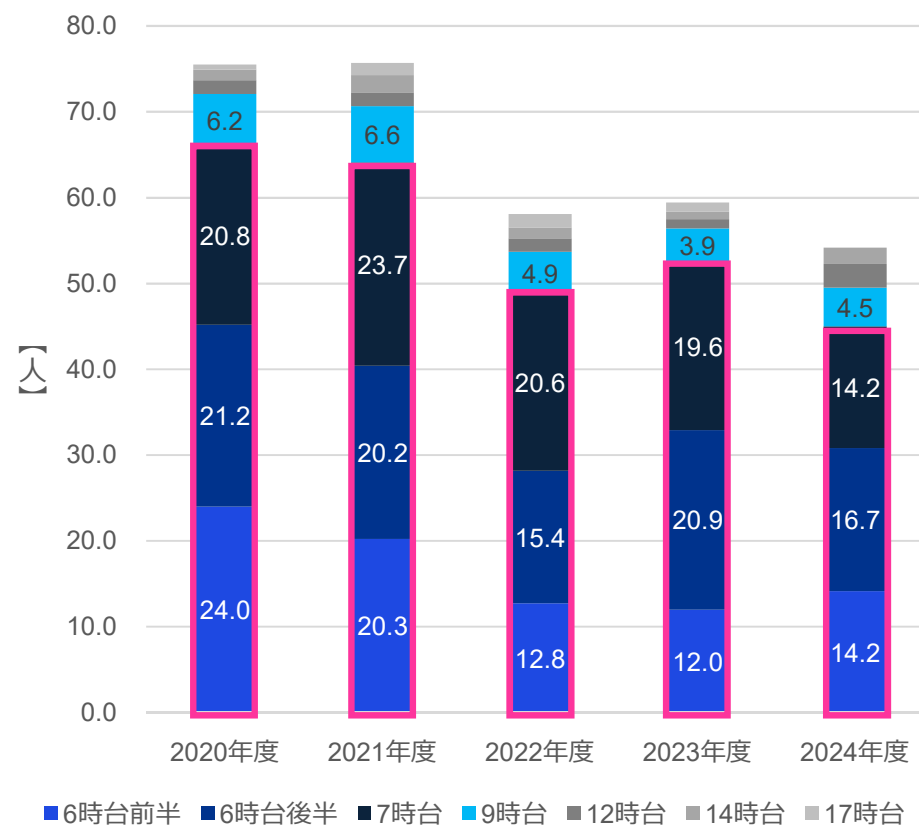
時間帯別平均利用者数推移（村外→村内^{*1}）

村外→村内の移動では、高校生を中心とした学生の帰宅時間帯を中心に比較的広範な時間帯で一定需要が存在。



時間帯別平均利用者数推移（村内→村外^{*2}）

村内→村外の移動では、高校生を中心とした学生の登校時間帯に需要が多く存在する一方で、それ以外の時間帯においては僅少。



*1：村外→村内においては、12時台と16時台の運行はR7から終了し、それぞれ11時台と15・17時台に集約。

*2：村内→村外においては、7時台、14時台、17時台の運行はR7から終了し、7時台の運行は6時台の2本に集約。

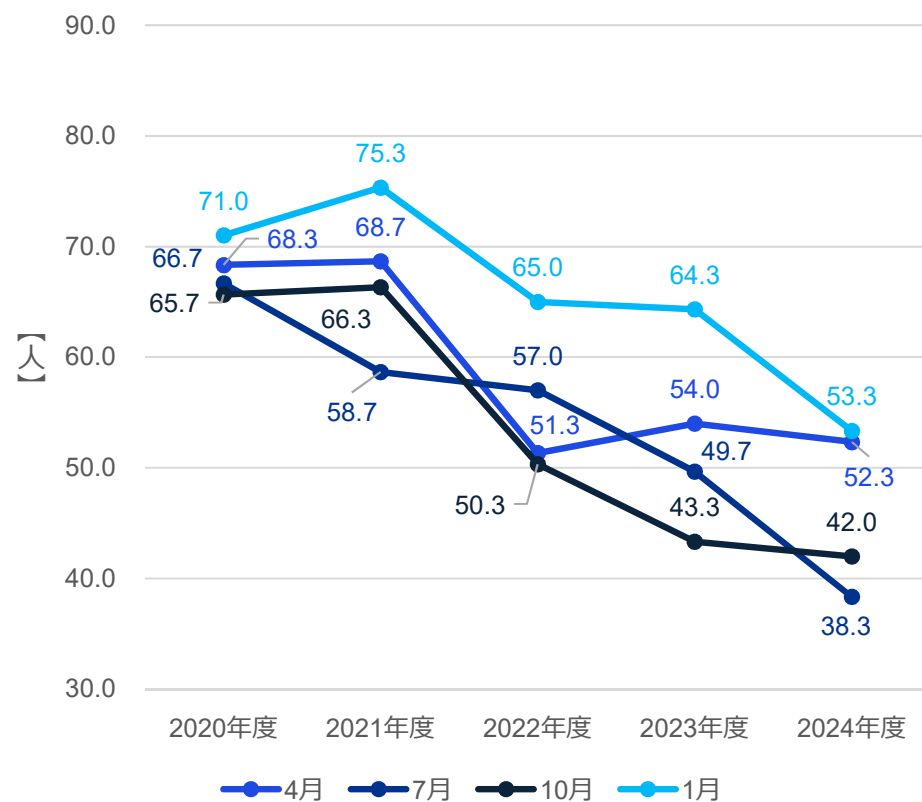
出典：羽後交通社提供情報をもとに作成

既存交通の利用状況分析 | 路線バス（羽後交通）

降雪時期である1月の利用者数が多いことから、自家用車移動の負担軽減のために公共交通利用者が増加する傾向にあると考えられる。一方で、雪道という制約がなく、学生が夏休みに入る7月においては比較的用户数は少なくなる傾向にある。

