東成瀬村地域公共交通計画

令和８年３月

東　成　瀬　村

目次

1. 東成瀬村地域公共交通計画について 1
1.1. 背景・目的 1
(1) 地域公共交通計画とは 1
(2) 本計画案の背景・目的 1
2. 本計画の位置づけ 2
2.1. 関連計画の整理 2
2.2. 本計画と関連計画の関係 3
2.3. 本計画の対象区域・期間 4
(1) 対象区域 4
(2) 期間 5
3. 東成瀬村の移動実態と住民意識 6
3.1. 移動実態 6
(1) 移動手段 6
(2) 移動目的別の実態 9
3.2. 求められる交通体系 11
(1) 交通手段への期待 11
(2) 新しいサービスへの期待 13
(3) 新しい交通体系の要件 15
4. 基本理念・基本方針・目指す姿 16
4.1. 基本理念・基本方針 16
4.2. 本計画で目指す交通体系 17
(1) 目指す姿と方向性 17
(2) 公共交通ネットワークの将来像 19
(3) 目指す姿の実現に向けた課題 20
5. 施策 21
5.1. 施策の概要 21
5.2. 実施施策の詳細とスケジュール 23
(1) 村の移送支援事業の継続運行 23
(2) 路線バスの維持 25
(3) 民間買い物バスの有効活用 27
(4) 公共ライドシェアサービスの導入 29
(5) カーシェアなどのモビリティサービスの導入促進 31
(6) Maas プラットフォームの導入と有効活用 33
(7) 地域中核モビリティハブとコミュニティ拠点の活用 35
(8) 産官民協働による改善の継続 37
6. 効果検証の方法 38

6.1. 各施策案の成果指標の考え方 38
6.2. 各施策案のモニタリング 40
(1) 全体モニタリングプロセス 40
(2) モニタリング体制全体 42
(3) 目標・評価・検証 43

1. 東成瀬村地域公共交通計画について

1.1. 背景・目的

(1) 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画とは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19（2007）年法律第 59 号）に基づく計画であり、令和 2（2020）年 6 月の同法改正により、その作成が努力義務化された法定計画です。

地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民、各関係団体など多様な主体と協議しながら、地域における持続可能な交通サービスのあるべき姿を描くマスタープランです。

(2) 本計画案の背景・目的

本村の地域公共交通は、路線バスの羽後交通岩井川線が唯一となっており、それを補完する形で民間事業者や公共事業の移動支援サービスが個別に展開されています。一方で、既存の公共交通手段だけでは生活サービスへのアクセス性が低く、村内全域を交通空白として整理しており、高齢化傾向の顕著な本村において、多くの住民が自家用車による移動に依存しているため、持続可能な移動手段を確保できていないという実態があります。

このような状況を打開するため、これまで地域の交通結節点となるモビリティハブやそういった拠点を核としたネットワークのあり方を産官民で連携しながら検討してきましたが、その検討内容を実現し移動に困らない地域を形成することが求められています。

また、広域的な地域公共交通等との接続性の確保については、令和 4（2022）年 3 月には秋田県地域公共交通活性化協議会が策定した「秋田県地域公共交通計画」で秋田県全体の地域公共交通の方向性を示したうえで、連携拠点を軸とした接続性の確保が示されています。その中で平鹿・雄勝圏域では、都市間・圏域間連携拠点である横手駅において、広域的な地域公共交通と地域内の地域公共交通との接続性を確保することが示され、東成瀬村の連携拠点は羽後交通の十文字案内所と湯沢営業所が地域交通拠点として挙げられています。

本計画は、東成瀬村での暮らしの質の向上とコミュニティの活性化を目的として、交通空白の解消と持続可能な地域公共交通体系の構築に向けて、必要な取り組みを示すものです。

2. 本計画の位置づけ

2.1. 関連計画の整理

上位計画としては、国土交通省の国土形成計画を最上位計画として秋田県の総合計画や地域公共交通計画、そして東成瀬村の総合計画が該当します。

また、東成瀬村における関連計画としては交通と密接に関係する福祉や地域拠点に関する基本構想などに加えて、本村での生活において重要な役割を果たす近隣自治体である横手市及び湯沢市の地域公共交通計画が該当します。

主体	計画名	上位計画	計画概要
国土交通省	第三次国土形成計画	－	地域の持続性、暮らし・働き方やグローバル視点での日本の立ち位置の変化等の動向を踏まえて、**地域生活圏の形成**や新しい資本主義の実現を通して「**シームレスな拠点連結型国土**」構築を志向。
秋田県	～大変革の時代～新秋田元気創造プラン（総合計画）	－	様々な分野における強靭化、持続可能性の担保、存在感の向上、多様性の確保を通して、高質な田舎の実現を目指し、交通分野では**利便性の高い地域公共交通網の形成**を施策として提示。
	秋田県 地域公共交通計画	第三次国土形成計画 ・秋田県総合計画	行政・事業者・地域の連携による地域公共交通確保という基本理念のもと、平鹿・雄勝圏域では**横手駅を都市間・圏域間連携拠点**、**十文字駅を村の最寄りの地域交通拠点**として位置づけている。
東成瀬村	東成瀬村総合計画	秋田県総合計画	「共創」というキーワードを掲げ、公共交通確保については、「**地域公共交通の維持**」と「**生活サービス維持に向けた交通の結節強化**」を施策として位置づけている。
	過疎地域 持続的発展計画	東成瀬村総合計画	持続可能な地域社会の形成及び地域活力の更なる向上の実現を目指し、**路線バスの維持・定期利用者支援**、**患者輸送バス運行継続**、**新たな交通ネットワークの検討**等を掲げている。
	地域福祉計画	東成瀬村総合計画	地域福祉を推進するための方向性を示しており、**交通環境について誰もが外出や地域活動への参加が気軽にできるよう、バリアフリーな社会づくり・移動手段の確保の推進**を掲げている。
	国土強靭化地域計画	東成瀬村総合計画	国土強靭化に係る各種計画等の指針を示しており、**冬場の道路における除雪や雪害対策による円滑な交通確保**を掲げている。
	（仮称）生活・産業支援 複合ネットワーク地域拠点基本構想	東成瀬村総合計画 ほか	**地域内外の円滑な交通環境整備及び生活サービス等へのアクセス性を確保**することを目指し、地域中核拠点としての**モビリティハブ**に関する基本的な構想を示している。
横手市	横手市 地域公共交通計画	秋田県地域公共交通計画・横手市総合計画	市民が日常生活を営むうえで支障なく移動手段が確保されることを将来像として、横手駅を中心拠点、**十文字駅を副拠点**と位置づけ、**既存交通の維持や狙半内ボランティア輸送の支援**等を記載。
湯沢市	湯沢市 地域公共交通計画	秋田県地域公共交通計画・湯沢市総合計画	安心して暮らせるコンパクトなまちづくりの実現に向けた地域公共交通の構築を将来像とし、**交通拠点を人、モノ、交通が行きかうにぎわいのある場所とし、地域間の連携を深めていく**ことを目指す。

図 1　本計画の上位・関連計画類

2.2． 本計画と関連計画の関係

前項の関連計画との整合を図りつつ、本計画は第 6 次東成瀬村総合計画で本村の将来像として掲げる「人と自然、世代と地域をつなぐ共創の村」実現の基盤となる地域公共交通に関する基本計画として位置づけます。

≪計画体系図≫

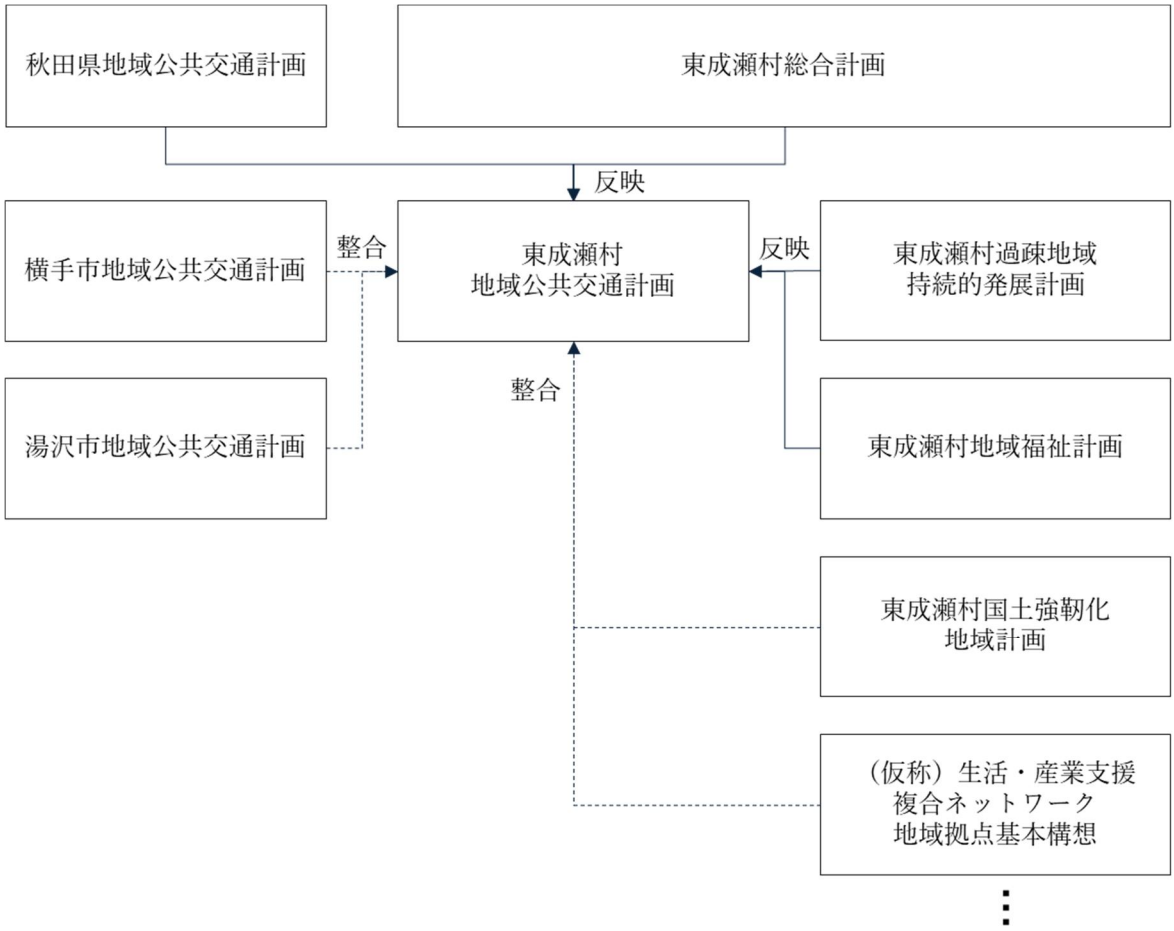
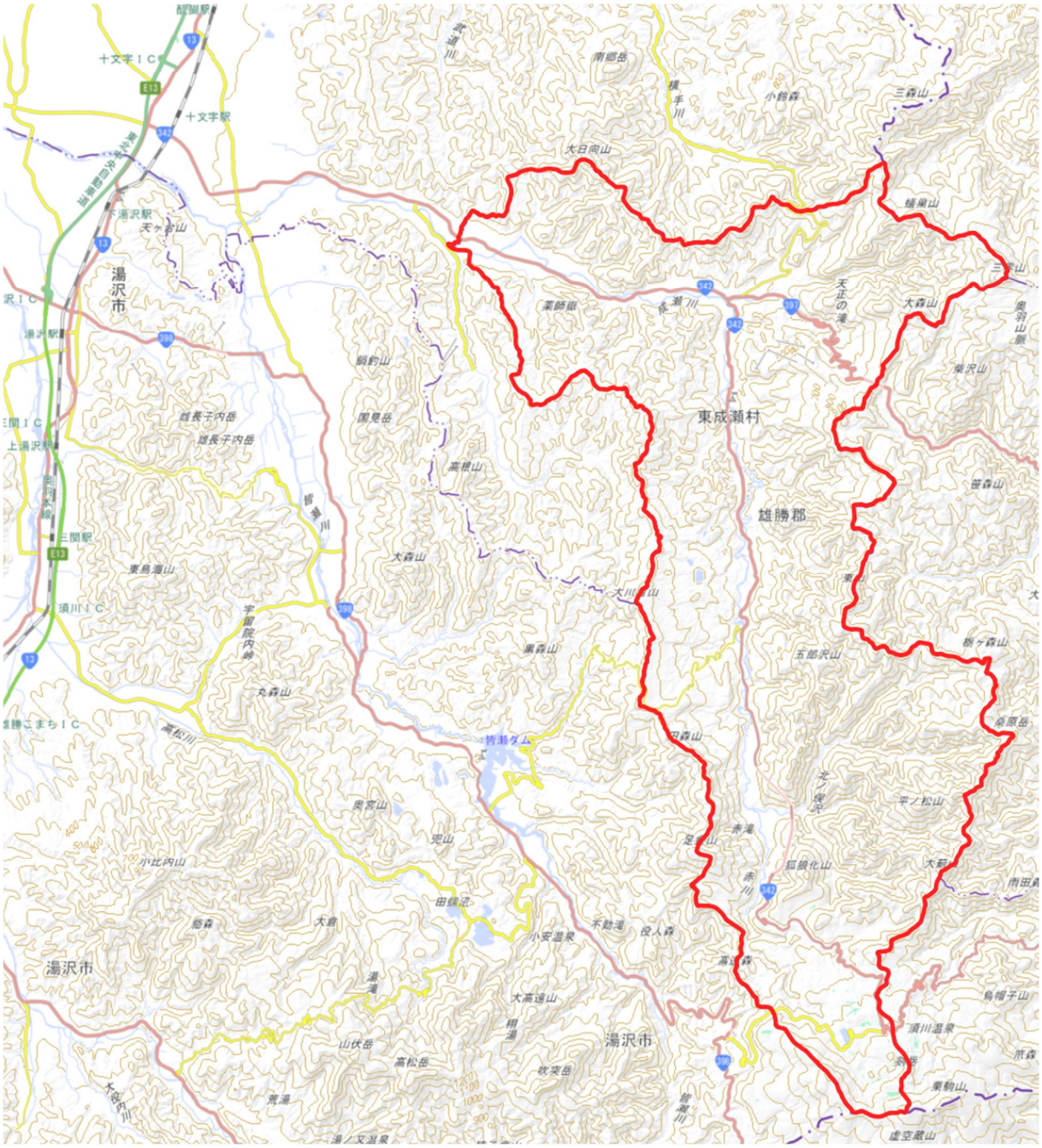


図 2　計画体系

2.3． 本計画の対象区域・期間

(1) 対象区域

本計画の対象区域は東成瀬村全域です。



出所：国土地理院地図

図 3　本計画の対象区域

(2) 期間

期間は令和 8 年（2026）年度から令和 12 年（2030）年度までの 5 年間とします。なお、社会情勢の変化や上位・関連計画の見直しなどによって新たな対応が生じた場合には、 計画期間内であっても、必要に応じて見直しを検討します。

特に、東成瀬村総合計画や「生活・産業支援スマートモビリティハブ施設」といった地域の拠点整備など、まちづくりと密に連携することで、各種施策を推進していきます。

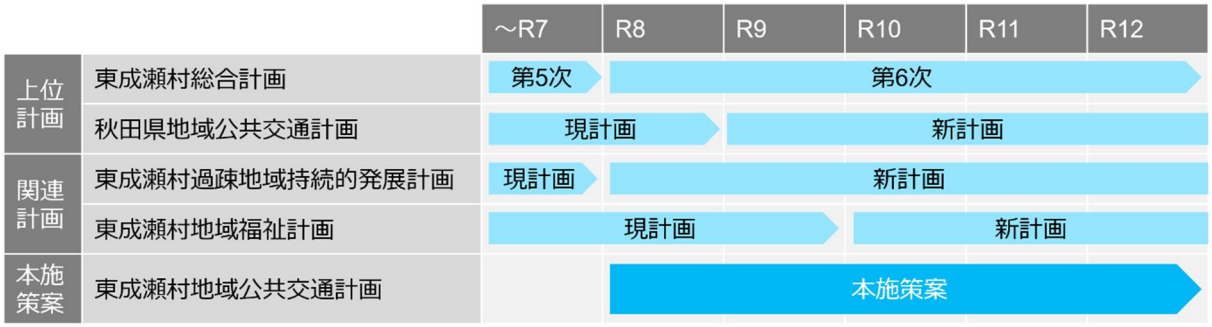


図 4　本計画の期間

3. 東成瀬村の移動実態と住民意識

住民の移動実態と交通への意識調査を、令和 7 年 8 月～11 月にアンケートや住民へのヒアリング及び住民参加のワークショップによって調査しました。(詳細結果については資料編を参照してください。)

