

秋田県地域公共交通計画 (素案)

令和3年12月
秋 田 県

目 次

第1章 計画の概要	1
1. 計画策定の背景と目的	2
1-1 計画策定の背景	2
1-2 計画の目的	2
1-3 計画で使用する用語の定義	3
1-4 計画策定に当たり実施した調査	3
2. 計画の位置づけ	4
3. 計画期間	4
4. 計画の対象となる区域と交通手段	5
4-1 計画の対象区域	5
4-2 計画の対象とする交通手段	6
第2章 秋田県の地域公共交通を取り巻く状況	7
1. 秋田県全体の地域特性の概要	8
1-1 地勢・自然特性	8
1-2 土地利用	11
1-3 人口の推移等	18
1-4 転入・転出(社会増減)の推移	19
1-5 圏域別の人口推移・人口分布	20
1-6 移動特性	38
1-7 観光動向	71
1-8 自動車・運転免許の保有者数	80
1-9 交通事故発生件数等	82
1-10 社会的動向	83
2. 地域公共交通の状況等の概要	84
2-1 地域公共交通の運行状況	84
2-2 公共交通の年間利用者数	117
2-3 地域公共交通に対する財政負担状況	126
2-4 交通事業者の現状	128
2-5 県内の地域公共交通に対する新たな取組	129
2-6 県民の地域公共交通の利用状況等	132
2-7 公共交通の利用環境等	134
3. 各主体の公共交通に関連した意向等	139
3-1 県民の意向等	139
3-2 交通事業者の意向	141
3-3 市町村の意向等	142
3-4 高等学校の意向	143
4. 上位・関連計画において公共交通に求められる役割	144
4-1 上位計画・関連計画の概要	144
4-2 上位計画・関連計画において求められる役割	150
4-3 市町村における計画の策定状況・位置づけ等	151
第3章 秋田県の地域公共交通の課題	156

1. 県全体の課題	157
課題1:将来の秋田の姿を見据えた地域公共交通ネットワークの構築が必要	157
課題2:財政的な制約を踏まえつつも、地域公共交通の維持・確保のみならず、活性化までも図ることが必要	158
課題3:地域公共交通への需要の十分な掘り起こしを通じて、過度な自家用車利用からの脱却が必要	159
課題4:地域公共交通を利用する上での“わかりやすさ”の向上を図ることが必要	160
課題5:地域公共交通の一体性を高めるため、交通結節点等における交通機関同士の接続性の強化が必要	161
課題6:地域公共交通を担う主体の運営体制(人的基盤)の確保・強化が必要	163
2. 圏域別の課題	164
第4章 基本理念・基本方針・基本目標	170
1. 秋田県の地域公共交通に関する基本理念・基本方針	171
1-1 秋田県全体の地域公共交通に関する基本理念・基本方針	171
1-2 県と市町村の役割分担・連携の方向性	173
1-3 県・市町村と交通事業者の役割分担・連携の方向性	174
1-4 県・市町村・交通事業者と県民の役割分担・連携の方向性	174
2. 秋田県の地域公共交通ネットワークの将来像	175
2-1 地域公共交通ネットワークの将来像(県全体)	175
2-2 地域公共交通等の位置づけ	176
3. 圏域別の将来ネットワーク	177
3-1 鹿角・北秋田圏域	178
3-2 山本圏域	180
3-3 秋田圏域	182
3-4 由利圏域	184
3-5 仙北圏域	186
3-6 平鹿・雄勝圏域	188
4. 基本目標(計画期間内に達成する事項)	190
第5章 目標の達成に向けた具体的な施策	198
1. 施策一覧	199
2. 施策の進め方	200
2-1 基本目標1【地域公共交通ネットワークの維持・確保を通じた持続可能性の向上】の達成に向けた施策の進め方	200
2-2 基本目標2【“乗って守る”意識の醸成と“乗れる環境”の創出による過度な自家用車利用からの脱却】の達成に向けた施策の進め方	203
2-3 基本目標3【地域に活力をもたらす地域公共交通ネットワークの構築】の達成に向けた施策の進め方	205
2-4 基本目標4【地域公共交通を元気にする地域の創意工夫の促進による利便性向上・利用者増】の達成に向けた施策の進め方	208
2-5 基本目標5【新たな技術等を活用して、誰にとっても使いやすい地域公共交通への進化】の達成に向けた施策の進め方	211
2-6 基本目標6【地域公共交通を支える運営基盤の強化】の達成に向けた施策の進め方	215
第6章 計画の実現化方策	216
1. 計画の推進体制	217
1-1 計画の推進・管理体制	217
1-2 推進主体と基本的な役割	217
2. 計画の推進方法	218