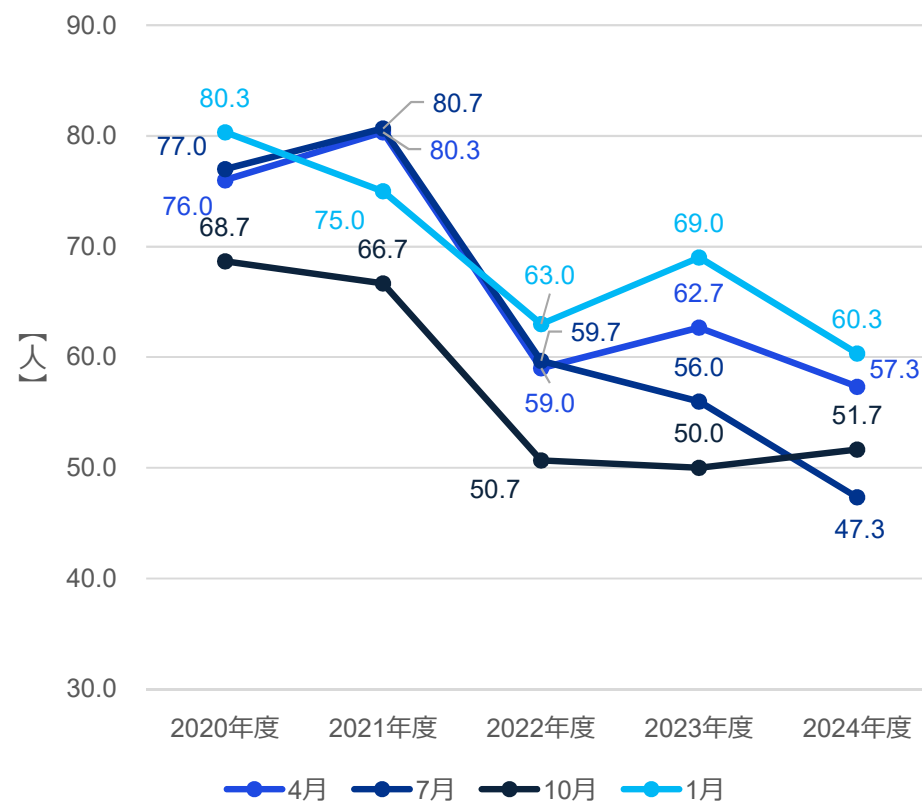
時期別の1日の合計利用者数推移（村外→村内）

村外→村内の移動では、降雪時期である1月の利用者数が最も多く、学生が夏休みに入る7月の利用が全体の中では比較的低い水準で推移。



時期別の1日の合計利用者数推移（村内→村外）

村内→村外の移動においても村外→村内と同様に降雪時期である1月の利用者が比較的高い水準である一方、10月の利用者が低い水準で推移。



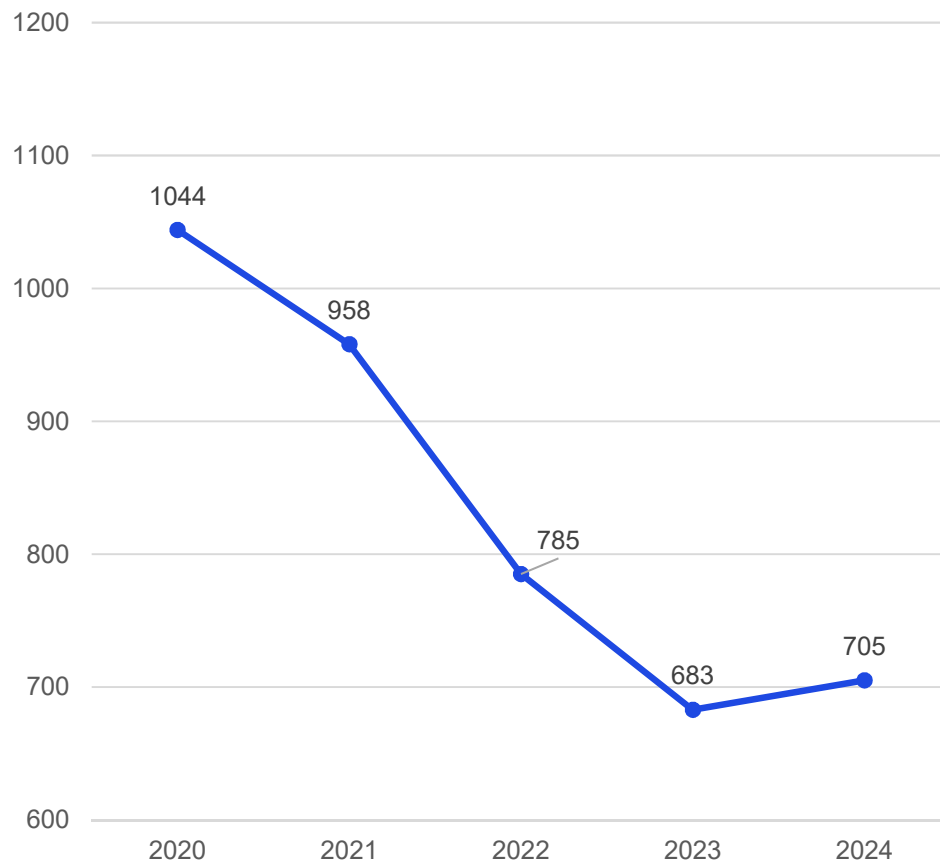
出典：羽後交通社提供情報をもとに作成

既存交通の利用状況分析 | マルシメバス

マルシメバスの利用者数は、村民人口減少およびコロナ禍の影響により、減少傾向が続いている一方で、直近においては横ばい傾向を示していることから、今後も横ばい傾向で推移する可能性が高く、一定の活用効果が見込めるのではないかと推察。