3.1. 移動実態

(1) 移動手段

住民へのアンケートやヒアリング調査を通じて、本村において、非常に高い自家用車使用率の実態と自動車や免許を保有しない方の移動実態が改めて明確となりました。

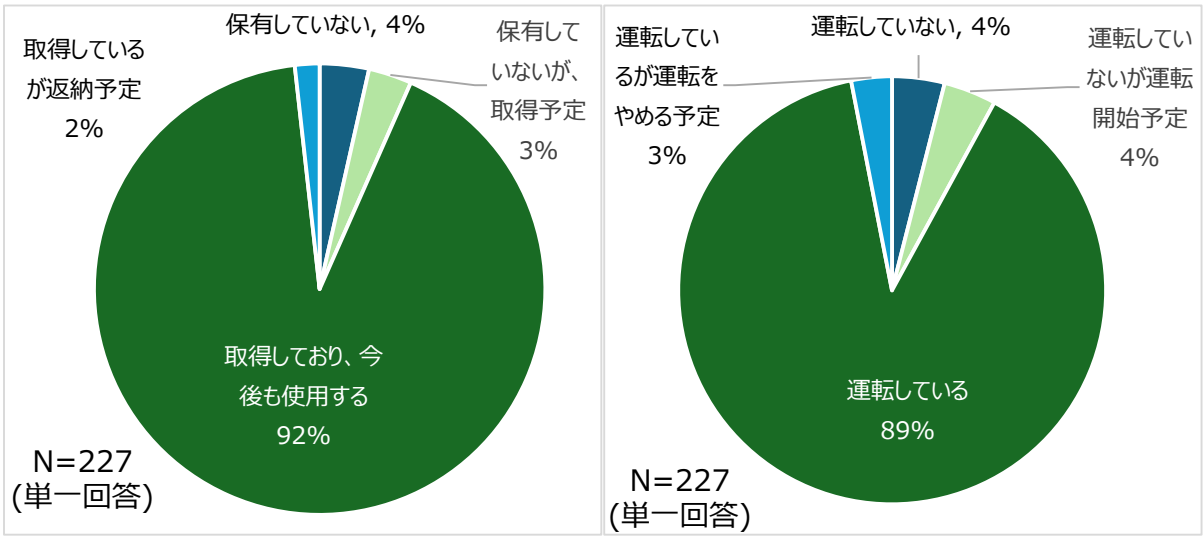


図 5　免許保有状況、および運転状況

その中で免許を保有しない 20 歳未満や免許返納が始まる 70 代以上は、通学・買い物・通院などの外出時に、家族による送迎を除くと、路線バスをはじめとする村や民間事業者が運行する移動サービスを利用しています。

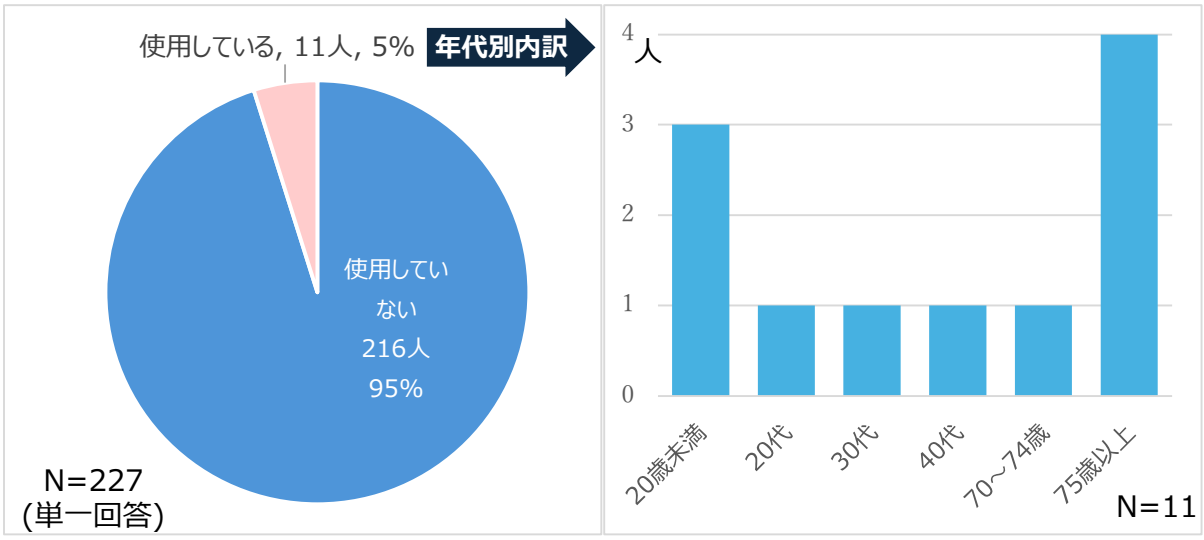


図 6　公共交通利用状況

さらに、60 代以上を中心に実施したヒアリング調査の結果では、自動車での移動が難しい方が路線バスをはじめとする村や民間事業者が運行する移動サービスを利用して外出している状況が明確に示され、これらの移動手段の必要性・重要性が明らかになりました。

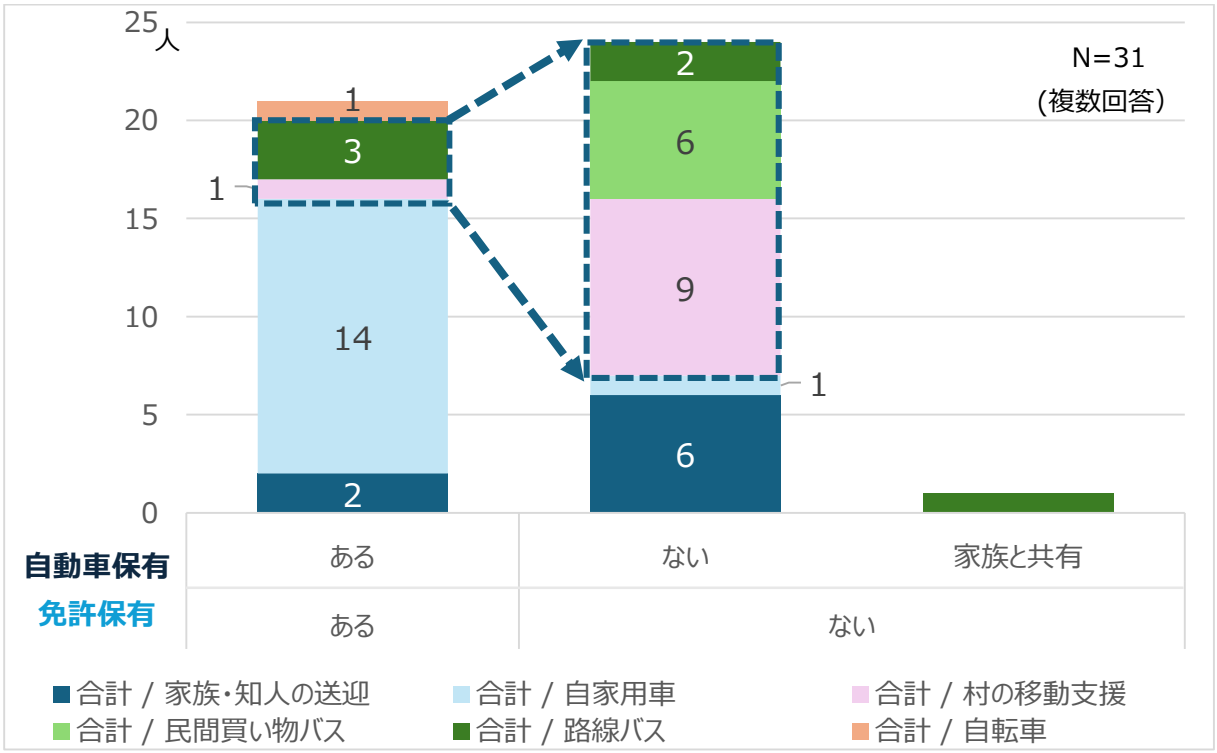


図 7　60 代以上の自動車・免許保有状況別の移動手段

また、自動車での移動ができる方とできない方では、外出頻度に差が生じているが表れており、移動手段の差異が社会参加や人との出会い、そして物事などの変化への気づきといった機会や体験の差異につながっていることがわかりました。

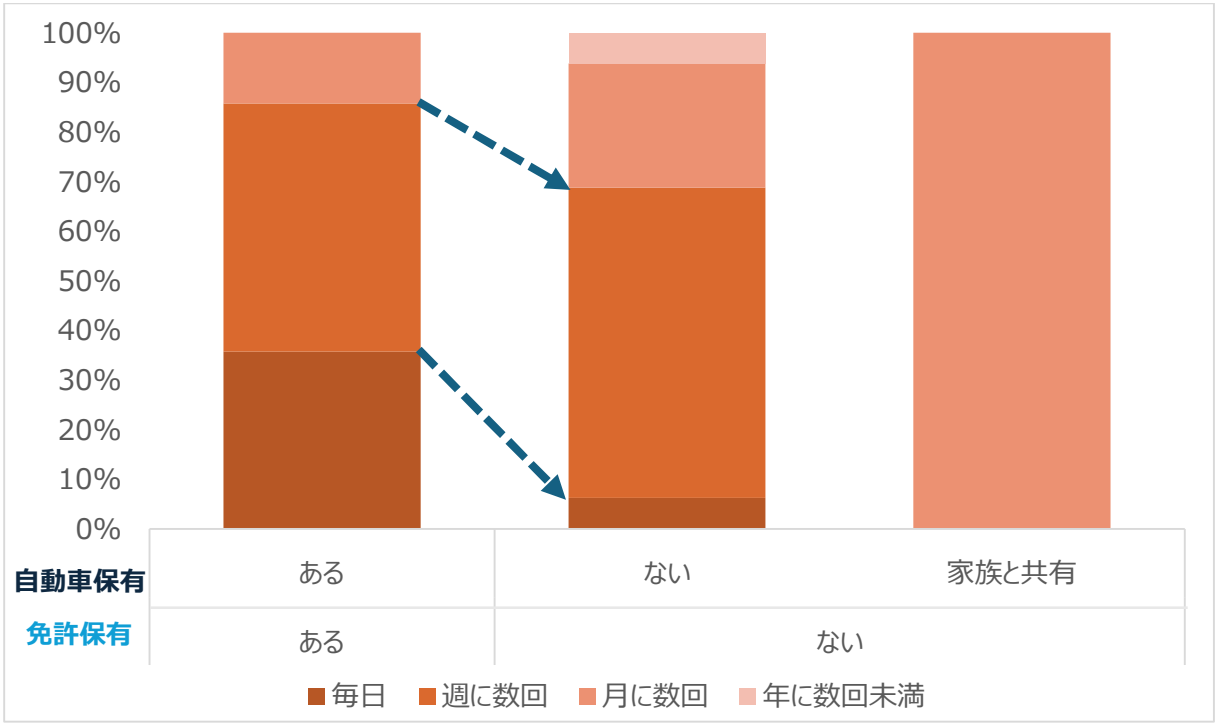
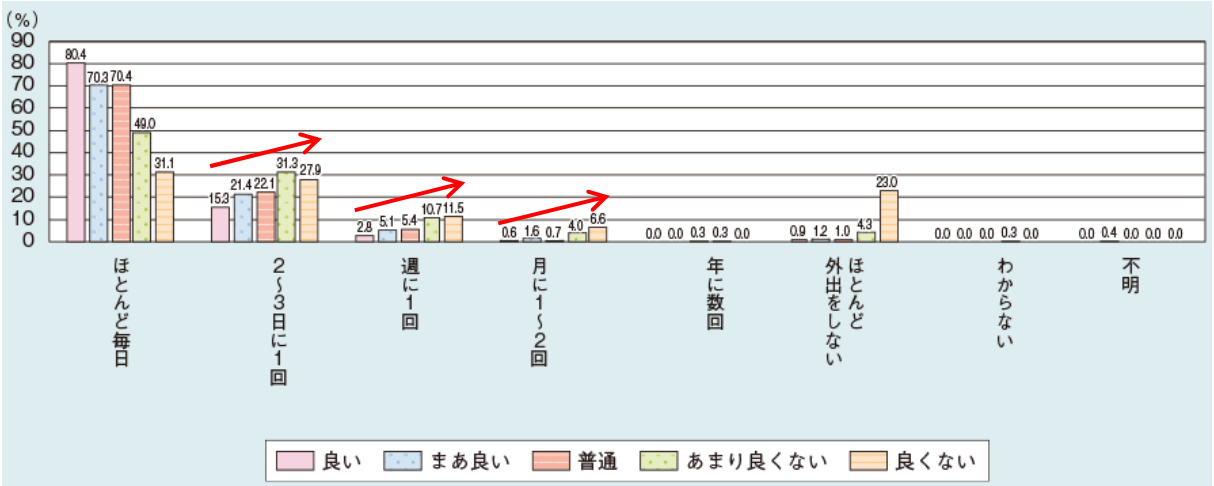


図 8　60 代以上の自動車利用と外出頻度

特に高齢者の外出頻度と健康状態には因果関係があり、頻度が下がるほど健康状態は悪化します。そのため、外出頻度の低下の予防につながる様な移動サービスの水準設計が必要になると考えられます。



(%)

	ほとんど毎日	2～3日に1回	週に1回	月に1～2回	年に数回	ほとんど外出をしない	わからない	不明	外出をする（計）
良い	80.4	15.3	2.8	0.6	－	0.9	－	－	99.1
まあ良い	70.3	21.4	5.1	1.6	－	1.2	－	0.4	98.4
普通	70.4	22.1	5.4	0.7	0.3	1.0	－	－	99.0
あまり良くない	49.0	31.3	10.7	4.0	0.3	4.3	0.3	－	95.3
良くない	31.1	27.9	11.5	6.6	－	23.0	－	－	77.0

出所：内閣府「高齢者の健康に関する調査」（平成 29 年度）

図 9　外出頻度と健康の関係

また、コミュニティ参加者へのヒアリング調査結果からは、一番よく使う移動手段として自動車が上がっていましたが、つまり自宅から利用可能な移動手段がある方はコミュニティ参加しやすいことを示しており、この様な手段利用ができない方に対しても、自宅から利用しやすい手段を提供することで、健康寿命の延伸につながる活動へ参加しやすくなると考えられます。

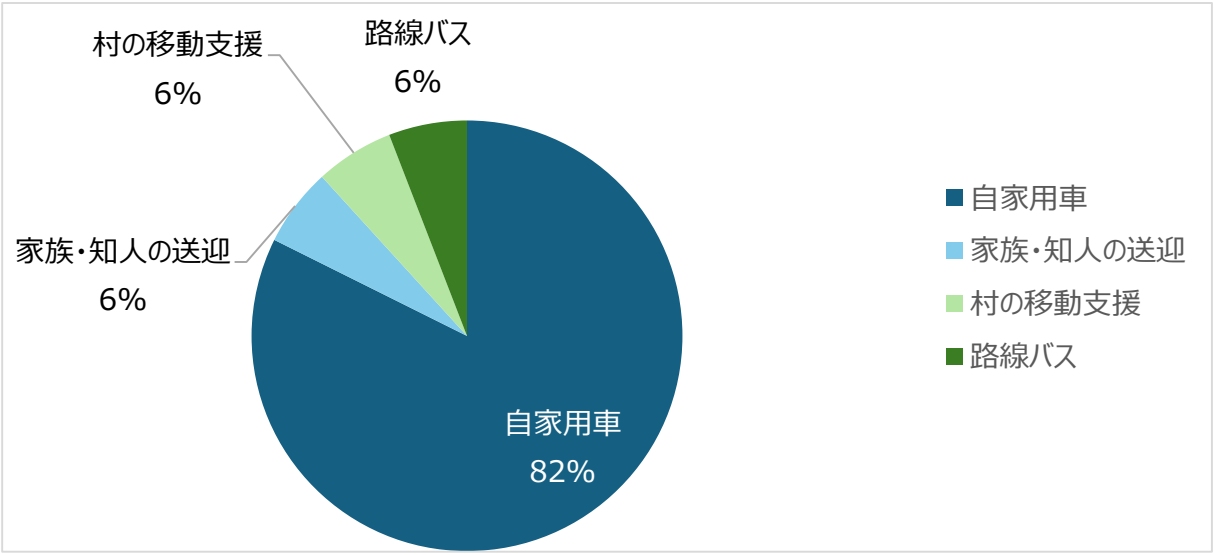


図 10　コミュニティ参加者が一番よく使う移動手段

(2) 移動目的別の実態

住民へのアンケートやヒアリング調査では、買い物、通院、コミュニティ参加、通勤・通学の移動目的ごとに移動実態の異なる特徴を確認できました。それぞれの結果概要を以下の表に示します。

表 1　移動目的毎の実態

移動目的	買い物	通院	コミュニティ参加	通勤･通学
頻度	全体の約 8 割以上が週 1 回から週 2～3 回であり、70 歳以上は少なくなる傾向がある	全体の約 9 割が移動なし、または週 1 回未満であり、65 歳以上は高くなる傾向がある	全体の約半数は参加していない一方、65 歳以上では約 2～3 割が週 1 回以上	全体の約半数が毎日または週 4～5 回であり、65 歳以上は少なくなる傾向がある
出発時間	約半数は午前中（内 50 % は 9 時 ～ 12 時）、70 歳以上は約 7 割が午前中となっている	約 9 割は午前中（内約 6 割は 9 時～12 時）であり、65 歳以上では全員が午前中となっている	約半数は午前中、12 時～15 時および 18 時～21 時が約 4 割を占める。年代別ではばらつきがある	約 9 割が午前中（内約 8 割は 6 時～9 時）、50 代、65 歳以上は全員が午前中となっている
帰宅時間	約 9 割は 12 時以降、約 4 割が 12 時～15 時となっている。65 歳以上では 7 割以上が 15 時までに帰宅している	約 7 割は 12 時以降 (内半数は 12 時～15 時) となっている。20～40 代では 18 時時以降の帰宅が一部にみられる	8 割以上が 9 時～21 時で均等に分かれた時間帯であり、年代別ではばらつきがある	9 割は 15 時～21 時となっている
移動手段	自動車が 9 割以上、75 歳以上の 14%が民間買い物バスを利用している。運転利用ができない 60 歳以上は民間買い物バス、路線バス、村の移送支援を利用している	自動車が 9 割以上、20 代以下と 40～70 歳は全員が自動車を利用している。運転利用ができない 60 歳以上は民間買い物バス、路線バス、村の移送支援を利用している	自動車が 8 割以上、60～64 歳以外では徒歩や自転車で移動する人も一部にみられる	自動車が 9 割以上、20 代～70 歳では徒歩や自転車で移動する人もみられる。20 歳未満ではスクールバスおよび路線バスを利用している
目的地	横手市、特に十文字・増田が中心。その他は湯沢市を含め分散	村内診療所以外、横手・湯沢市の総合病院から個人医院まで分散		