第1章 計画の概要

1. 計画策定の背景と目的

1-1 計画策定の背景

本県では、人口減少の進行や自家用自動車の普及等により、地域公共交通の利用が減少傾向にあり、地域住民の移動手段として必要不可欠なバス路線や第三セクター鉄道等の運行維持が困難な状況となっています。

地域公共交通を運行する交通事業者は、利用者の減少により経営状況が悪化しているほか、乗務員等の担い手不足や高齢化など、労務環境についても事業継続を図る上で大きな課題となっています。

また、各自治体は、路線バスの運行費への支援や自ら運行するコミュニティ交通の運営等により、その財政負担は増加傾向にあります。

本県の人口は、今後さらに減少していくことが見込まれるものの、地域公共交通は、高齢者の買い物・通院や高校生の通学などといった日常生活の外出手段として、また観光やビジネスなど交流のアクセス手段として、地域内又は地域間をつなぐ重要な役割を引き続き果たすことが求められています。

地域公共交通が抱えるこれらのさまざまな課題を受けて、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され（2020年（令和2年）11月）、地方公共団体に、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとなる「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。

そのため、県では、2021年（令和3）年3月に「秋田県地域公共交通活性化協議会」を立ちあげ、計画の策定に向けて、本県の地域公共交通ネットワークのあり方や活性化に向けた方策等について議論を重ねてきました。

表 令和3年度秋田県地域公共交通活性化会議の開催状況

回数	開催日			
	協議会	地域部会		
		県北	中央	県南・由利
第1回	2021年6月8日	2021年5月20日	2021年5月24日	2021年5月26日
第2回	2021年10月26日	2021年10月12日	2021年10月13日	2021年10月15日
第3回	2021年12月21日	2021年11月26日	2021年11月30日	2021年11月25日
第4回				

※全てリモート開催

1-2 計画の目的

以上の背景を踏まえて、秋田県として関係者が一丸となって目指すべき”地域公共交通のあるべき姿”や、その実現に向けて利用者也巻き込んで”総力戦”として取り組むべき具体的な事業、さらには、事業の進捗をチェックし、改善を重ね続けるための体制等を示すものとして、本計画を策定するものです。

1-3 計画で使用する用語の定義

本計画では、乗合バス路線等について、次のとおり定義します。

表 バス路線等の区分

用 語	内 容
広域路線	市町村を跨いで広域的、幹線的に運行するバス路線
域内交通	1 市町村内を運行するバス路線、コミュニティ交通

また、本県の乗合バス運行費への補助事業では、以下の4つの運行形態に区分しており、本計画でもこの区分に基づき、整理・分析等を行っています。

表 国または県の補助事業の区分

補助対象	運行主体	補助主体	備考
地域間幹線系統	バス事業者	国・県・市町村	複数市町村にまたがる系統
生活バス	バス事業者	県・市町村	原則単一市町村内で完結する系統
フィーダー系統	市町村・バス事業者	国・県	鉄道・幹線系統に接続する枝線
マイタウン・バス	市町村	県	乗合タクシー等のコミュニティ交通