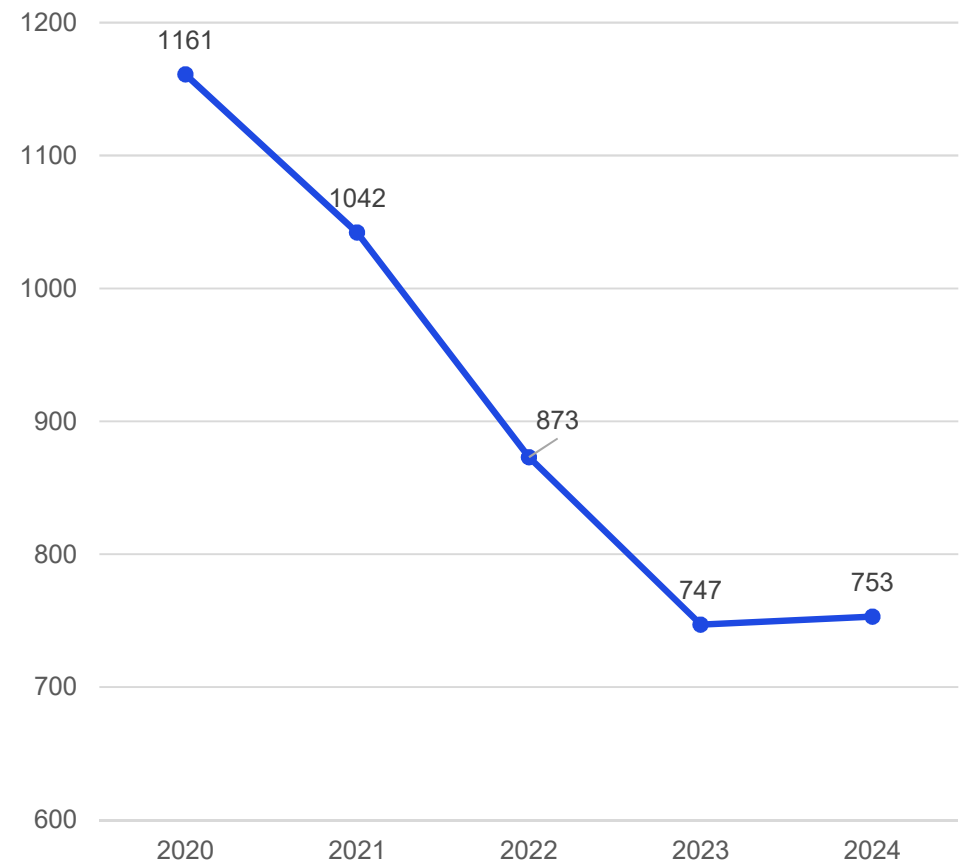
利用者総数推移（往路）

コロナ禍の影響もあり、近年は減少傾向が強いが、直近の2024年度においては前年度から微増し、利用者総数は700人前後が現状の需要として推察。



利用者総数推移（復路）

基本的には往路と同様の傾向だが、往路は路線バスや家族の送迎などで他の用事（通院等）を済ませた復路のみ利用する人も一定数存在。

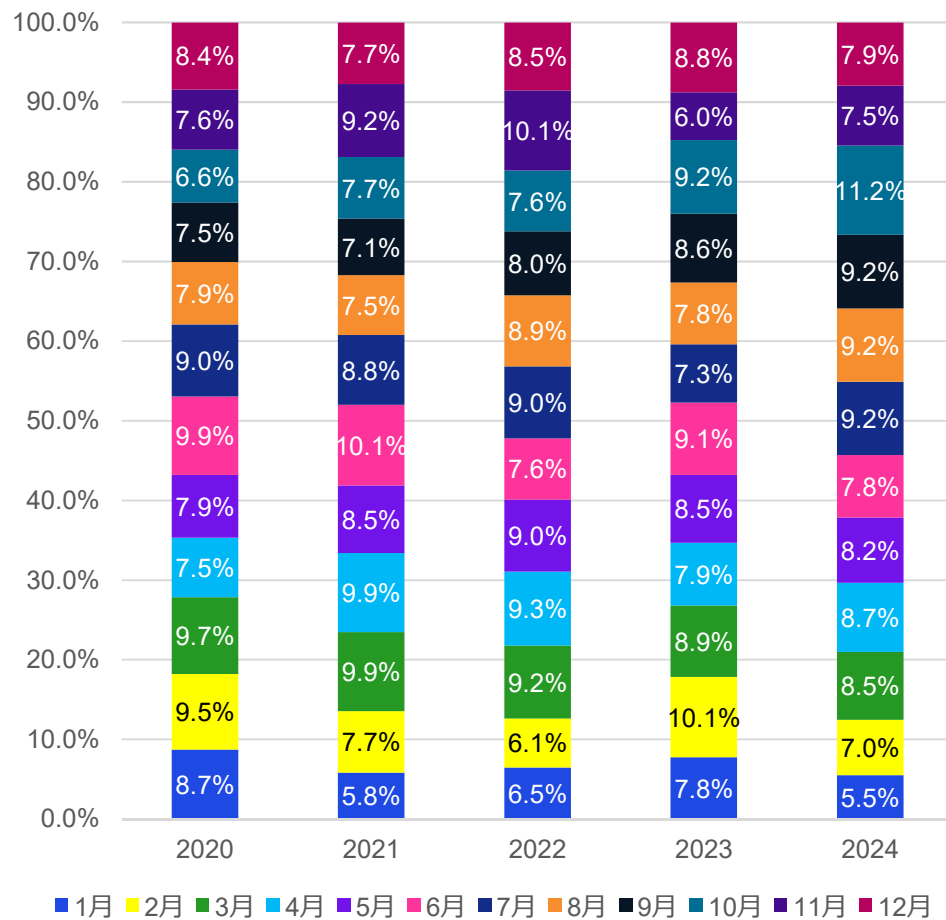


出典：マルシメ社提供情報をもとに作成