3.1(1)移動手段とこの表 2 の結果より、公共交通等の移動サービス需要が高い層に関する移動目的毎の実態を総括すると、目的ごとに移動範囲や頻度、時間帯の特徴があることが伺えました。以下にその結果を示します。

表 2　移動目的毎の実態

移動目的	サービス需要の主対象者	主目的地	頻度	時間帯
買い物利用	60 代以上	横手市	週 1～3 回	9～15 時
通院利用		横手市・湯沢市	週 1 回未満	
コミュニティ参加利用	自動車利用ができない方	村内	週 1 回程度	9～21 時
通勤・通学利用		横手市・湯沢市	平日毎日	6～9 時、15～21 時

3.2． 求められる交通体系

(1) 交通手段への期待

住民へのアンケート結果から、新しい交通手段の利用意向は 8 割を超えており、特に 60 代以上の方の利用意向が高いことがわかりました。そしてその手段としては、路線バスの増便よりも自宅近くから目的地まで村内外を跨いで移動ができるサービスへの期待が高くなっています。

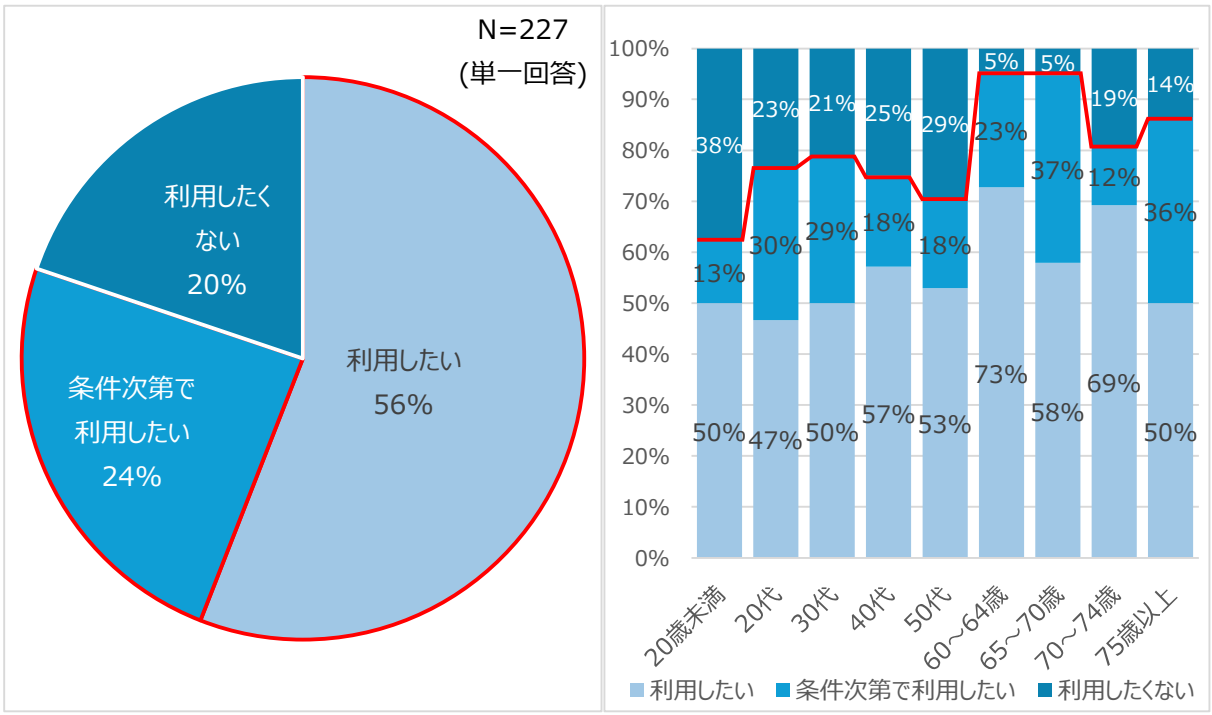


図 11　新しい交通手段の利用意思（全体と年代別）

期待する交通モードとしては、自宅近くから乗車できる手段が 6 割以上と多く、徒歩での移動が少ない手段への支持が集まっています。

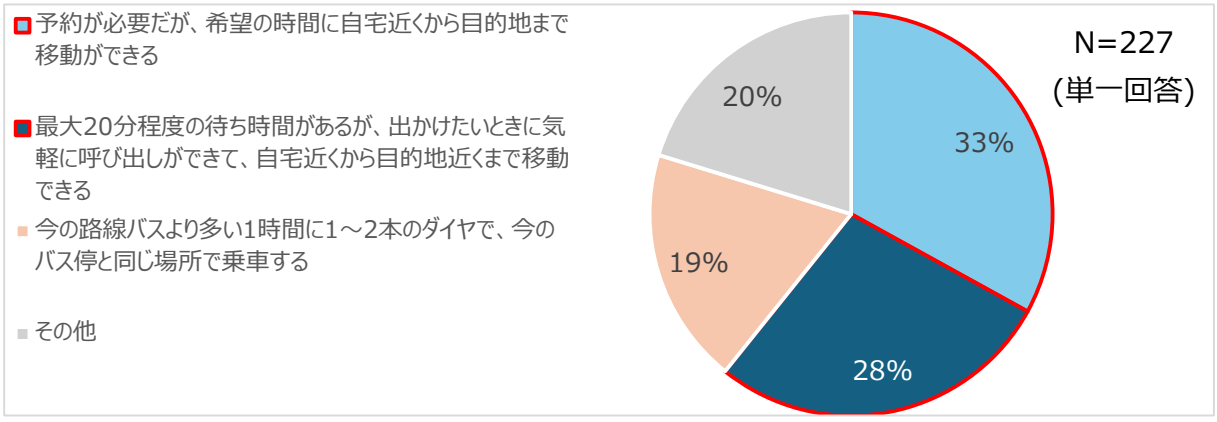


図 12　期待する新しい交通手段の全体分布

また、その運行時間帯について、10 時～17 時が適切という意見が 6 割以上ですが、時間帯を広げて欲しいという回答も約 2 割あることから、生活実態に合った時間帯を講じることが求められています。

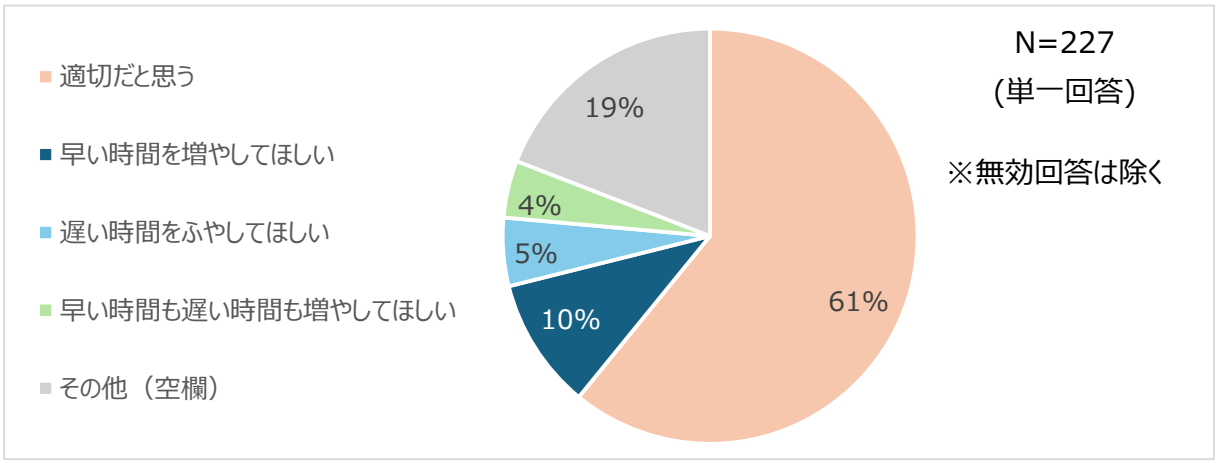


図 13　希望する運行時間帯の全体分布（10 時～17 時が適切か？）

そしてドライバー協力については、過半数の方から可能と回答がありました。住民の有志の方による「共助」の運行を実現できることで、共創の村づくりと利用者の安全安心にもつながると考えられます。

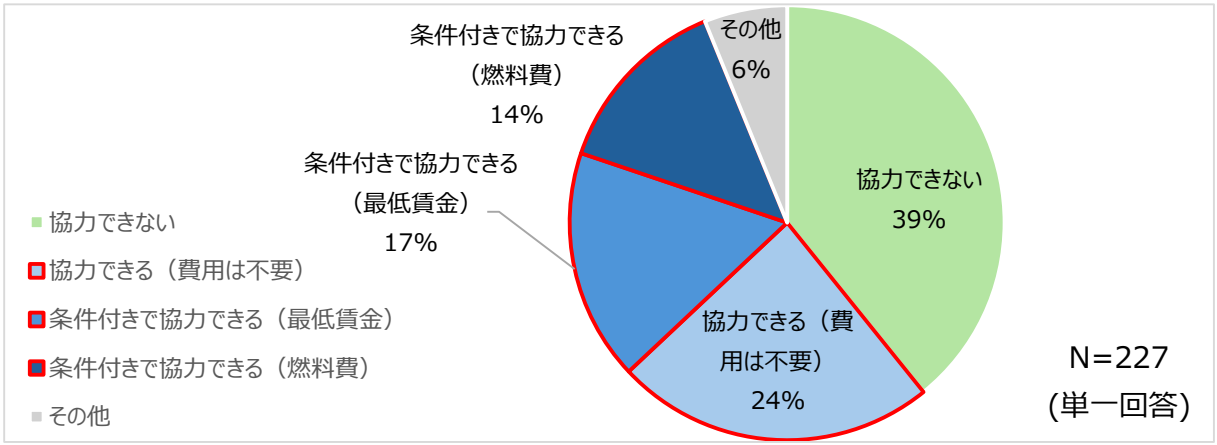


図 14　ドライバー協力可否の全体分布

これらの結果から、自宅近くから目的地まで、生活実態に合わせた時間帯で運行する交通手段が求められているとわかり、住民の「共助」による運行可能な手段も含めて方策を講じることで、持続可能で使いやすい移動手段の実現を目指すことができると考えられます。

(2) 新しいサービスへの期待

生活サービスへのアクセス性を改善する手段として、住民アンケート結果から村内外を繋ぐ乗合サービスへの希望意見に続いて、村内の買い物設備を充実化する意見が集まりました。

対策として交通手段だけではなく、村内で提供されるサービスの充実化への期待が伺えます。

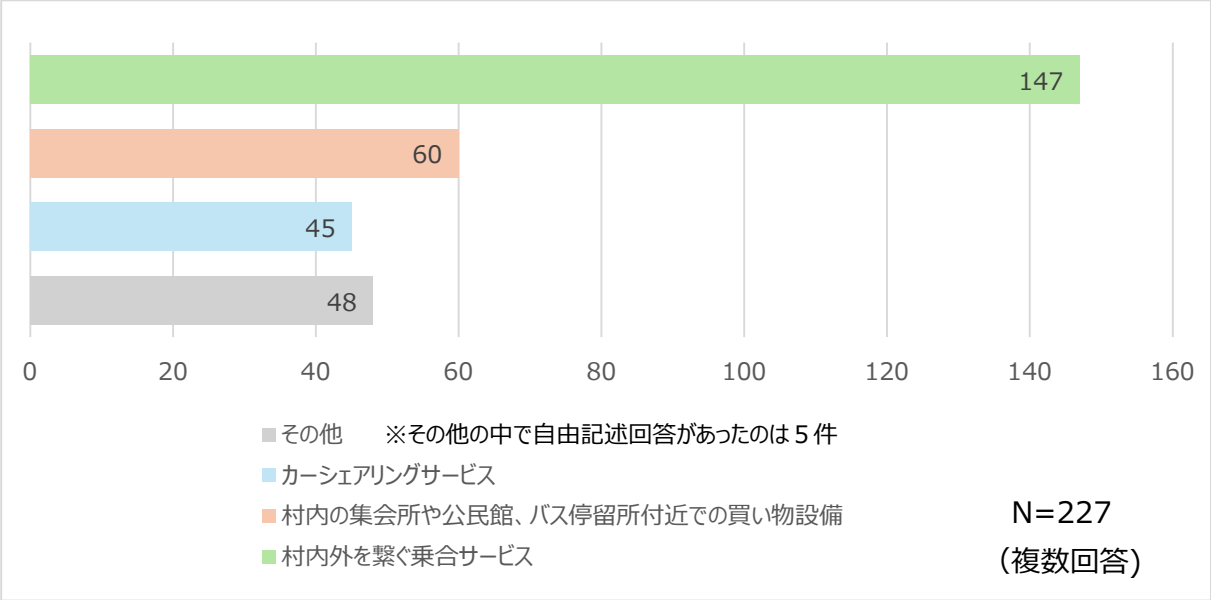


図 15　生活サービスへのアクセス性を改善する手段に対する意見

同様の意見は過去の住民の意識調査でも挙がっており、村内でアクセス可能な生活サービスの充実化に関しても対策を求められています。

そして、このアクセス性の改善をテーマに実施した住民ワークショップでは、物販・飲食といった生活サービスに加えて、住民が気軽に集うことができ、交流と賑わいが生まれる様な場を求める意見が多く出ました。

表 3　住民ワークショップで上がった”場”に関する意見

村民	同年代内	未就学児	• **駄菓子屋** • プレイルーム（ボールプール）
		小中学生	• **駄菓子屋** • 友達と一緒に自由に集まってゲームができる場 • 集まって宿題などを教えあえたり、**自習に使える場所**
		働く世代	• 飲食店（居酒屋、ファミレス） • **子どもを遊ばせられる場** • 夕方から夜にかけて軽く飲食できる場所 • ネットで参加を募って簡単なカフェ会（異業種交流）
		高齢者	• 飲食店（居酒屋、ファミレス） • **子どもを遊ばせられる場** • 気軽に集まるお茶のみ場 • **読書ができる場所（漫画含む）**
	世代間		• 道の駅（直売所 等） • 田んぼでスノーモービル • キャンプ体験（熊のいない） • スマホショップ • おしゃべりの集まり・演奏と唄い • **昔の遊びを高齢者が小学生に伝える場** • 働く世代と高齢者も含めた飲みの場 • **山菜を取った人と物々交換できる場** • 名物料理創作する会 • 未就学児の登園時の待合場所に親も集まる場所
	社会全体		• 自炊イベント（村内で、原材料提供、露天） • 室内で日光浴のできるカフェ（お茶、ケーキが提供できるのが一番良い） • 観光地とホテルの情報 • 村留学や山菜のPR
来訪者	同行者、来訪者間		• ポルシェまつり（車好きイベント） • **観光バス**（村全貌）観光地とホテルの情報 • **キッチンカーまつり** • WEEDと絡めた犬体験の場

また、村内の各エリアで求められる交通手段のアイデアとしては、自宅近くから各エリア内や村内拠点間を移動するための乗合交通、気軽に乗れるパーソナルモビリティといった意見が集まりました。

表 4　各エリアに求められる自動車以外の交通手段

田子内	• 運動が可能な年代については**レンタルサイクルや電動キックボード**が有力候補となる • 一方で自転車や電動キックボードなどの利用が厳しい高齢者等は**ある程度集落の内部の細かい部分まで入れる交通**（トゥクトゥクや電動カート等）の整備が必要 • 交流館同士を繋ぐ子どもが安心して使える交通方法も必要
岩井川	• 岩井川内周遊の**循環バスもしくはミニバン**
	• 1時間に1本、岩井川⇔田子内（役場付近）への路線バスあるいは**ライドシェア** • 停留所は岩井川内に4か所程度設けたうえで、**事前予約することで各戸の前まで寄り道対応**する
椿川	• 拠点は椿川地区縦に4カ所 • その**拠点には近所で乗り合い（予約あり）で移動**して、**拠点からはライドシェア**（8:00～15:00運行） • 予約は電話でAI音声でも可

(3) 新しい交通体系の要件

住民の移動実態や将来への期待に関する分析を通じて、村内の身近な場所で生活サービス等の提供の充実化を図りながら、この場所を交通結節点としても有効活用し、既存の交通サービスに加えて自宅近くから気軽に使える新しい移動手段を導入することで、自動車での移動が難しい方も安全安心に暮らせる村づくりにつなげたいという住民意識を把握することができました。

そのため、本計画で目指すべき交通体系の要件として以下の三点にまとめます。

① 自動車を利用できない方の移動手段として、今ある各種の交通サービスを継続しながら、これらを有効活用できるように、連携と役割分担を図っていく。

② 今ある手段では埋められない交通空白は、新しい交通手段を導入しながら、既存の手段と連携・協調・分担することで効率化を図り、交通体系全体の持続性を高めていく。

③ これらの交通手段は、村内の各エリアにある拠点を交通結節点として活用するなどして円滑に連携・協調して運行しながら、これらの拠点では村内に不足する生活サービスと、住民が気軽に集える“場”を提供することで、生活サービスへのアクセス性を改善するとともにコミュニティの活性化を図る。

4. 基本理念・基本方針・目指す姿

4.1. 基本理念・基本方針

本村の現状と課題および住民意識から抽出したあるべき姿を踏まえ、東成瀬村地域公共交通計画における基本理念（目指すべき姿・目標）として「**移動に困らない地域の形成**」を定めます。

加えて、当該基本理念に基づき基本方針としては、今あるものを有効活用し、それでも発生してしまう交通空白においては新しい交通手段の活用を検討したうえで、移動目的とも有機的に連携するために交通結節点となる拠点を核とした村づくり全体と連携することを掲げます。