1-4 計画策定に当たり実施した調査

本計画の策定に当たり、地域における移動の特性やニーズ、地域公共交通の担い手である交通事業者の意向等を把握するため、以下の調査を実施しました。

表 計画策定に当たり実施した調査一覧

No.	調査名称	調査方法	調査の目的
1	県民アンケート調査	郵送配布・郵送回収	○県民の移動実態、公共交通の利用実態等を把握
2	高等学校アンケート調査	メール配布・メール回収	○高校生の通学実態（居住地・手段・時間等）を把握
3	主要施設等アンケート調査	郵送配布・郵送回収	○県内の施設等による送迎サービス等を把握
4	交通事業者ヒアリング調査	対面・リモート	○交通事業者の運営上及び公共交通運行上の問題・課題等を把握
5	広域バス路線乗り込み調査	調査員の直接乗り込み	○広域路線バスの利用特性等を把握
6	主要交流拠点乗り継ぎ調査	WEB配布・WEB回収	○主要な拠点における広域的な乗り継ぎの実態等を把握
7	交通拠点利用環境調査	現地調査	○交通拠点における待合環境・バリアフリー環境等の実態を把握

2. 計画の位置づけ

本計画は、県政の方針等を定める「新秋田元気創造プラン」を上位計画として位置づけるとともに、当該プランに定める基本的な方針や方向性等との整合性を図るものとします。

また、都市計画や観光、医療、福祉、教育などの他分野における各種計画を関連計画として位置づけ、これらの計画に掲げる施策等とも連携し、相互に補完し合いながら、秋田県の将来像の実現に向けた取組を進めるものとします。

なお、県の地域公共交通計画では、主に複数の市町村間を運行する路線バスや鉄道など広域的な機能を担う地域公共交通について検討していますが、圏域ごとの地域公共交通の課題や方向性についても整理していることから、今後、市町村において地域公共交通計画を策定及び改訂する上での方向性を示すとともに、主に日常生活に密着したコミュニティバスなど域内交通を検討する市町村計画と連携・補完しながら、県全体の地域公共交通ネットワークの構築を図るものとします。

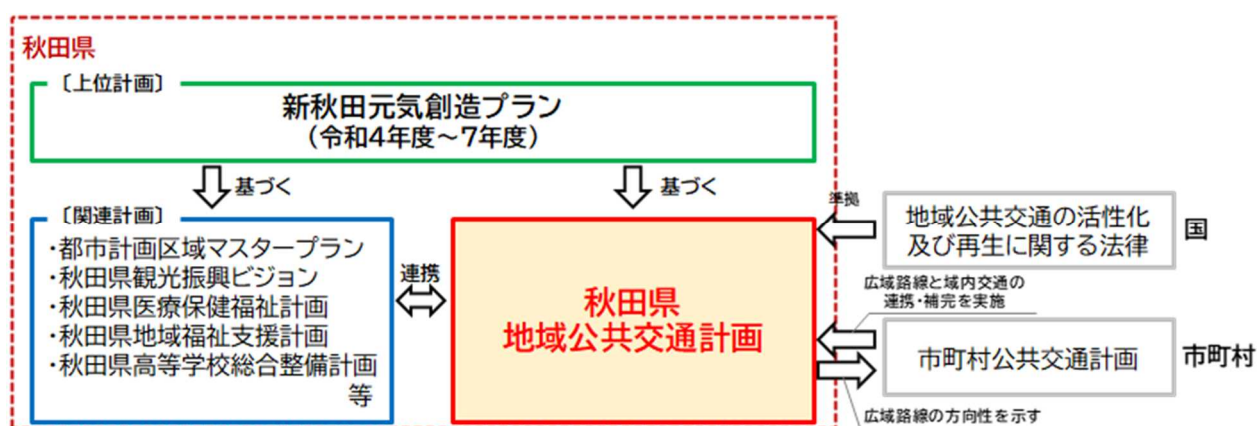


図 計画の位置づけ

3. 計画期間

本計画の計画期間は2022年度（令和4年度）から2026年度（令和8年度）までの5か年とします。なお、本計画に示す内容等については、上位計画である新秋田元気創造プランの見直しや、本計画の根拠となる法律・制度等の改正、その他社会情勢等の変化など、地域公共交通等を取り巻く状況に変化が生じた場合には、計画期間内であっても必要に応じて見直し等を行うものとします。