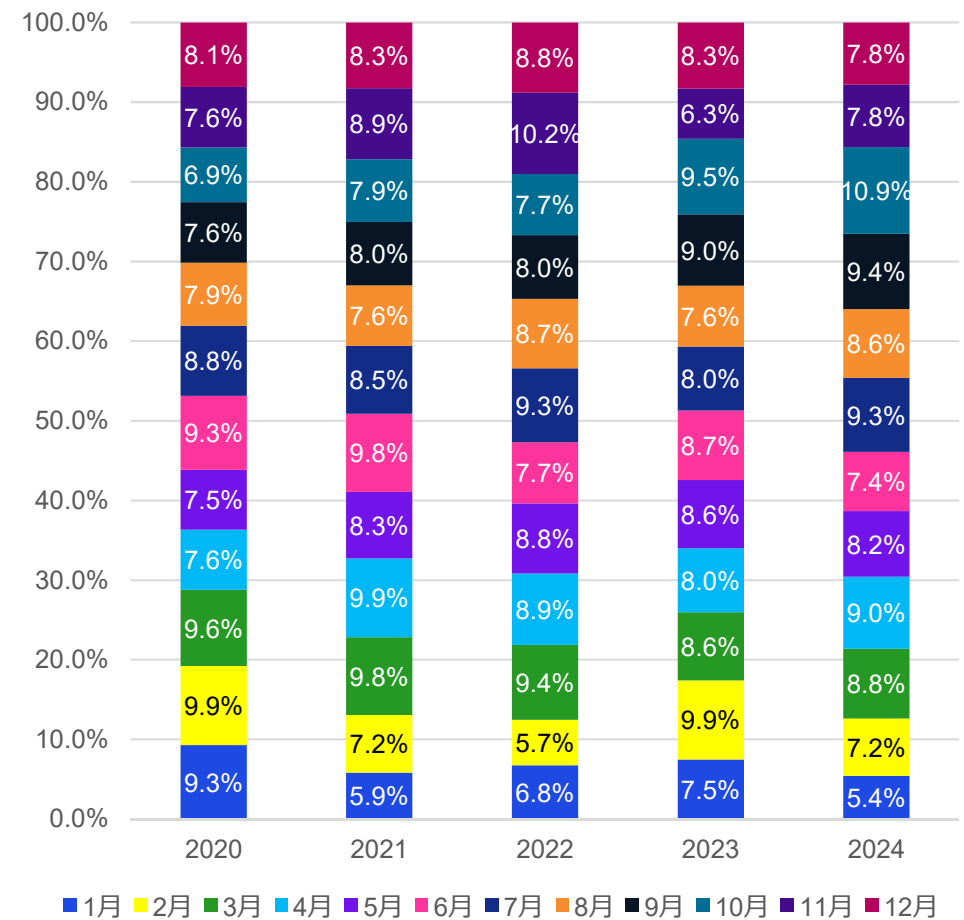
既存交通の利用状況分析 | マルシメバス

月別の利用率の変化については、年明け直後の1月などは比較的利用が落ち着く傾向がある一方で、全体として大きな利用傾向・特徴は読み取れなかったことから、新モビリティサービスの導入を検討する際には、時期によって運行数を大きく調整する必要はそこまで高くないと史料。

月別割合の変化（往路）



月別割合の変化（復路）



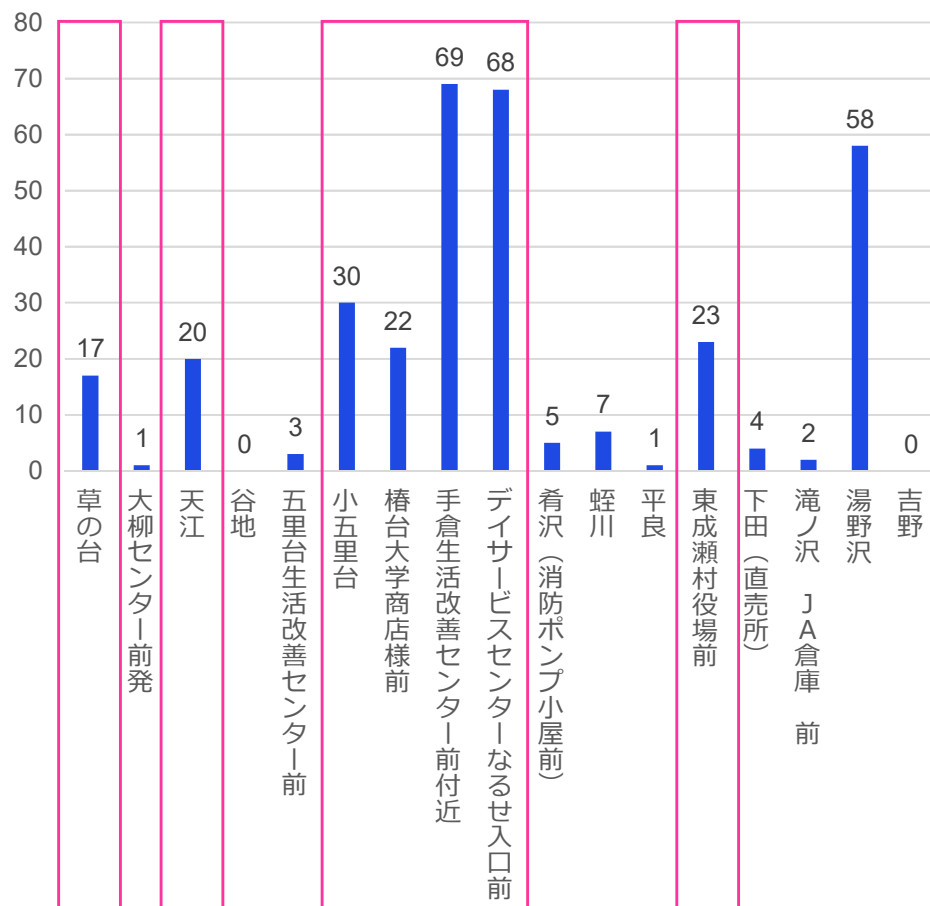
出典：マルシメ社提供情報をもとに作成

既存交通の利用状況分析 | マルシメバス

利用者の多い停留所を1つのサブ拠点として捉え、各地域の住民をそこに集約するような移動サービスの導入や、当該拠点における最低限の生活サービス提供が方向性としては想定されるのではないかな。

停留所別利用者数（R7.2.18-R.7.8.1）【人】

利用者の多い停留所と少ない停留所がはっきり分かれている。



方向性①

一定の利用者数が確認されている村内の横手市から遠いエリアにおけるポイントを地域内のサブ的なモビリティハブとして位置づけ、それぞれの拠点に住民を集約させるための移動サービスを展開