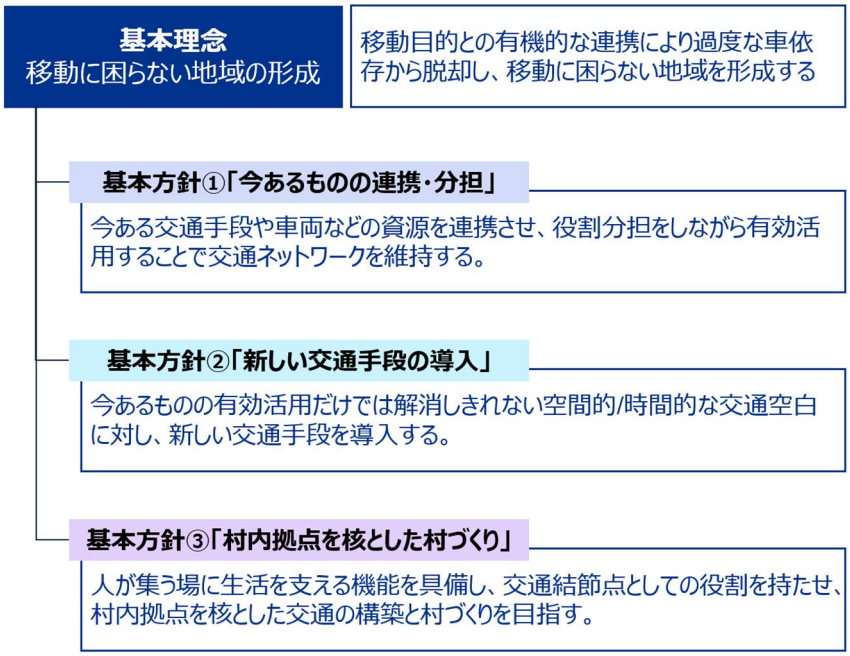


図 16　基本理念・基本方針

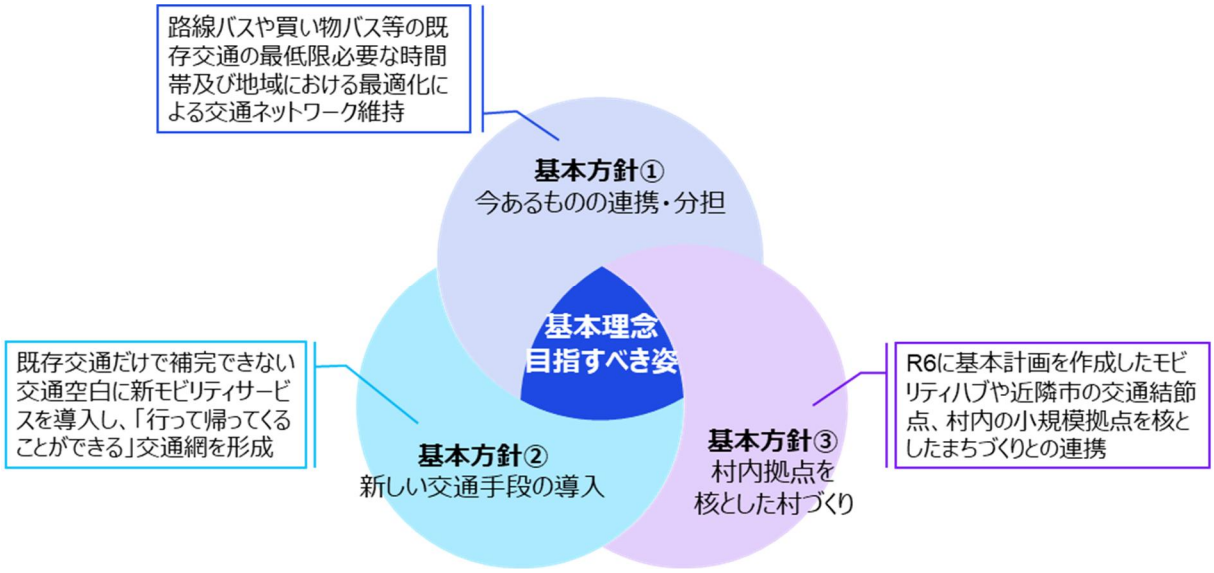


図 17　基本理念・基本方針の関係

4.2． 本計画で目指す交通体系

(1) 目指す姿と方向性

第 6 次東成瀬村総合計画では村の将来像として「人と自然、世代と地域をつなぐ共創の村」を掲げています。協働の村づくりを進めるうえでは、村民にとって一番身近な各集落のコミュニティの活性化と、この集落のコミュニティ間の連携により強固にして、村全体の協働を促進していくことが求められます。

このために交通が果たすべき役割とは、この協働の姿の実現に向けてヒト・モノ・コトの移動性を高めることであり、本計画で実現を目指す交通体系の狙いとなります。

具体的には、村内の各集落では日常生活におけるコミュニティ拠点を中心とする人のつながりを支える交通を一番身近な存在として配置した上で、その拠点を村内の基盤交通としてつなぐことで村内の暮らしの質と繋がりを高めながら、村外に求める生活に必要な各種サービスのアクセシビリティを確保する幹線交通との連携による交通体系を構築します。

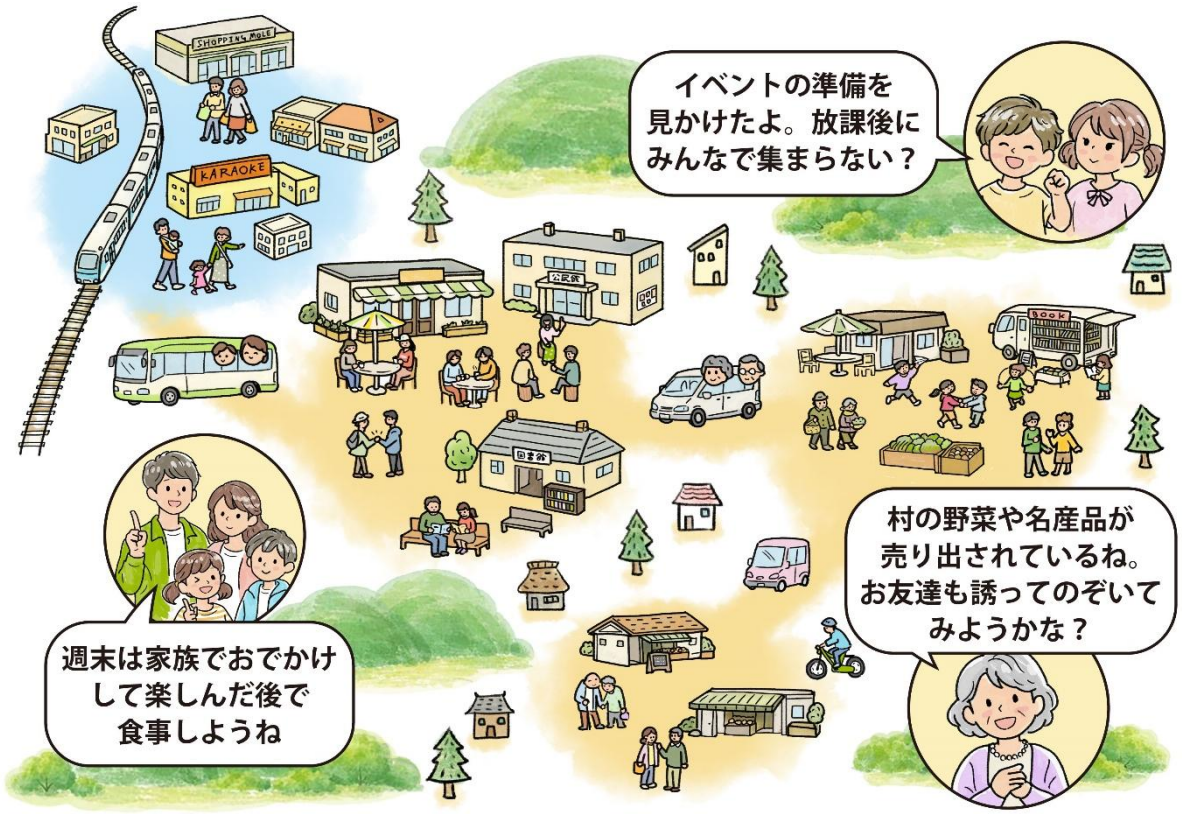
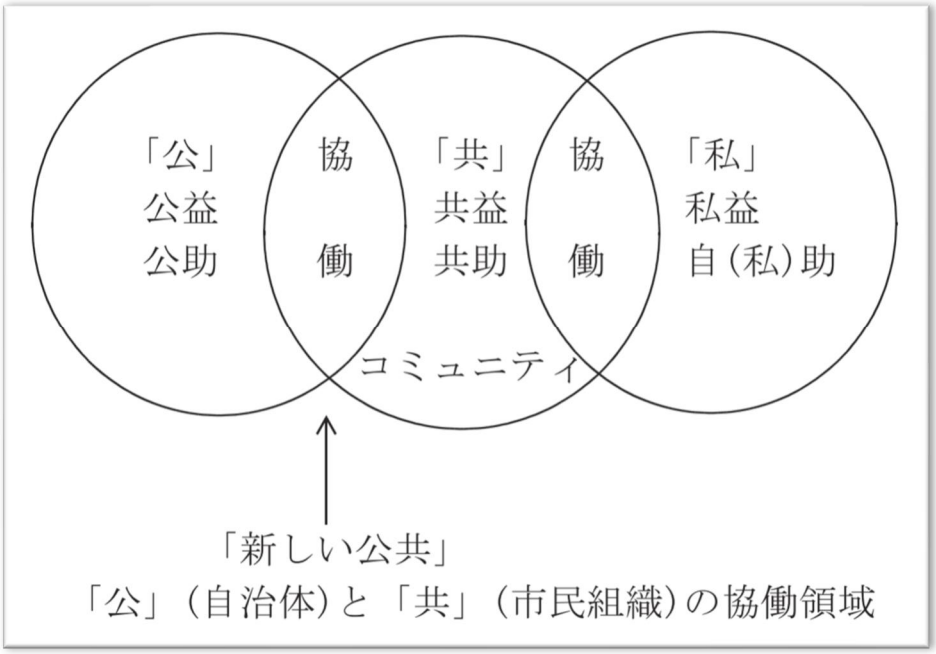


図 18　本計画で目指す東成瀬村の暮らしのイメージ

この様に公共交通ネットワークを配置することで地理的な空白を解消しながら、村民の生活やコミュニティ活動を確保できるように時間的な空白の解消を図るための施策を効果的に実行することで、交通空白課題を解消し移動に困らない地域の形成を目指します。

この実現に向けて、行政や事業者による取り組みに加え、地域住民の皆様ができることを持ち寄り、互いに支え合う「共助・互助」を促し取り組むことができる環境や仕組みづくりを進めることで、誰もが安全安心に暮らせる持続可能で柔軟な移動環境の実現を目指します。



出所：流通経済大学　恩田守雄「共助の強化によるコミュニティの再生」より

図 19　「公」「共」「私」のバランス状態イメージ

(2) 公共交通ネットワークの将来像

本計画では、生活圏、村内拠点間、村内外拠点間という区分で、東成瀬村における地域公共交通の役割分担を定義することで、地域のコミュニティ拠点を核にした誰もが円滑に移動できる公共交通ネットワークの構築を目指します。

具体的には、村外の生活に必要なサービス拠点と村内のコミュニティ拠点や、村内のコミュニティ拠点間を結ぶ基幹的な移動を確保するための公共交通サービスを「**幹の交通**」として、村内で各集落の拠点間を結ぶ「**枝の交通**」である村内移動サービスを配置し、さらに生活圏内では居住地から各コミュニティ拠点までの移動を、行政と各コミュニティの協働による「**葉の交通**」の移動サービスによって支えることで、生活圏内、村内、村外での様々な移動ニーズに応えられる公共交通ネットワークとして構築します。

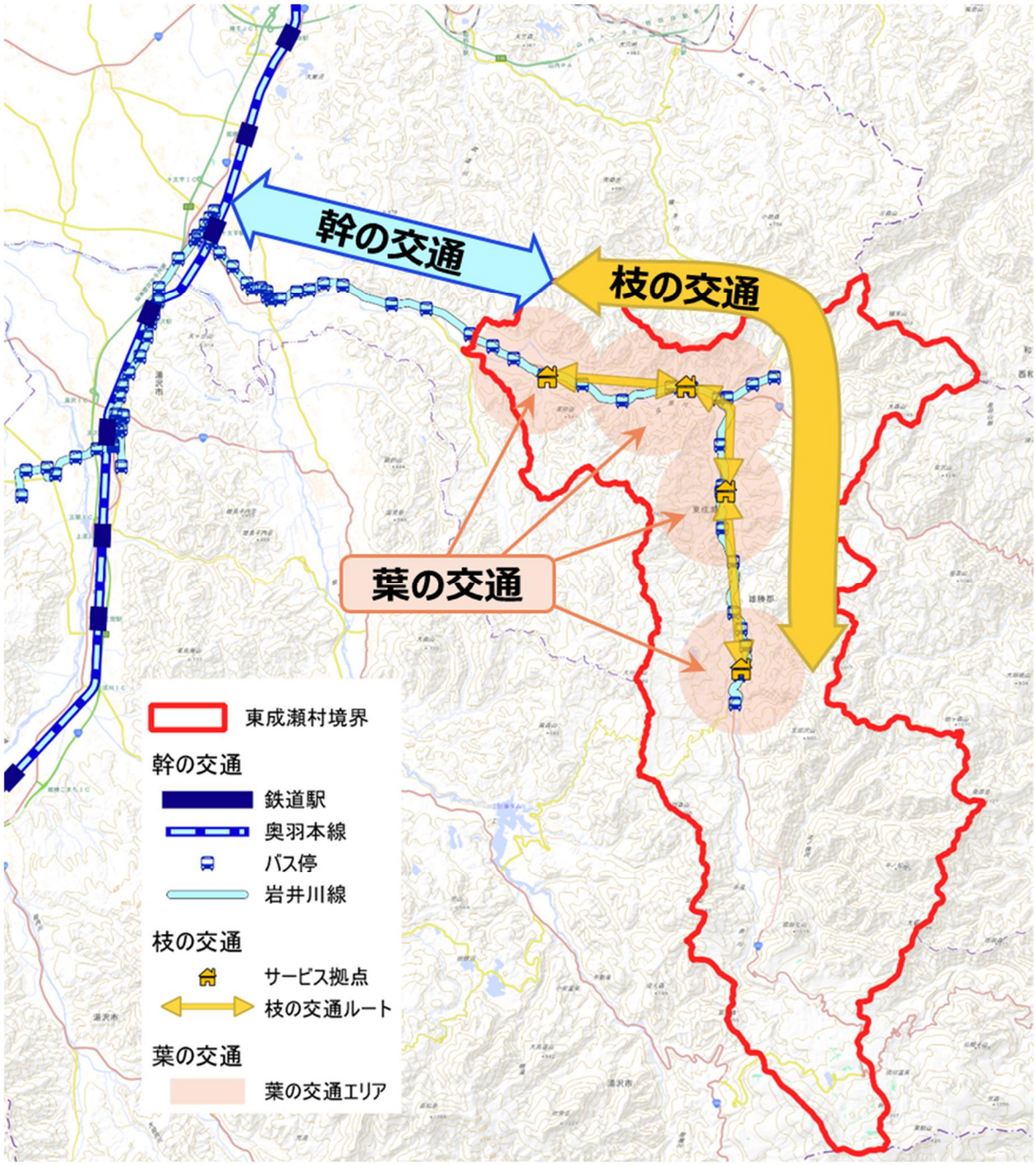


図 20　本計画で目指す公共交通ネットワーク像

(3) 目指す姿の実現に向けた課題

目指す姿に対する住民の移動実態を踏まえ、本村の地域公共交通における課題を下記の観点で整理しました。

- 「ヒト」：利用者の暮らしに関する観点
- 「モノ」：移動の目的や地域の有効活用可能なアセットの観点
- 「カネ」：持続可能な交通体系が生み出す価値の観点
- 「情報」：交通体系の設計・改善に必要な情報・データの観点

表 5　課題一覧

分類	課題	現状	基本方針での対応		
			①	②	③
ヒト	村民の移動需要の視点で、自動車利用に依存しなくとも安全・安心に暮らしていける交通体系が必要	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いながら、需要の高い目的地への移動方法が限定されるため、住民視点での移動サービス全体としては非効率で利用しにくい交通体系となっている	○	○	
モノ	必要な生活サービスやコミュニティ等へのアクセス性向上が必要	自動車以外の公共交通などの移動手段の選択肢が少なく、かつ、運行エリア・時間・頻度も限定的であるため、自由な移動が難しい	○	○	
		村内で十分な生活サービスの提供ができていない			○
		複数の移動サービスがありながら、個々の利用方法や運行情報が周知されていない（情報面でのアクセス性）	○		
	効率的な運営に向けた村内の資産の有効活用	各集落にある交通結節点やコミュニティ活動に利用可能な拠点など、村内にある既存資産の有効活用ができていない	○		
カネ	移動サービスが生み出す価値が示されておらず、運賃収入や公的資金補助以外の事業資金源の議論が進まない	移動によって生み出される価値を定量的に表して確認できていない（クロスセクターベネフィット※の観点）			○
		産官民の協働や共助・互助の取り組みを促す環境や仕組みが不足している			○
情報	持続可能な交通体系を設計・改善する上で必要となる情報・データを有効活用する仕組みづくり	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、データ活用までに専門性の高い処理が必要となり、有効活用が進まない	○	○	○