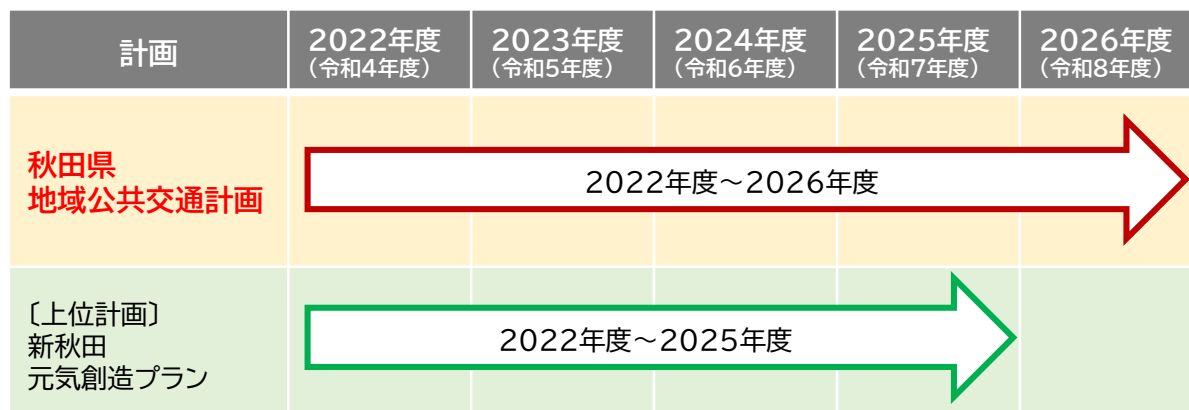


図 計画期間

4. 計画の対象となる区域と交通手段

4-1 計画の対象区域

本計画の対象区域は秋田県全域を対象としますが、生活圏域ごとに移動特性や運行する地域公共交通ネットワークの特性等が異なることから、本計画では県全体での方針等に加え、圏域別の方針等についても整理することとします。