方向性②

大学商店など、村内の横手市から遠いエリアの地域商店において、ラッキーの商品を一部販売し、最低限のモノは各地域で揃うように生活サービスを提供

方向性③

大学商店などの地域商店において販売する商品をマルシメバスなどを活用した貨客混載により効率的に配送

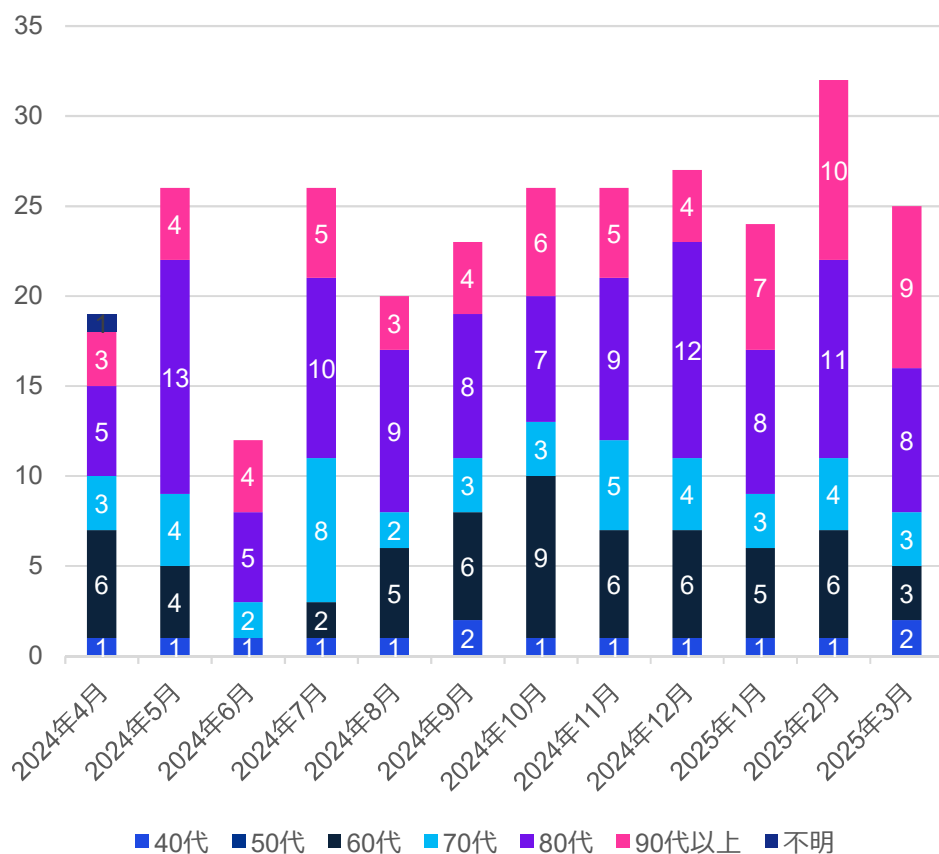
出典：マルシメ社提供情報をもとに作成

既存交通の利用状況分析 | 東成瀬村事業移動支援バス

通院支援バスのサービス利用実態を踏まえると、他手段による代替は困難な一方で、買い物支援バスについては、マルシメバス等の他手段に代替または集約できる可能性があるのではないかと考えられる。