※ 交通分野だけでなく他分野も含めた社会全体の波及効果のこと

5. 施策

5.1. 施策の概要

基本方針に基づき、目指す姿を実現するための施策を整理しました。

今あるものの役割分担・有効活用を行ったうえで、「生活の足」および「観光の足」として不足する部分には新しいモビリティサービスを導入し、それぞれの交通サービスが一元的な方法で利用可能な仕組みのもと、移動に対する不安解消と利便性の向上を目指した取り組みを進めます。

また、地域の中核となるモビリティハブを 1 つの大きな交通結節点として、村外のサービス拠点や各集落のコミュニティ拠点との連携を図ることによって本村の将来的な交通ネットワークを構築していきます。

これらの移動サービス利用にあたって、利用者にとってはサービスの差異を感じない同一の手段で利用が可能な環境が求められるため、MaaS プラットフォーム※1 による利用方法の統一を図っていきます。

そして、公共交通サービスの持続性確保のために、産官民協働の場を設置して課題の共有と解決策を講じながら、タイムリーで柔軟な改善を続けていきます。

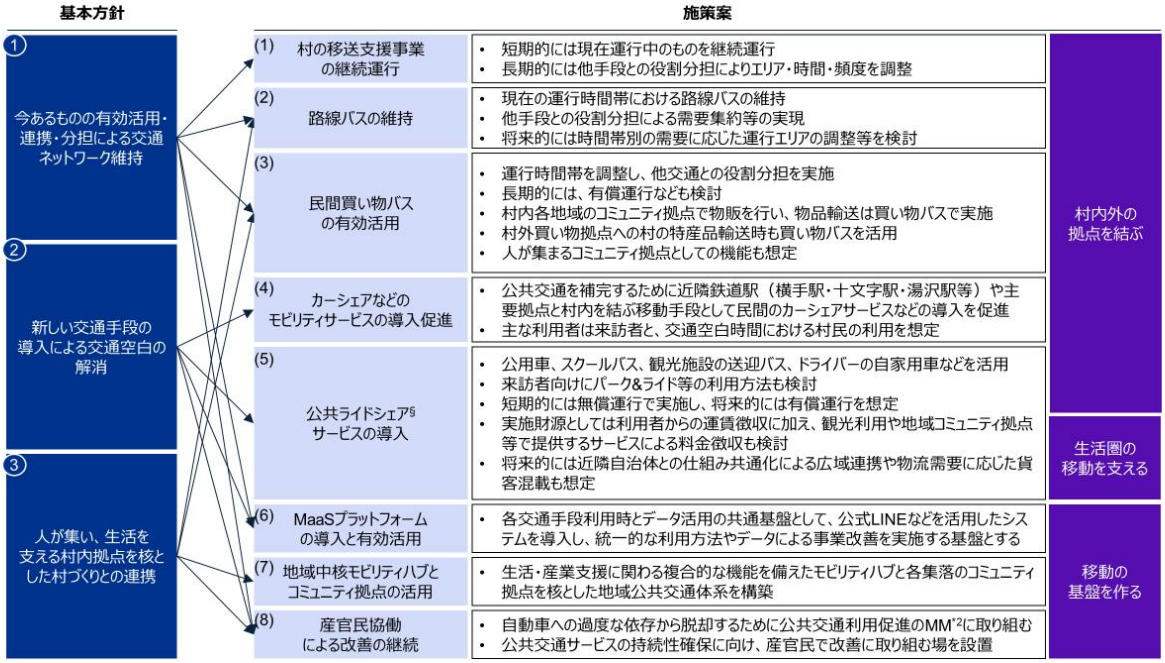


図 21　基本方針に対する施策の概要

※1 電車・バス・タクシー・シェアサイクルなど多様な交通手段の情報を一つのアプリやウェブ上で統合し、検索・予約・決済までをシームレスに一括で提供するデジタル基盤

※2 MM とはモビリティ・マネジメントの略であり、1 人 1 人の移動が、社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと

§ 0 で説明

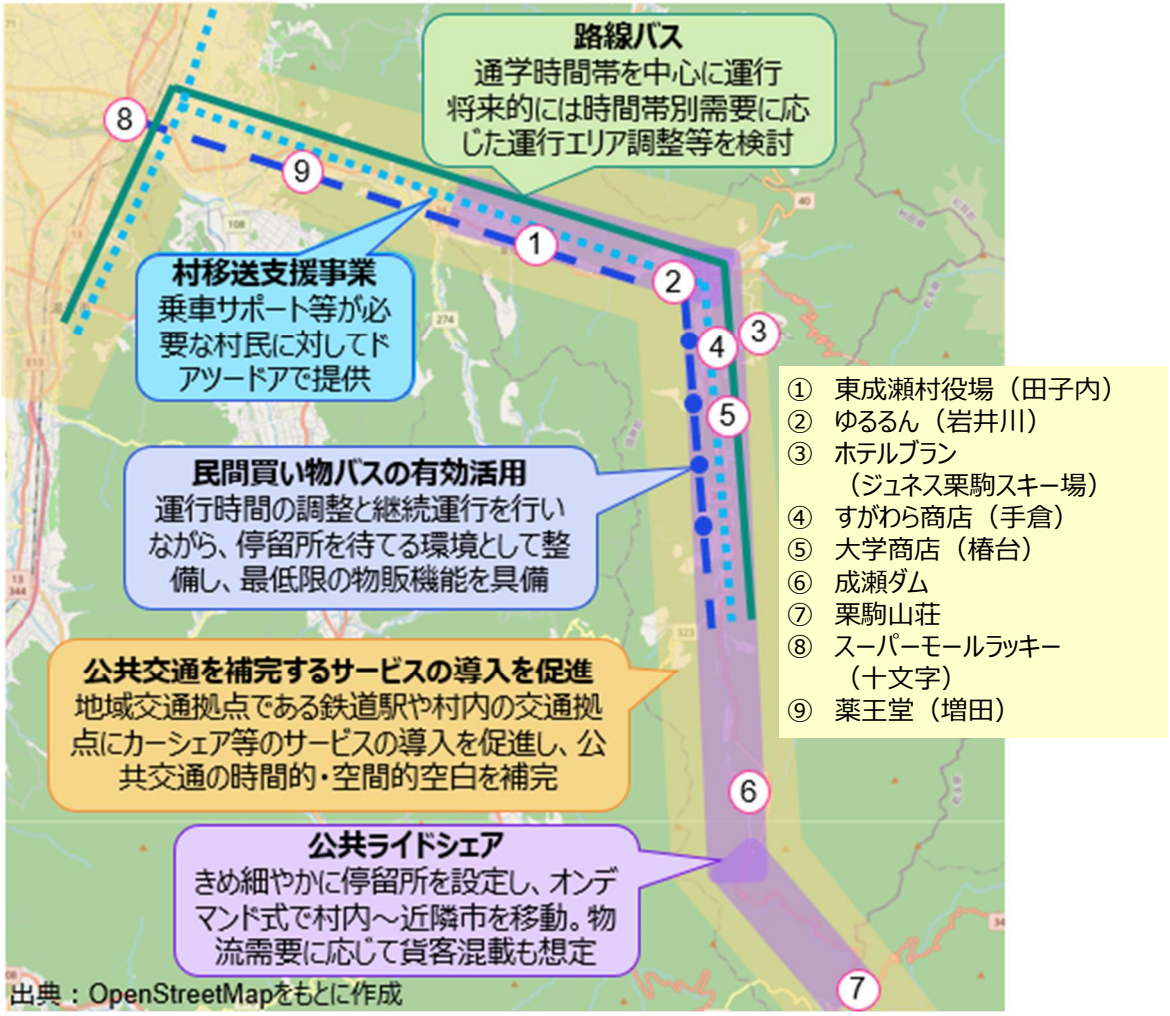


図 22　本計画の施策で目指す空間的交通空白の解消の姿

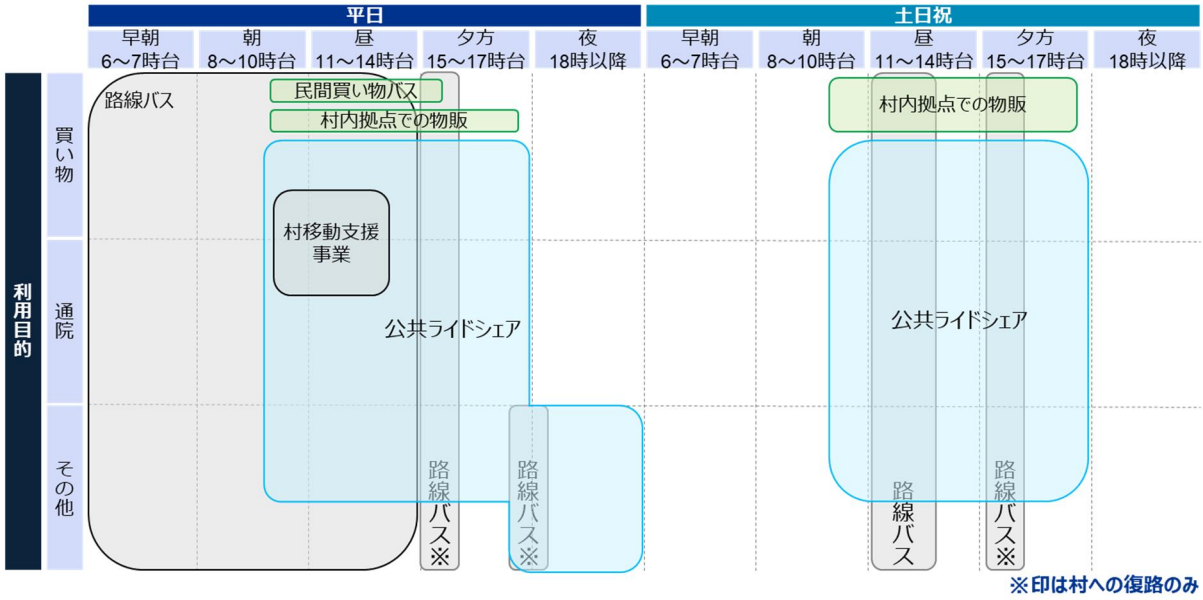


図 23　本計画の施策で目指す時間的交通空白の解消の姿

5.2． 実施施策の詳細とスケジュール

(1) 村の移送支援事業の継続運行

村の移送支援事業は、要介護認定前の高齢者など、ドアツードアに近い移動支援を必要とする村民の「地域の足」を確保することを目的として令和５年度から実施しています。

本施策では現行の運行を継続しながら、まずは他の交通手段との役割分担と連携を進めることにより、エリア・時間・頻度の適正な配分調整を行います。

そして、将来的には運行情報等の確認・予約・呼び出しなど、施策(6)「Maas プラットフォームの導入と有効活用」の事業と連携して利用方法を共通化することで、幅広い年代にとってわかりやすいサービス提供の実現を目指します。



図 24　東成瀬村 買い物移動支援事業の様子（東成瀬村ホームページより）

本施策の運用資金面では厚生労働省の総合事業における「訪問型サービス D」など国等の補助枠の活用の検討を継続しながら、村が事業主体となって有志の村民によるボランティアドライバーによって運行される事業スキームで進めます。

また、利用者が移動するうえでの利便性向上を目的として、それぞれの移動サービスごとの予約や登録手続きなどの手続きの差異を無くすために、MaaS プラットフォーム上でのサービス提供の実現を目指します。

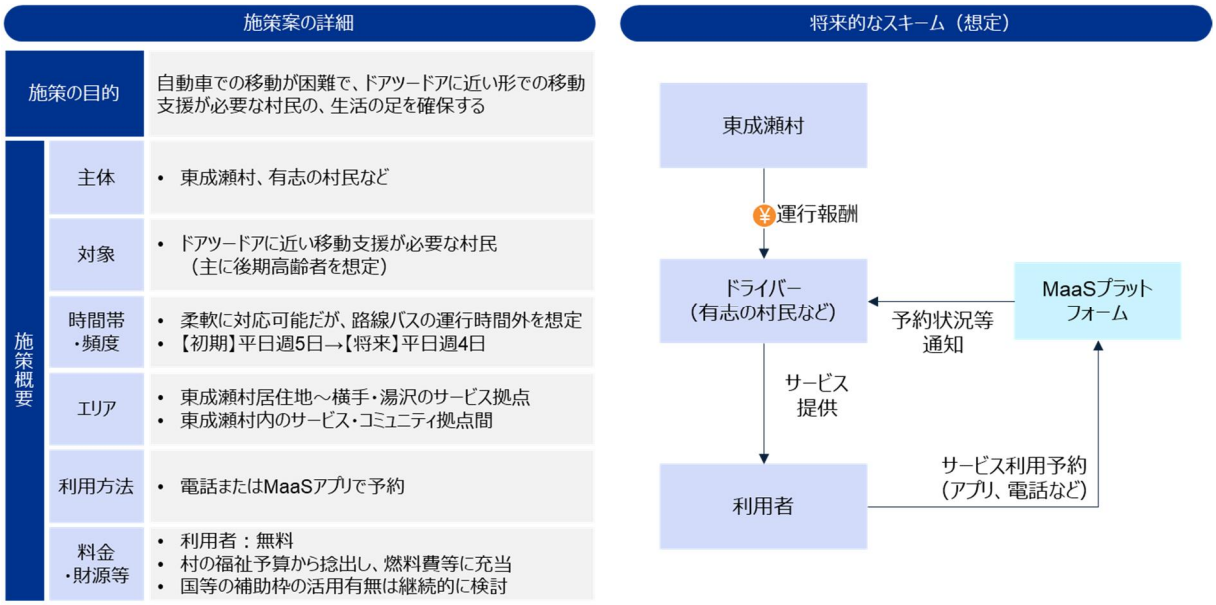


図 25　施策の詳細とスキーム想定

実施スケジュールとしては、現状の運行を継続しながら、令和 8 年度から施策(6)「Maas プラットフォームの導入と有効活用」と連携して検討を進め、実証を行いながら令和 10 年度からの実装を目指します。

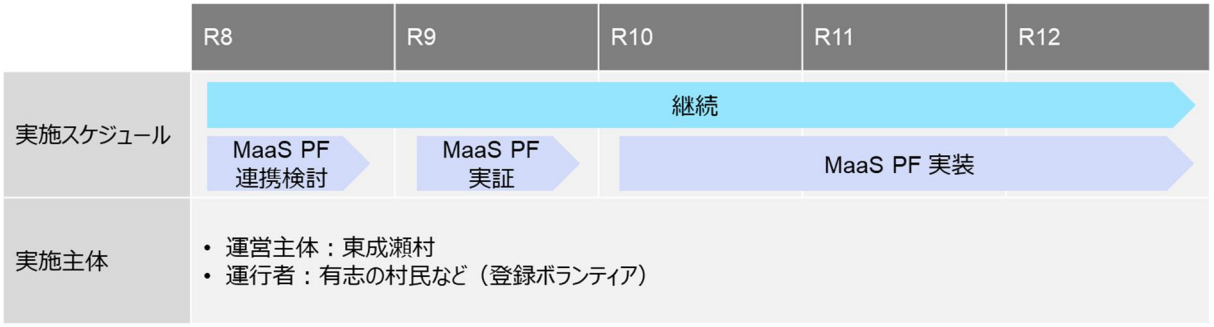


図 26　実施スケジュール及び実施主体

(2) 路線バスの維持

村内を運行する岩井川線は、朝夕の通勤・通学や秋田県の地域公共交通計画で指定される地域交通拠点である羽後交通の十文字案内所や湯沢営業所との間の移動需要を支える東成瀬村の「幹の交通」であり、この路線を維持することは本村の公共交通政策として重要施策の一つと位置付けています。

現行と同等のサービス水準での運行を維持するために、一部、村の中核となる交通結節点と村内の移動サービスとのタイムリーな運行連携や、公共交通利用への関心を高めるためのモビリティ・マネジメントに取り組みながら、運行事業者である羽後交通との間では課題や認識の共有化と MaaS プラットフォームを通じた情報やデータの連携など、緊密なコミュニケーションを図っていきます。

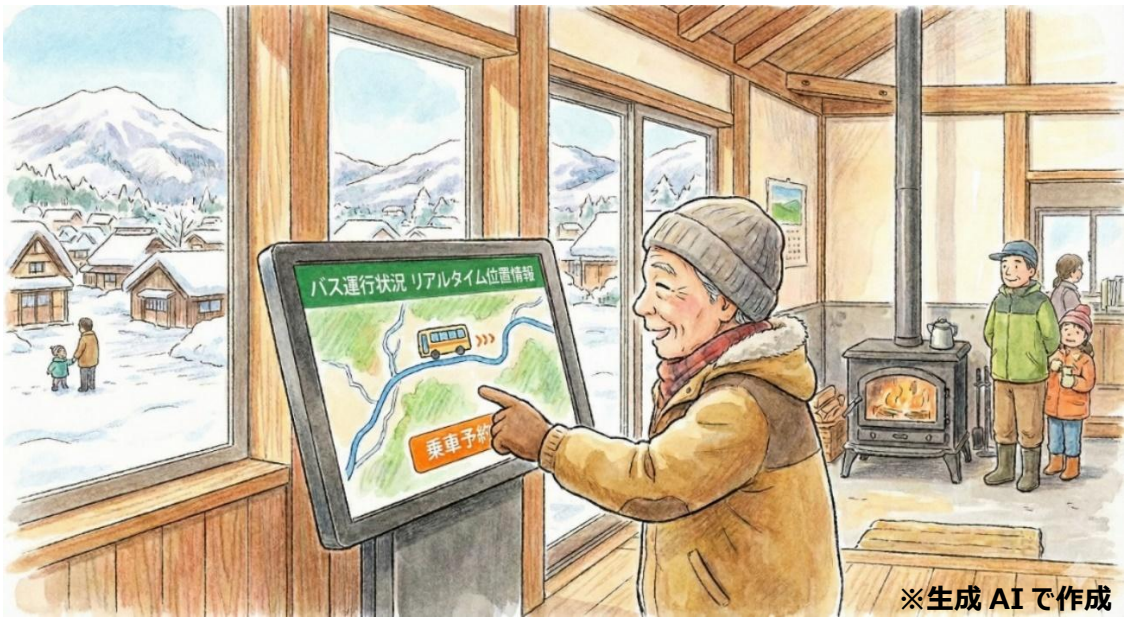


図 27　路線バス運行と MaaS プラットフォームとの連携イメージ

また将来的には、4.2 (2)公共交通ネットワークの将来像に示す様に、他の「枝の交通」「葉の交通」との役割分担を進め、村内の特定の交通結節点と村外を結ぶ「幹の交通」として効率化を図ることで持続性を高めていきます。

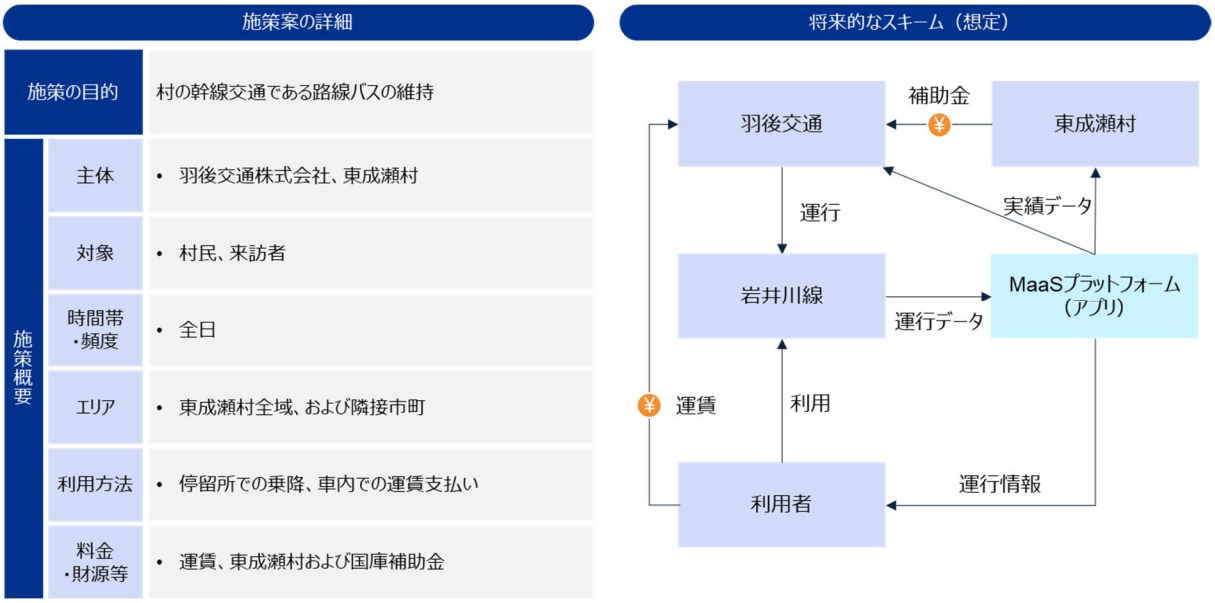


図 28　施策の詳細とスキーム想定

実施スケジュールとしては、岩井川線の運行継続を前提としながら、並行してその課題・認識の共有化と改善相談のコミュニケーションを密に行い、効率的な運営・運行を目指して施策(6)「Maas プラットフォームの導入と有効活用」と連携した取り組みを進めていきます。



図 29　実施スケジュール及び実施主体

(3) 民間買い物バスの有効活用

現在、東成瀬村と横手市にあるスーパーマーケットとの間を結ぶ民間事業者による買い物バスについては、この運行の継続性を高められるよう、官民連携を強化していきます。

具体的には、村内外を接続する重要な移動手段の一つとして、路線バスが運行しない時間帯の買い物の移動需要に応えられるよう、短期的には現行の運行方法を継続しながら、中期的にはMaaS プラットフォームを活用することで、村内の移動サービスとのタイムリーな乗り継ぎを実現し、路線バスの時間的空白を埋める村外への移動手段の一つとなるように検討を進めます。



出所：厚生労働省 地域に応じた各地での買物支援の取組事例
「住民の笑顔を運ぶ買い物バス スーパーモールラッキー」

図 30　民間事業者による買い物バス運行

さらに、停留所付近にあるコミュニティ拠点での物販サービスの商品や村の特産品の村外への輸送において、買い物バスによる貨客混載を実施することで、同時に物流の効率化を目指しています。将来的には、MaaS プラットフォームを介した商品情報の共有や物品等のリクエスト受付など、効率的な情報やサービスの連携に取り組んでいきます。



出典：地域交通共創モデル実証プロジェクト　各地域における取組み事例（令和 4 年度事業採択事例）
【交通×農業・買い物】兵庫県神戸市「既存のバス路線を活用した貨客混載事業」

図 31　貨客混載の取り組み事例

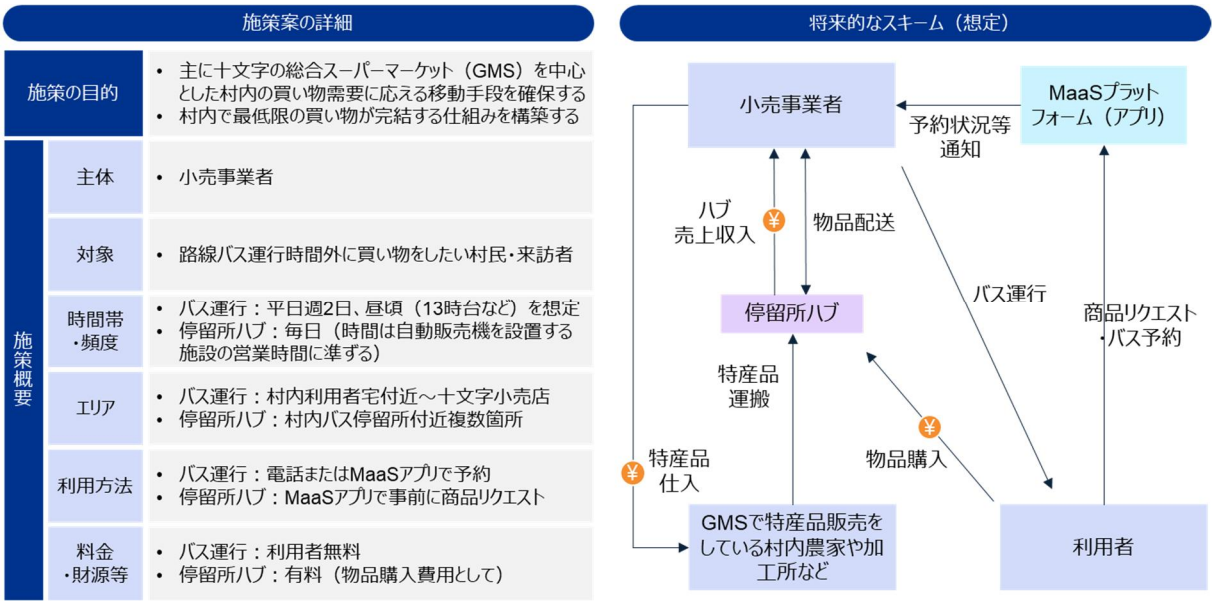


図 32　施策の詳細とスキーム（想定）

本施策は、短期的には小売事業者の有志による運行サービスとして継続しながら効率的な運営・運行を目指して施策(6)「Maas プラットフォームの導入と有効活用」と連携した取り組みを進め、中期的には本村の公共ライドシェアの施策と連携・協働する形でより柔軟に利用できるモデルを目指します。

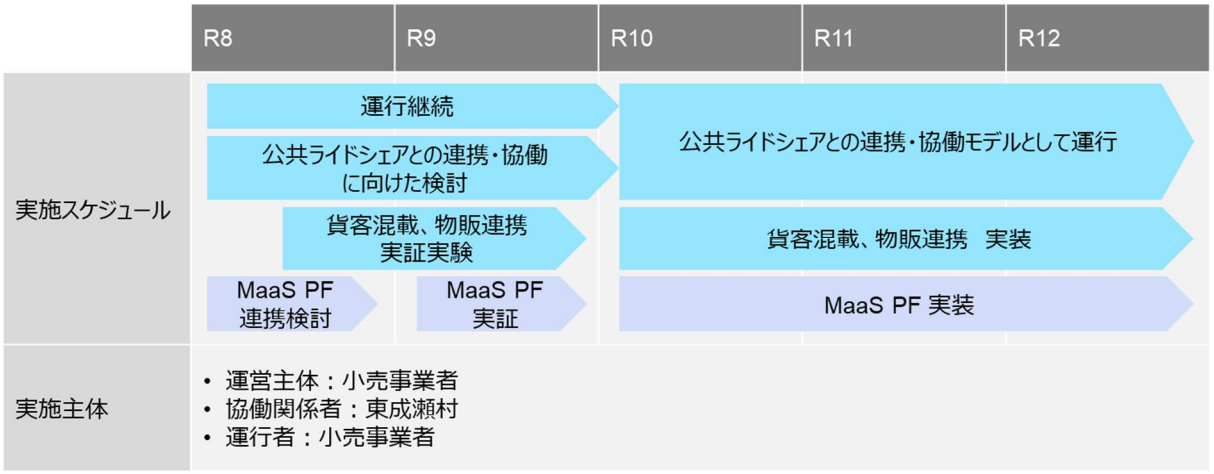


図 33　実施スケジュール及び実施主体

(4) 公共ライドシェアサービスの導入

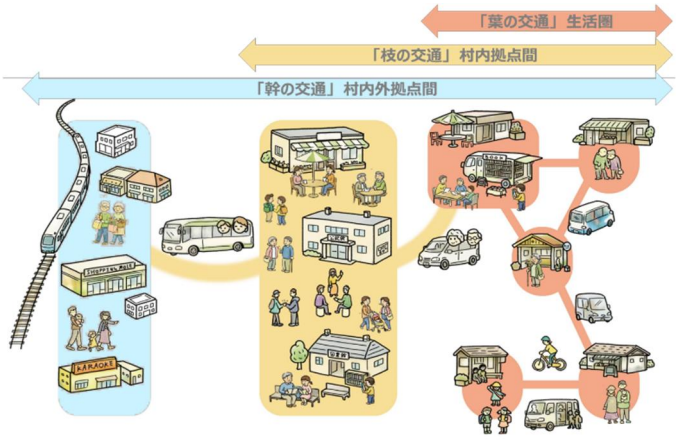
本村を運行する路線バスの岩井川線や村の移送支援事業の時間的・空間的な双方の交通空白を埋める目的で、公共ライドシェア(自家用有償運送)の導入を進めます。

表 6　公共ライドシェアの法制度上の定義と他の交通モードとの比較

	許可・登録を要しない輸送	公共ライドシェア（自家用有償）	（日本版）ライドシェア	タクシー		乗合タクシー
道路運送法	なし	78条2号	78条3号	4条乗用	4条乗用（相乗）	4条乗合
運行主体	NPO等	自治体・NPO等	交通事業者	交通事業者		交通事業者
運行形態	デマンド/定時定路線	デマンド/定時定路線	デマンド	デマンド/流し*1	デマンド/定時定路線*1	デマンド/定時定路線
運賃	• 無償、ただし実費相当（燃料・保険・借料）や社会通念上常識的な範囲での「謝礼」は認められる	• 実費相当（燃料・保険・借料・人件費） • 目安としてタクシー料金8割程度	• 事前確定運賃 • タクシー同額	• 距離・時間のタクシーメーター • 時間貸し切り	• 乗車距離に応じて按分	• 協議運賃

この運行区域としては本村内と隣接する横手市・湯沢市にある地域交通拠点および生活サービス拠点を対象とします。

また運行タイミングとしては、村内外拠点間は岩井川線・民間買い物バス・村の移送支援事業の運行が無い時間帯、村内の移動は岩井川線と連携・協調しながら需要に対する空白時間を埋める形で運行します。（図 22、図 23 に示す公共ライドシェアの範囲を合わせて参照のこと）



運行範囲	運行タイミング
「幹の交通」 村内外拠点間	岩井川線・民間買い物バス・村の移送支援事業の運行が行われない時間
「枝の交通」 村内拠点間	岩井川線での移動ができない時間
「葉の交通」 生活圏内	運行時間内、要望に合わせて運行

図 34　公共ライドシェアの運行区域とタイミング条件

この様な需要や他の交通モードの運行と効率的に連携・協調するためには、タイムリーな情報連携による管理・調整が必要となるため、後述する施策(6)「Maas プラットフォームの導入と有効活用」に示す仕組みを有効活用した移動サービスとしての構築を目指します。

この実装と持続的なサービスの実現に向けては、まずその需要と供給のバランスや施策効果を見極めるための実証を行いながら改善を進め、並行して本計画で示す地域公共交通ネットワークと本施策に準ずる「地域公共交通利便増進実施計画」を策定して、この移動サービスを地域内フィーダー系統（地域内のバス交通・デマンド交通等）に位置付けます。

これにより利便増進実施計画の計画期間は運行費や車両購入費等のフィーダー系統補助と、利用者からの運賃収入などを資金源にしながら、将来的には他の施策と連携して実施するサービス収入などを資金源の一つにするなど、村内での「共助」の取り組みを活性化して持続的な事業運営を目指していきます。

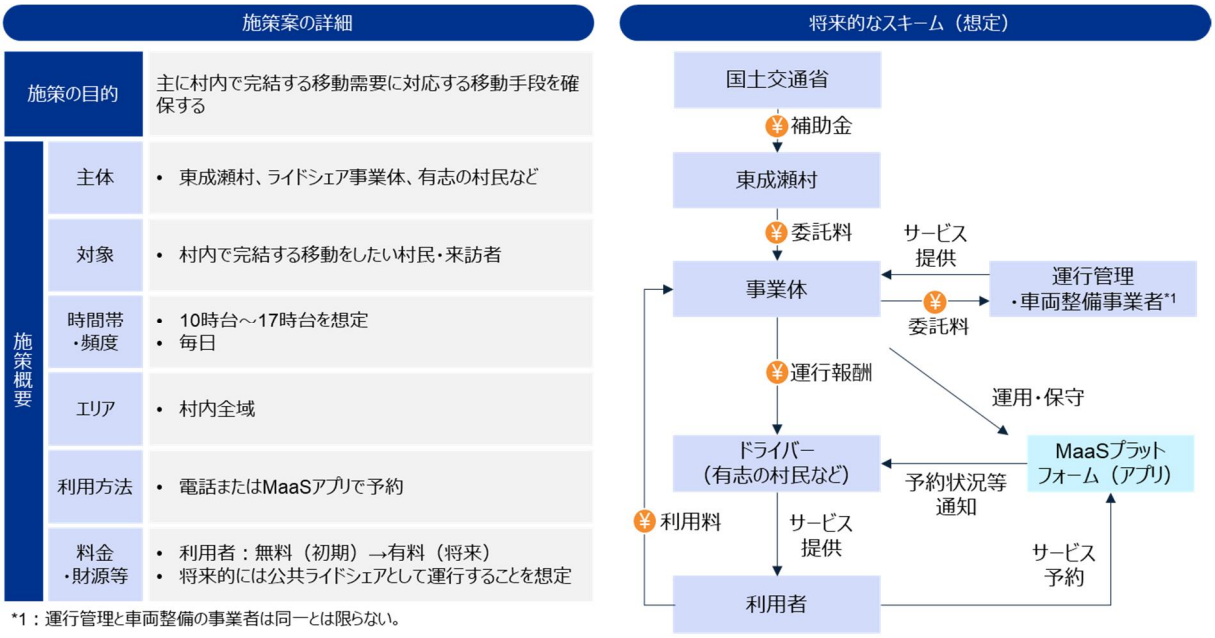


図 35　施策案の詳細とスキーム想定

実施スケジュールとしては、令和 8 年度中に交通空白に対する実証実験を行い、利用方法や時間帯別の需要実態など、実装に向けた具体的な課題を明確にして実装化に向けた改善策や取り組みの優先度などを検討します。

その後、他の施策との連携・協働バランスを鑑みながら、優先度の高い時間帯や運行エリアから順に実装化を行い、令和 12 年度までの間の交通空白の解消を目指して改善を続けます。



図 36 実施スケジュール及び実施主体

(5) カーシェアなどのモビリティサービスの導入促進

主に来訪者の移動手段の一つとして、路線バス、公共ライドシェアサービスの運行を補完する目的で、カーシェアなど村内外で気軽に利用可能なモビリティサービスの導入を促進する取り組みを進めます。

例えば秋田県が地域交通拠点として定める横手駅・十文字駅・湯沢駅と東成瀬村内の主要拠点間での利用や、村内の観光周遊移動などでの利用などを想定したカーシェアサービスの導入を助成することで、村内外の往復利用や村内の回遊利用の双方のユースケースに対応可能で、公共交通利用が難しいケースや時間帯の移動需要への対応を可能とするサービスの導入につながります。

利用方法は民間事業者によるカーシェア予約サービスを前提としながら、将来的には MaaS プラットフォームとの連携にも取り組んでいきます。



図 37　カーシェアサービスのイメージ

施策案の詳細

施策の目的		公共交通の空白を補完するために、主に村外からの来訪者や村民の交通空白時間帯の移動手段を確保する
施策概要	主体	• カーシェアサービス事業者、東成瀬村
	対象	• 東成瀬村への来訪者、村民
	時間帯・頻度	• 公共交通空白時間、村外からの来訪時
	エリア	• 東成瀬村内の拠点と横手駅・十文字駅・湯沢駅などの地域交通拠点
	利用方法	• カーシェアサービスアプリで予約 （将来的にはMaaSアプリで予約）
	料金・財源等	• 利用収入等（事業者の運営に委ねる） • 村からの助成（スペース提供や広報など含む）