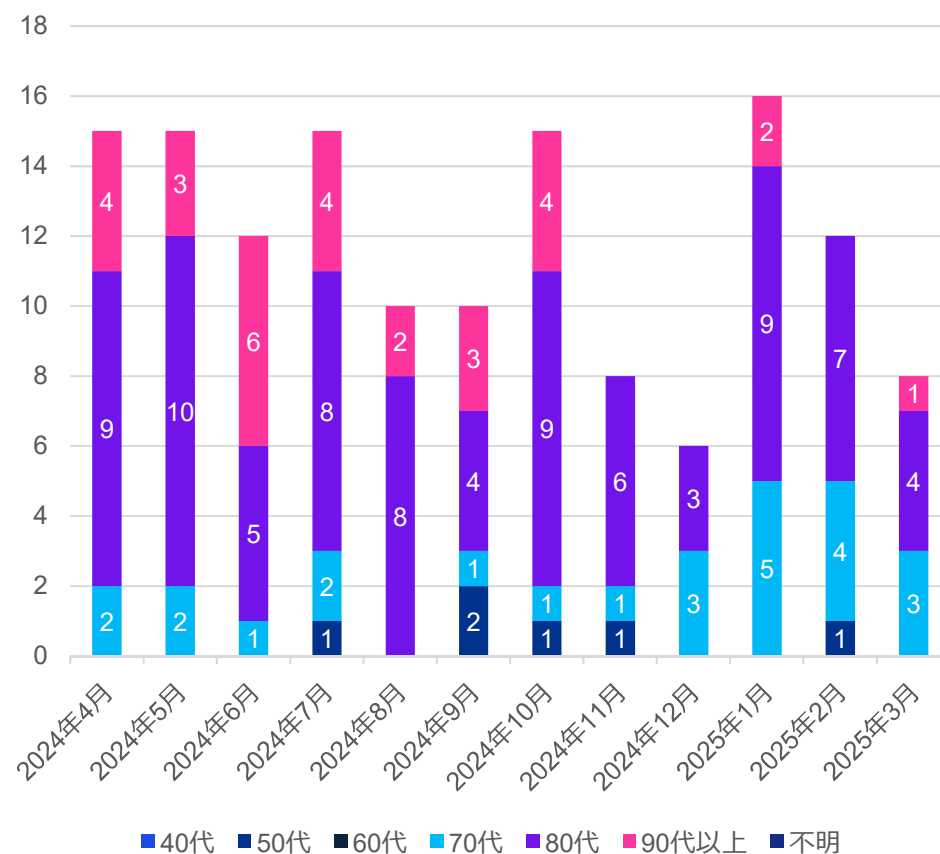
通院支援

後期高齢者の利用が中心であり、細かな乗車サポートを要することも踏まえ、他の手段での代替は困難な可能性がある。



買い物支援

高齢者の利用が多いものの、サービス提供方法としては利用者が村役場まで移動したうえでの利用になるため、他手段との集約可能性は高い。



参考 | 年代×交通手段×目的地①

東成瀬や増田の病院へは高齢者がバスを利用する一方、十文字への買い物では自家用車依存が目立つ。目的地による交通手段の差を踏まえ、通院支援のバス維持と買い物先への公共交通の利便性向上が今後の施策の方向性として求められる。

年代×交通手段×目的地

	目的地	東成瀬(診療所)					東成瀬(役場)					東成瀬(親戚宅)					増田(病院)					十文字(ラッキー)				
	年代	10代	50代	60代	70代	80代以上	10代	50代	60代	70代	80代以上	10代	50代	60代	70代	80代以上	10代	50代	60代	70代	80代以上	10代	50代	60代	70代	80代以上
交通手段	自家用車	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	1	1
	路線バス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	1	4
	マルシメバス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	5
	村営買物支援バス	0	0	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	5
	家族・知人の送迎	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	タクシー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	徒歩	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

参考 | 年代×交通手段×目的地②

十文字では自家用車中心、横手方面は高齢層でバス依存が高い。買い物・通院移動を支えるため、公共交通の安定運行と高齢者向けの利用環境整備が求められている。

年代×交通手段×目的地

	目的地	十文字(マックスバリュ)					十文字(病院)					横手(買い物)					横手(病院)					横手(美容院)				
	年代	10代	50代	60代	70代	80代以上	10代	50代	60代	70代	80代以上	10代	50代	60代	70代	80代以上	10代	50代	60代	70代	80代以上	10代	50代	60代	70代	80代以上
交通手段	自家用車	0	0	2	1	1	0	0	1	2	1	0	2	1	1	0	0	1	4	1	1	0	0	2	1	1
	路線バス	0	0	0	1	1	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	1	1
	マルシメバス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	5	0	0	0	0	0
	村営買物支援バス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	5	0	0	0	0	0
	家族・知人の送迎	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	タクシー	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	徒歩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

参考 | 年代×交通手段×目的地③

湯沢方面への買い物・通院・訪問は件数自体が少なく、自家用車や家族送迎に依存している。公共交通利用は限定的であり、高齢層の移動手段確保が課題となる。今後は湯沢方面へのアクセス強化や、高齢者・免許返納者が利用しやすい交通サービスの検討が必要と言える。

年代×交通手段×目的地

	目的地	横手(イオン)					湯沢(買い物)					湯沢(病院)					湯沢(友人宅)					その他				
	年代	10代	50代	60代	70代	80代以上	10代	50代	60代	70代	80代以上	10代	50代	60代	70代	80代以上	10代	50代	60代	70代	80代以上	10代	50代	60代	70代	80代以上
交通手段	自家用車	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1
	路線バス	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
	マルシメバス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	村営買物支援バス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	家族・知人の送迎	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	タクシー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	徒歩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

交通に関する課題感とあったら使いたい交通手段

住民からは、バスの本数や時間帯の不足、乗り継ぎの不便さ、交通空白時間など運行上の課題に加え、荷物の多さや体調不良時など生活実態に根差した不安が挙げられている。今後は高齢化を踏まえ、運行改善と生活支援型の交通サービスが求められる。