将来的なスキーム（想定）

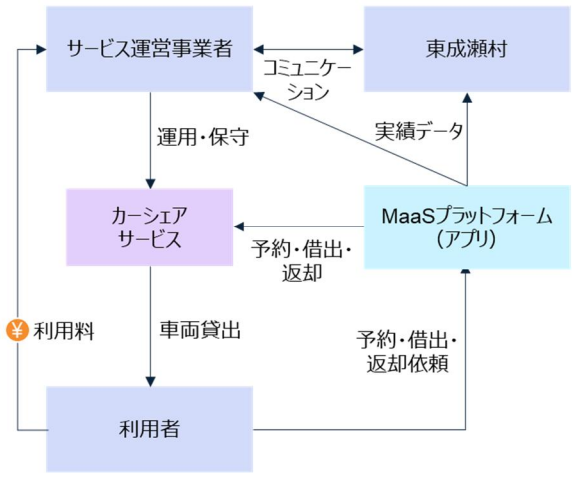


図 38　施策案の詳細とスキーム想定

実施スケジュールとしては、令和 8 年度中にカーシェアサービスとの間で導入に向けて促進のための助成範囲やサービス提供位置や方法などの要望を具体化した上で、令和 9 年度より試験導入に向けての協力と、導入以降の改善や利用促進を支援して進めていく予定です。



図 39　実施スケジュール及び実施主体

(6) Maas プラットフォームの導入と有効活用

MaaS プラットフォームは、地域を活性化するために「人の移動を便利にする」ことを目的としたデジタル技術を活用した基盤であり、本村でも様々な移動手段や関連するサービスを統合するためのデジタル基盤として導入し、有効活用していきます。

具体的には、利用者向けに既存の交通サービスや検討中のモビリティ施策の共通のアプリケーション上で利用できる仕組みを提供し、フィードバックをもらいながら改善していきます。

そして、各施策や本計画の改善のために、アプリケーションを通じて収集されるデータを集計・分析し、計画段階で狙った効果の検証・評価を行う仕組みとしても有効活用していきます。

この実現のために、各種移動サービスの運行車両や運行管理業務とのシステム連携が必要となりますので、各事業者との連携・協働を積極的に進めていきます。



図 40　MaaS プラットフォームの有効活用イメージ

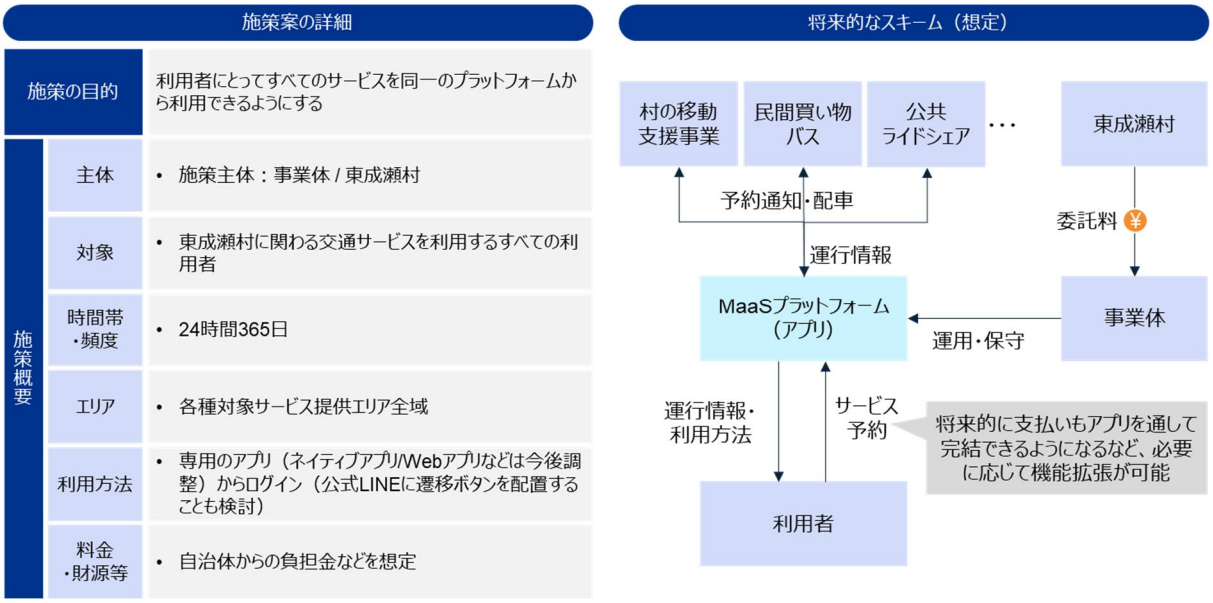


図 41 施策案の詳細とスキーム想定

実施スケジュールとしては、令和 8 年度中に実行される各移動サービス事業や各種拠点整備・観光振興などの進行状況を踏まえながら、実現を目指す MaaS プラットフォームの要件定義から取り掛かり、令和 9 年度から実証実験を始め、改善を重ねながら実装化を目指します。

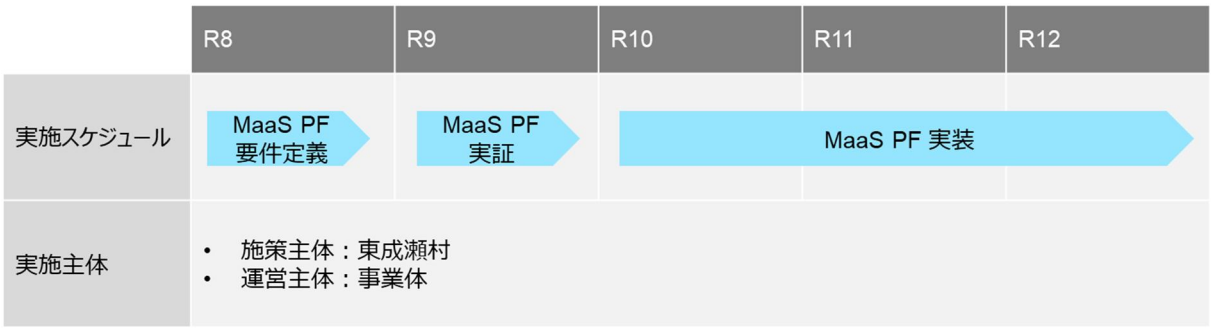


図 42 実施スケジュール及び実施主体

(7) 地域中核モビリティハブとコミュニティ拠点の活用

令和 8 年度から 12 年度までを計画期間とする東成瀬村第 6 次総合計画では、「基本目標 2　誰もが安心して暮らせる村　取組施策 6『公共交通確保』」において、生活サービス維持に向けた交通の結節強化のための村内と村外をつなぐハブ施設として、交通の拠点となるハブ施設の整備を進めるとともに、生活サービス提供の場を複合的に整備することにより、地域の交流拠点、つまりは地域中核モビリティハブの形成を目指しています。

本計画では、この施策と連携しながら、各集落にある既存の交流施設や拠点の役割を担うような場を、交通の結節点とすることで、地域公共交通体系を構築すると共に、生活に関するサービを提供する場として有効活用していくことで、村内で安全安心に暮らせ賑わいが生まれる環境の形成を目指します。

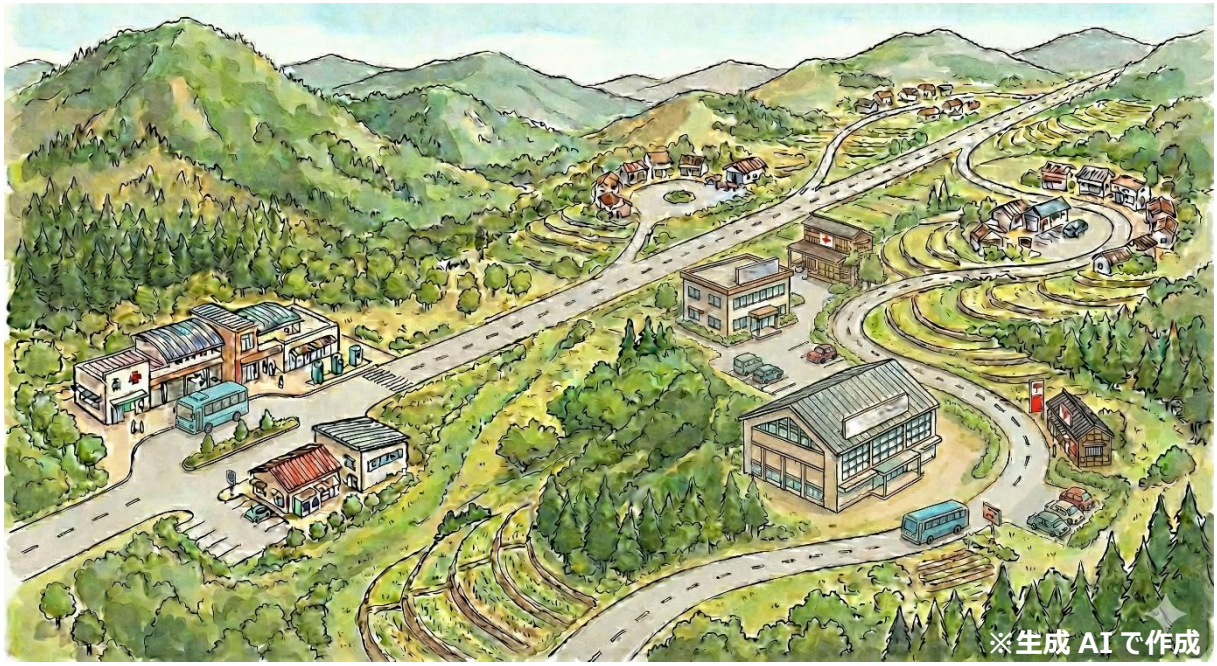
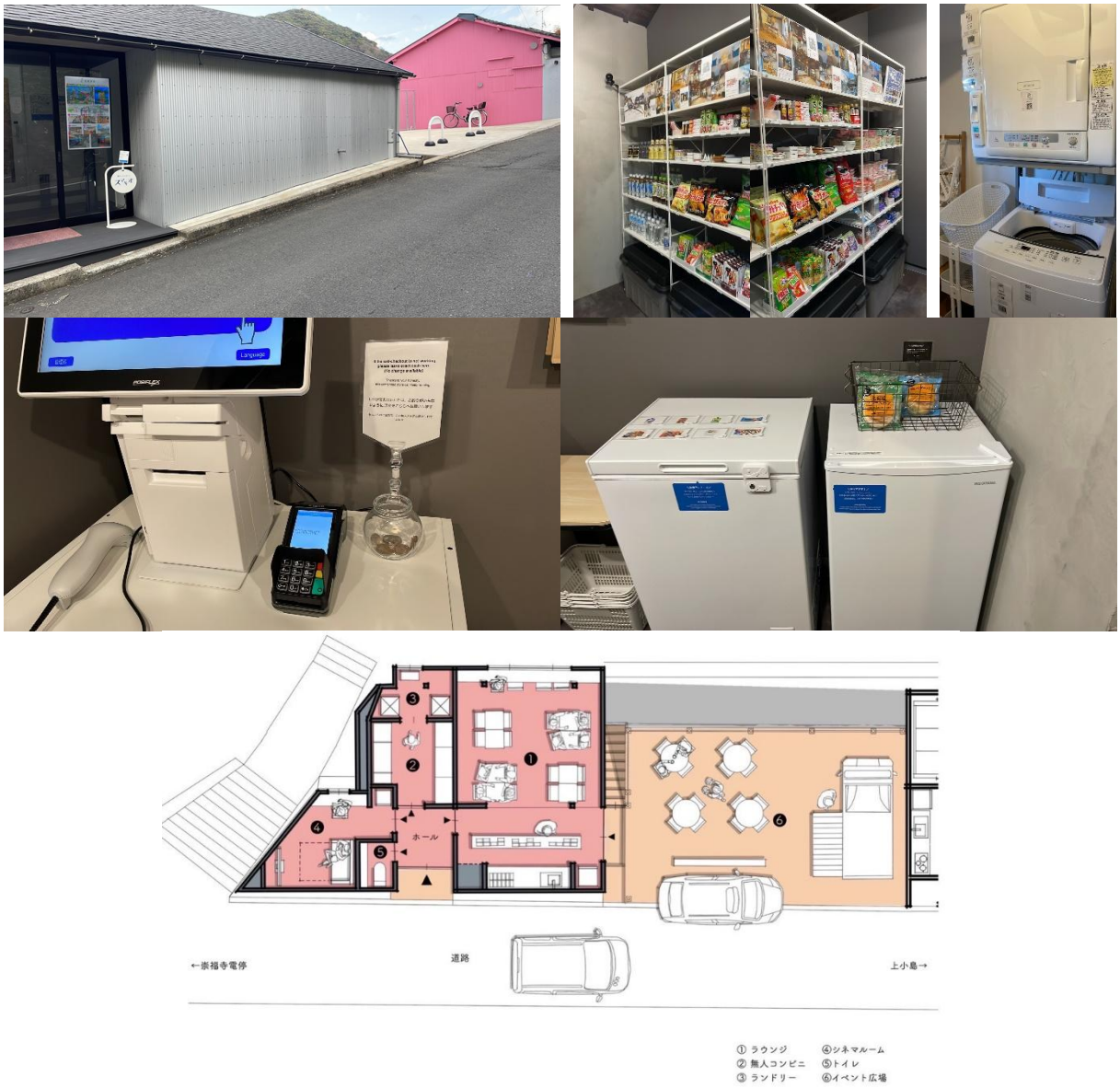


図 43　地域中核モビリティハブとコミュニティ拠点のイメージ

コミュニティ拠点には、地域中核モビリティハブよりも小さな規模の生活サービスを提供し、サービスの運営は産官民の共助で役割分担しながら民間買い物バスや公共ライドシェアサービスの車両による貨客混載によって、人だけではなく提供するサービスに必要な物も運ぶことで、効率的かつ持続的に運営できるモデル構築を目指します。

また、それぞれの集落の住民が気軽に立ち寄り年代を超えたコミュニケーションが自然と生まれるようなスペースを併設するとともに、各拠点間は気軽に連絡を取り合えるようなデジタルを活用した仕組みを設置するなど、村内全体でつながる場としても活用可能な拠点を目指します。



出所：「長崎坂宿（さかやど）」小笠原企画

図 44　民間事業者の知恵によって古民家を再生して運営されるスペース事例

本施策は他の施策と連携する形で、既存拠点を活用した実証から開始し、将来的には村内の各集落に展開する形で進行します。

	R8	R9	R10	R11	R12
実施スケジュール	実証	一部実装	一部実装	広域一部実装	評価 次期計画検討
実施主体	• 施策主体：東成瀬村 • 運営主体：事業体				

図 45　実施スケジュール及び実施主体

(8) 産官民協働による改善の継続

これまで供給する側の努力で支えられてきた公共交通サービスですが、今後、持続性のあるサービスを実現するためには需要側の視点による協働によって改善を重ねることが必要です。

このためには、第 6 次東成瀬村総合計画に示される「人と自然、世代と地域をつなぐ共創の村」という将来像にあるように、地域住民が主体となって共有資源（コモンズ）を維持・活用し、支え合う共助の取り組みが求められます。

そのため、産官民それぞれの役割・立場の視点で、当事者意識をもって協働に取り組んでいただけるような、共助を念頭に置きながら継続的に改善策を講じることができる場を設けます。



図 46　東成瀬村での住民ワークショップとタウンミーティングの様子

本施策は東成瀬村地域公共交通活性化協議会の活動や本村の他の村づくりの取り組みと連携しながら、毎年開催する予定で進行します。

	R8	R9	R10	R11	R12
実施スケジュール	毎年継続して開催				
実施主体	• 施策主体：東成瀬村 • 運営主体：東成瀬村、住民、関係事業者				

図 47　実施スケジュール及び実施主体

6. 効果検証の方法

6.1． 各施策案の成果指標の考え方

実施施策によって得られる効果について、ロジックモデル※1 に基づいて整理しました。それぞれの施策が個別に作用するのではなく、相互に補完し合うことでより大きなアウトカムを創出することを図ります。

次頁の図 48 のロジックモデル内に示すように、KPI※2 評価としてはアウトプットレベルの各施策の実施有無をチェックしながら、短期アウトカムのレベルではその効果の発現状況を各指標でモニタリングすることで、本計画で狙うべき中期アウトカムを達成するまでのギャップや推移を把握して改善を進めていきます。

そして、本計画の実行結果の評価を中期アウトカムに示す各指標で行うことで、次の計画の方針や取り組むべき施策に反映して改定を行います。

※1 「資源投入（インプット）→活動→アウトプット（産出物・サービス）→アウトカム（成果・効果）」という論理的な流れを可視化したもの

※2 「Key Performance Indicator」の略で「重要業績評価指標」と訳され、組織やビジネスの目標達成に向けたプロセスや活動の成果を定量的に把握するための指標のこと

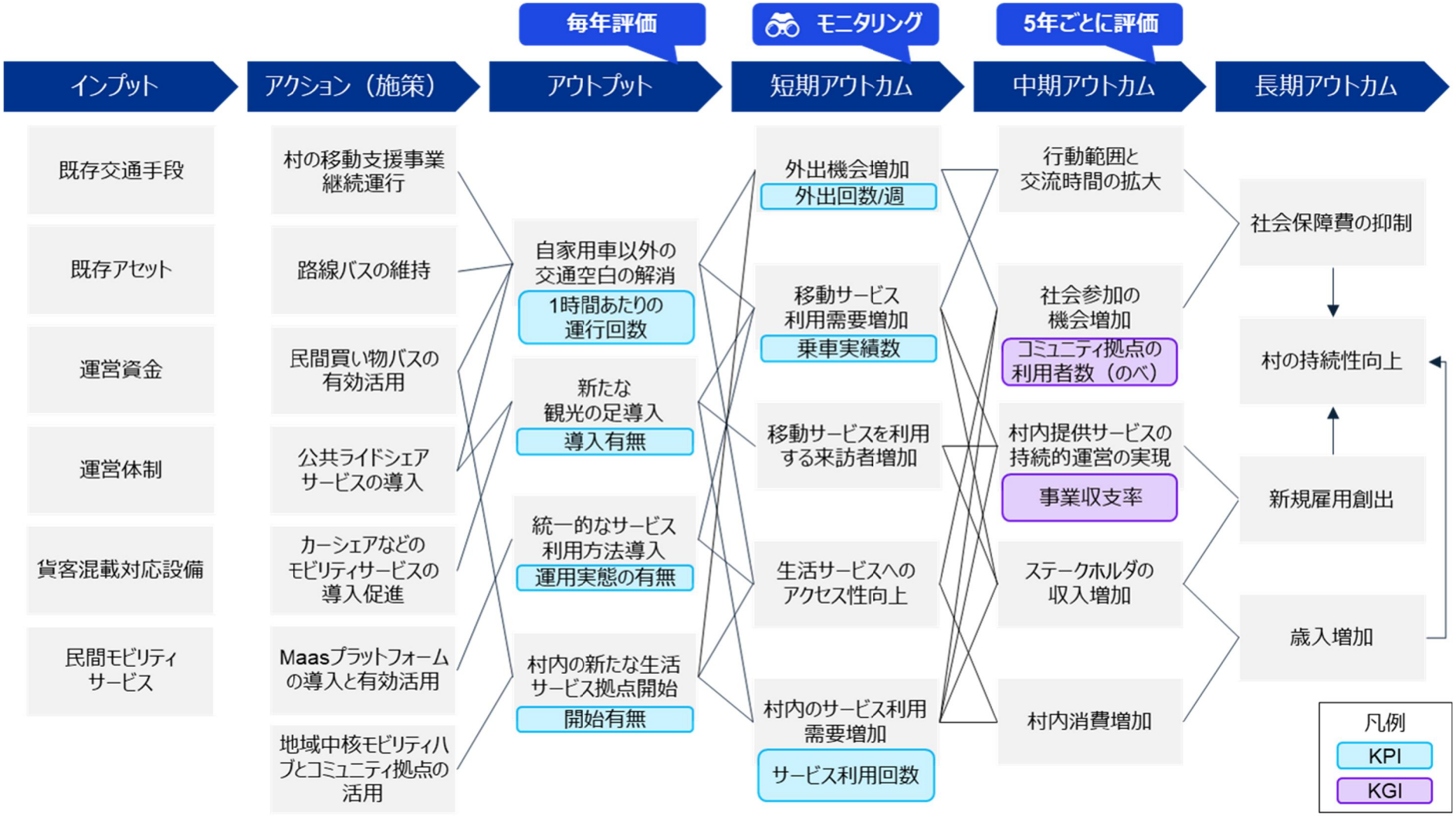


図 48 施策のロジックモデルと各種指標

6.2. 各施策案のモニタリング

(1) 全体モニタリングプロセス

各施策を進めるうえでは、内外の環境や状況の変化に素早く適応した対策を講じる必要があります。そのため、本計画では1年に1回のモニタリングを行うための指標と、5年ごとの計画の改定に向けて評価・検証を行う中間アウトカム相当の指標を設定し、短期で変化を捉えながら進行中の施策・事業の改善を行い、計画改定のタイミングで目標値に対する評価を行ったうえで各事業・施策の効果について検証する、アジャイル※なプロセスで進行します。

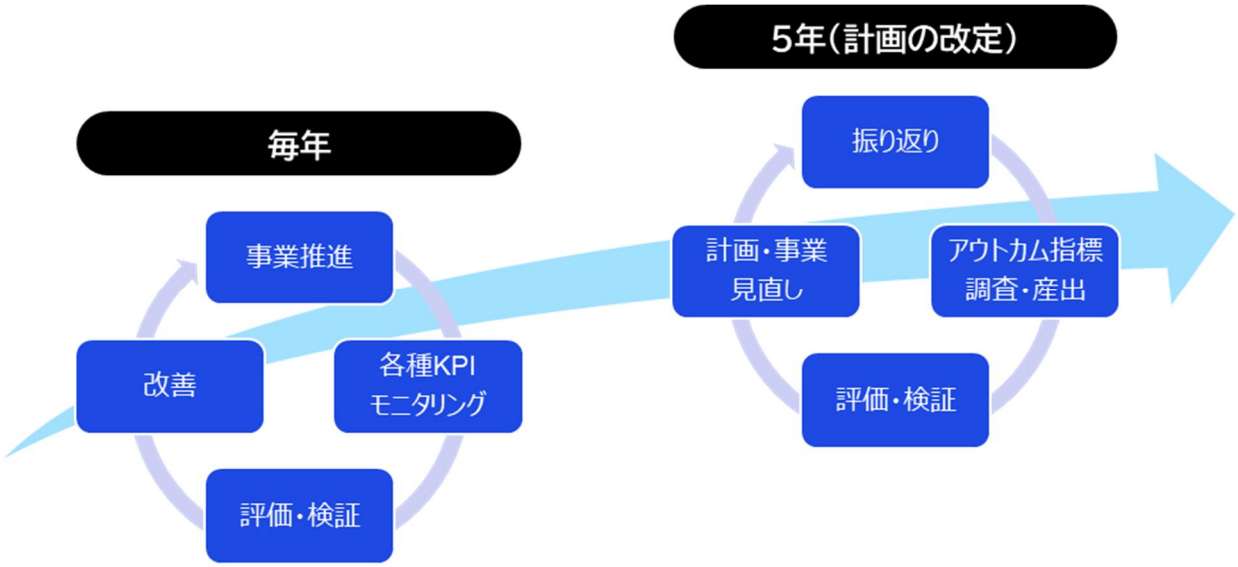


図 49 改善・改定のプロセスイメージ

※ 変化に素早く適応しながら価値を生み出す考え方

1 年のスケジュールとしては、東成瀬村が交通事業に携わる関係者とのコミュニケーションを図りながら、課題や改善点など取り組むべきポイントやその優先度などを整理した上で、地域公共交通活性化協議会に報告して意見を聴取します。

そして、この結果をフィードバックシート※に整理した上で、村内の関係する分野と相談・調整した後に、当該年度の事業の見直しや次年度予算との兼ね合いを図るとともに、交通事業関係者に結果をフィードバックします。

その後、次年度以降の活動方針や具体的な事業計画として、地域公共交通活性化協議会に報告して協議を進め次年度からの実行に移していきます。

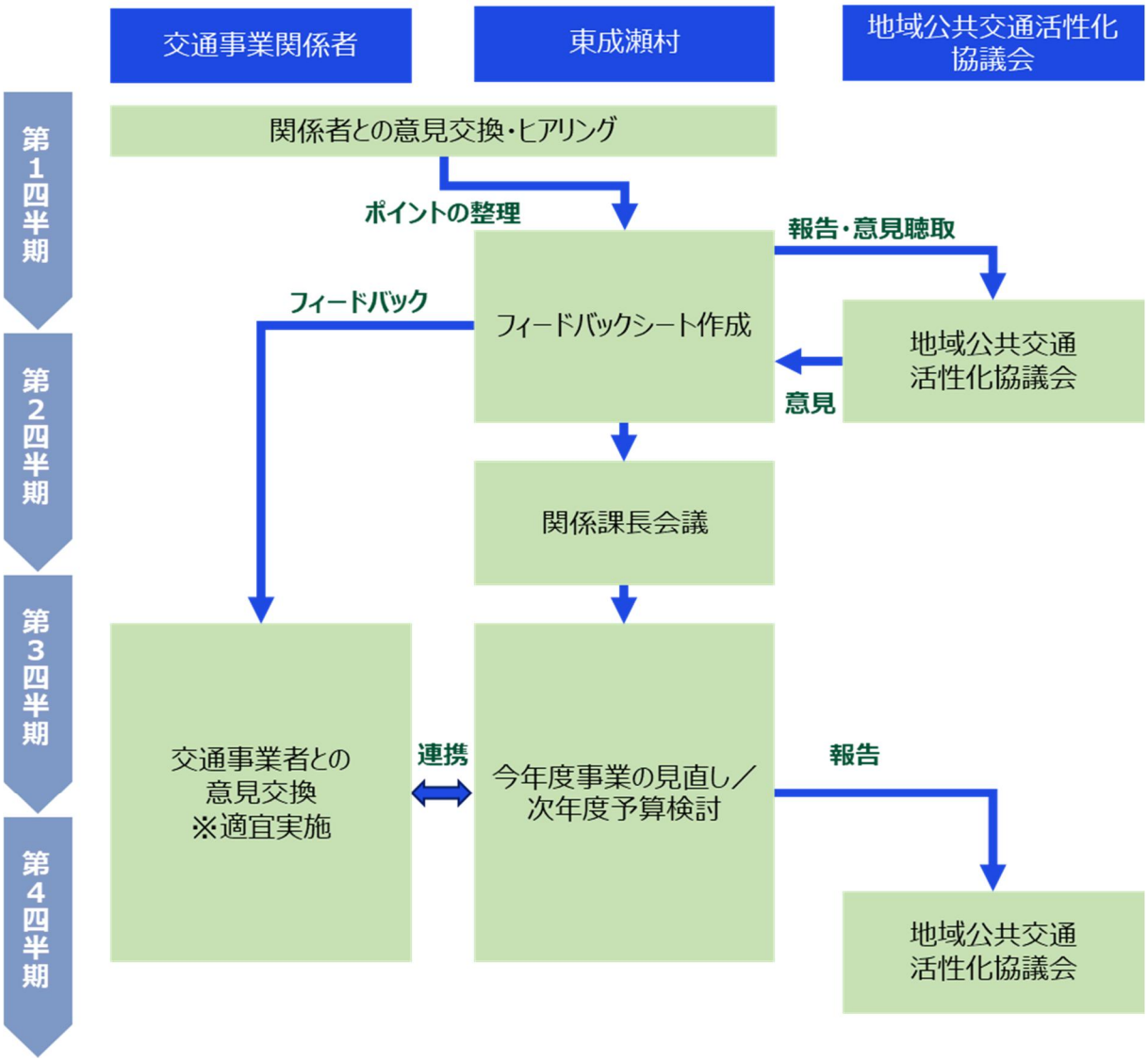


図 50　1 年の進行スケジュール

※ 成果に対して具体的な評価や改善点を伝え、今後の成長や改善を促すための資料・シートのこと

(2) モニタリング体制全体

毎年のモニタリングでは、各施策で取得するデータと村民アンケートや事業者ヒアリングを通じて、東成瀬村の住民や交通事業者など関係者の意見を収集・反映します。

これらの結果をもとに、データ分析と改善提案を行い、産官民が連携して東成瀬村地域公共交通計画を継続的にアップデートします。

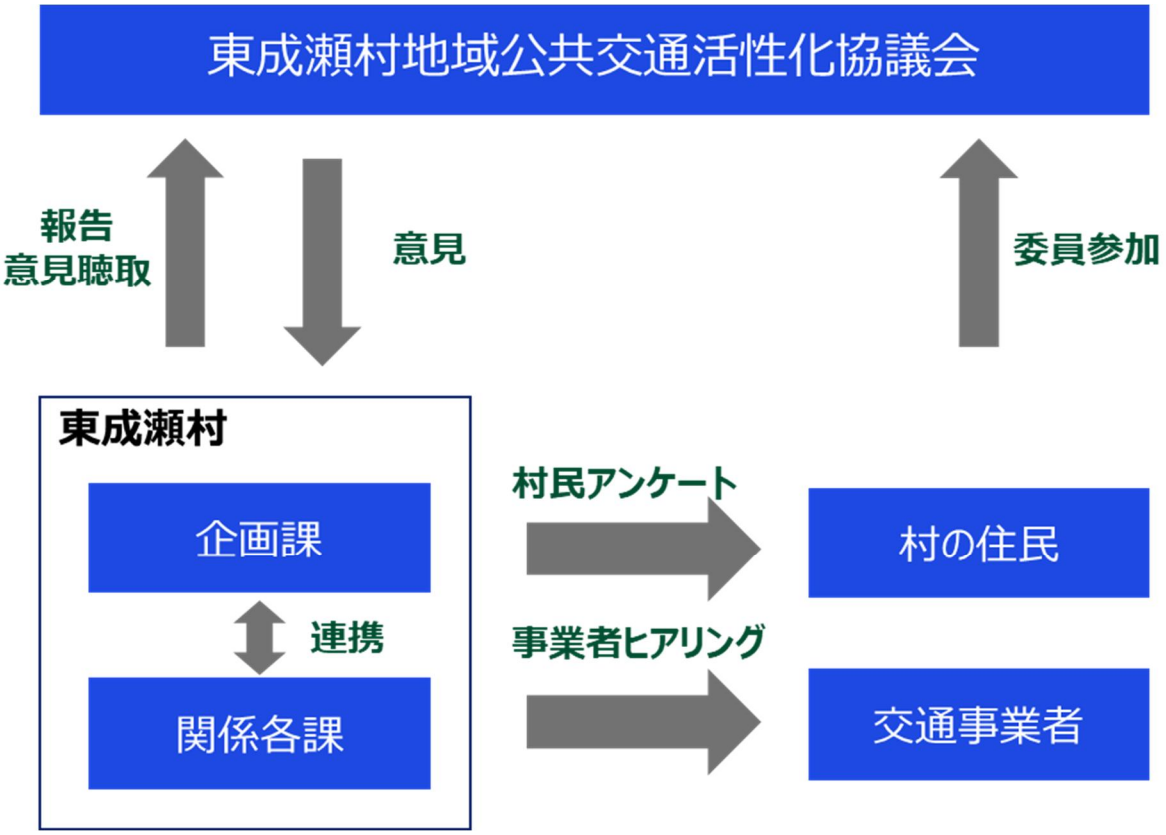


図 51 モニタリング体制

(3) 目標・評価・検証

本計画期間である 5 年間で実施する各施策に対して、毎年のモニタリングで進捗状況を検証する目的で、指標と目標値、およびその検証方法を設定します。

表 7 各施策の指標に対する目標と検証方法

施策		指標	現状	本計画での目標	検証方法
(1)	村の移送支援事業の継続運行	1 時間あたりの運行回数	1 本／時間未満	1 本／時間以上	運行回数は(1)～(4)の合計回数とし、運行時間帯は 6 時～19 時台として実績を計算して検証
(2)	路線バスの維持				
(3)	民間買い物バスの有効活用				
(4)	カーシェアなどのモビリティサービスの導入促進				
(5)	公共ライドシェアサービスの導入	導入有無	無	有	導入の有無を検証
(6)	Maas プラットフォームの導入と有効活用	運用実態有無	無	有	運用の有無を検証
(7)	地域中核モビリティハブとコミュニティ拠点の活用	活用実態有無	無	有	拠点を活用したサービス提供の有無を検証
(8)	産官民協働による改善の継続	ワークショップ等実施有無	1 回／年程度	1 回／年以上	住民参加による改善検討の実施有無を検証

また、本計画の施策・事業を実施することによって狙う効果（アウトカム）については、図 48 に示すロジックモデルに基づいて導出した 2 つの成果指標とそれぞれの目標を設定します。

いずれの指標も現時点では計測対象の事実がないため現状値は示せませんが、各年度の改善策を講じる指針として目標を設定します。

表 8　本計画の成果指標と目標

狙う効果	成果指標（アウトカム）	本計画での目標	目標値の根拠	検証方法
社会参加の機会増加	コミュニティ拠点の利用者数	19 万人/年（延べ人数）	買い物とコミュニティ参加の頻度を元にターゲット人口から算出	各コミュニティ拠点の入退室の延べ人数をカウントして検証
村内提供サービスの持続的運営の実現※(交通と拠点で提供する各種サービス)	村内提供サービス事業の収支率	100%以上	公共交通事業だけではなく、各拠点で運営するサービスも含めて 100%以上の収支率で運営することが持続性につながるため	提供サービスの売り上げ合計を、経費・調達費・必要人件費の合計で割った結果で検証

※地域住民が主体となって共有資源（コモンズ）を維持・活用し、支え合う仕組み（共助・協働）の構築により持続性を確保

この成果を目指すうえでは、毎年のモニタリングプロセスの中で改善を重ねる必要があります。そのためのモニタリング指標とそれぞれの評価方法を以下の表に示します。

表 9　毎年のモニタリング指標と評価方法

狙う効果	指標	評価方法	R7 現状
外出機会増加	外出回数/週	年 1 回、村民アンケート調査を実施。公共交通利用の主ターゲット層である高齢者の週当たりの外出頻度の平均値を用いて、減少していないこと、現状値以上の推移であるかを検証して、各施策の改善策を講じる	3.1 回/週
移動サービス利用需要増加	乗車実績数（月平均）	路線バス、村の移送支援事業、公共ライドシェアサービスのそれぞれの乗車実績数（月平均）を算出して合算し、現状値以上の推移であるかを検証して、各施策の改善策を講じる	2,350 人/月（延べ人数）
村内のサービス利用需要増加	サービス利用回数（月次、年次）	村が提供する移送サービスの利用回数と、連携して提供される村内の各拠点のサービスの利用回数をそれぞれ集計し、その推移が増加傾向にあるか、移動サービスと各拠点のサービスの利用回数を個別に検証して、各施策の改善策を講じる	拠点提供サービス無し