交通に関する課題感

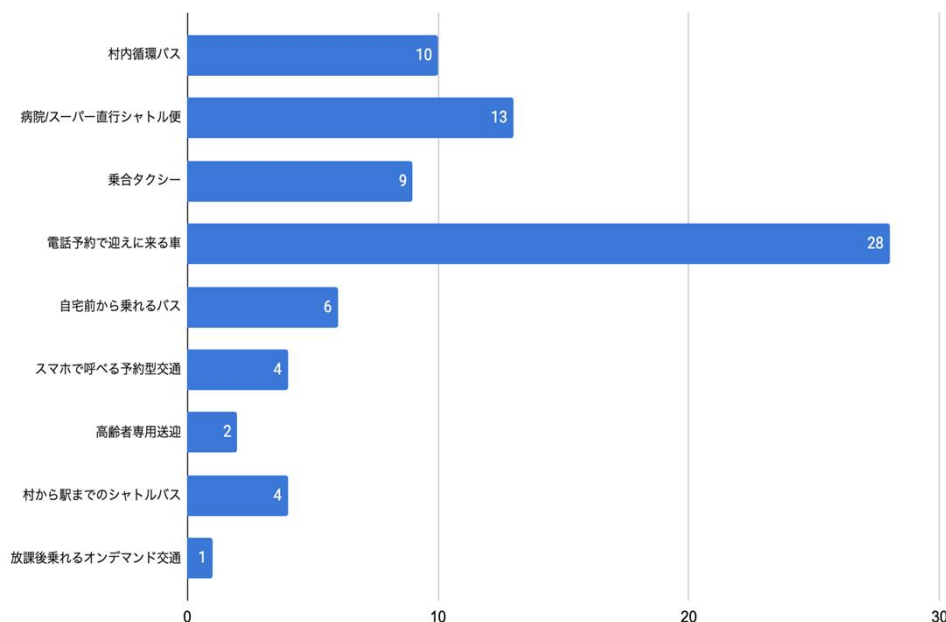
公共交通の運行に関する課題	バスの本数・時間	● バスの運行本数が少ない（平日・休日ともに） ● 昼・帰りのバスがない ● 12時代、13時代のバスがない ● バスの間隔が空いている ● バスの時間が合わない
	乗り継ぎ	● 乗り継ぎの接続が悪い ● 運行本数が以前より減り、乗り継ぎできなくなった
	交通空白	● 公共交通手段がない時間帯がある
利用者の身体的・生活的課題	バス停までのアクセス	● バスの停留所が遠くて利用しにくい
	荷物の影響	● 買い物帰りなどの荷物が多い時は、公共交通機関を利用しにくい
	体調・介護的配慮	● 運転できなくなった時に困る ● 自分が動けなくなった時に迷惑をかけるのが申し訳ない

交通に関する課題感とあったら使いたい交通手段

住民の関心は「電話で呼べる車」や「病院直行バス」に集中。料金は村内100～200円、村外500～2000円程度の意見が多く、使いやすさでは予約の簡便さや荷物対応を重視。高齢者向けデマンド交通の導入が期待される。

あったら使いたい交通手段

最も支持されたのは「電話予約で迎えに来る車」で、次いで「病院直行シャトル」や「村内循環バス」が多く、生活に直結する移動手段へのニーズが強い。



利用時の重視ポイント

料金は村内100～200円、村外500～2000円程度が望まれ、電話やスマホで簡単に呼べる利便性や5～10分程度の短い待ち時間が重視されている。

料金

- 村内移動であれば100円～200円程度
- 村外（横手・湯沢）であれば500円～2000円程度

使いやすさ

- 電話ですぐ呼べる
- スマホで簡単に予約できる
- ボタンひとつで呼べる
- 運行本数が多い
- 荷物を家の前まで運んでくれる

待ち時間

- 待ち時間が短い
- 長くても5分～10分程度の待ち時間が良い

学生ヒアリング・アンケート結果（現状計4件）

学生の通学は路線バス中心で時間がかかり、通学以外の移動は保護者の送迎に依存。外出先は商業施設が多い。理想の手段としては「駅へのシャトル便」や「放課後のオンデマンド交通」へのニーズが高く、柔軟な移動手段の導入が有効と考えられる。

基本情報と移動実態

学生の通学は主に路線バスで、時間は20～60分と幅がある。通学以外の外出は商業施設が中心で、月1～3回、休日や午前中に集中している。

	Aさん	Bさん	Cさん	Dさん
高校名	湯沢翔北	増田	横手城南	横手
通学時間 (片道)	50分	20分	60分	60分
通学方法	路線バス	路線バス	路線バス	路線バス+電車
通学以外での移動先	イオンなどの商業施設	イオンなどの商業施設/コンビニ	イオンなどの商業施設	イオンなどの商業施設
通学以外での外出頻度	月に1～2回	月に1～2回	週に2～3回	月に1～2回
通学以外での外出時間	9:00 ～ 12:00	9:00 ～ 12:00	6:00 ～ 9:00	9:00 ～ 12:00
通学以外での外出曜日	土日	土日 長期休み	平日 長期休み	土日

よく使う交通手段

バスの乗り継ぎができず、路線バスで十文字駅まで、そこから電車で横手に通っている。

理想の交通手段

通学以外の交通手段は保護者の送迎が主となる。
➢ 「保護者の車」での移動が3/4人と多い一方で、「路線バス」や「電車」を利用する学生も存在。
➢ 中には、基本的に「路線バス」しか利用しないという学生も見受けられた。

村にどのような交通手段があったらよいかという質問に対して、
➢ 全員が「村から駅までのシャトルバス」と回答。
➢ その他、「放課後に使えるオンデマンド交通」と回答した学生もあり、放課後に自由に移動できる手段へのニーズも一定見受けられた。

通学以外での移動手段

通学以外は保護者送迎が中心で、理想の交通手段は「村から駅へのシャトルバス」や「放課後のオンデマンド交通」へのニーズが見られた。