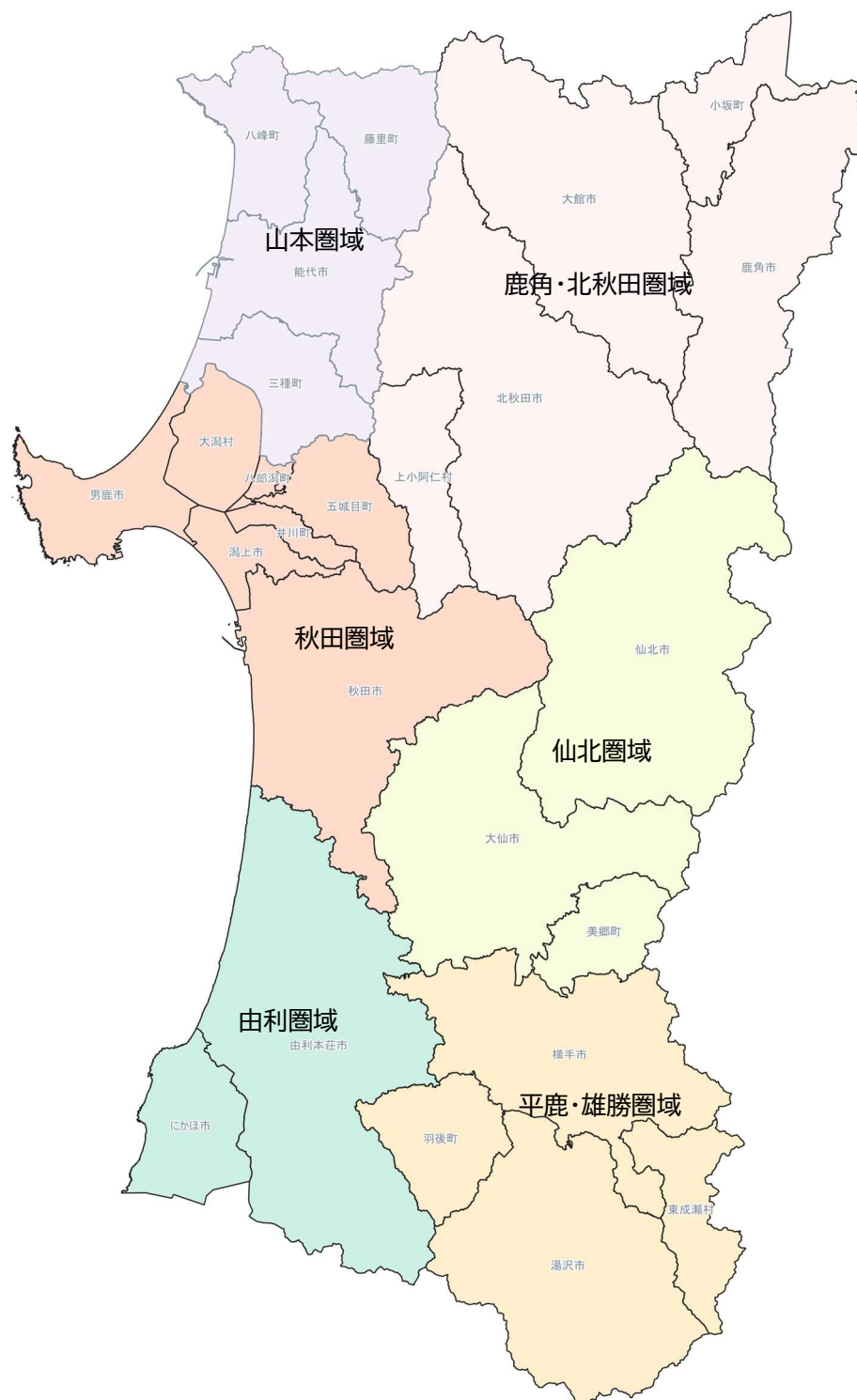


図 計画の対象区域

4-2 計画の対象とする交通手段

多様化する移動需要に対して既存の地域公共交通サービスだけで対応することが困難となっている現状を踏まえ、今般の活性化再生法の改正の趣旨の一つとして、地域公共交通だけではなく、地域にあるさまざまな移動サービスを総動員して、移動需要に対応する方向性が示されています。

本計画においても既存の地域公共交通サービスだけではなく、地域にあるさまざまな移動サービスの活用等を念頭に、計画の対象とする交通手段については以下のとおりとします。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">(1) 路線バス(2) マイタウン・バス等のコミュニティ交通(3) 鉄道（新幹線、JR在来線、第三セクター鉄道）(4) タクシー(5) 高速バス(6) 飛行機(7) フェリー(8) 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送、福祉有償運送）(9) 旅客運送以外の移動サービス（施設運送サービス、スクールバスなど）(10) レンタカー |
|---|

第2章 秋田県の地域公共交通を取り巻く状況

1. 秋田県全体の地域特性の概要

1-1 地勢・自然特性

(1)面積・地勢

本県は、東京都のほぼ真北約 450km の日本海沿岸にあり、東西約 111km、南北 181km、総面積は 11,615.55km² と、全国では 6 番目の広さで、日本の面積の約 3.1% を占めており、周囲は、北は青森県と、東は岩手県と、南は山形県及び宮城県と隣接し、西は日本海に面しています。

東の県境を奥羽山脈と那須火山帯が縦走し、八幡平、駒ヶ岳、栗駒山の各火山と田沢湖、十和田湖の両カルデラ湖を形成しています。また、北の県境には、世界自然遺産に登録された白神山地、南の県境には、東北第二位の高峰である鳥海山が位置しており、これらはいずれも本県の代表的な観光名所となっています。

また、県北には花輪、大館、鷹巣の各盆地、県南には横手盆地などがあり、一方、雄物川、米代川、子吉川の三大河川の下流には秋田、能代、本荘の各平野が広がっており、これらの地域には多くの生活圏が存在しています。

本県の可住地面積は、3,204.37km²（総面積の 27.5%）となっており、圏域別では、秋田圏域が約 707.53km² で約 2.2 割と最も多く、仙北圏域が約 616.29km² で約 1.9 割、平鹿・雄勝圏域が約 572.56km² で約 1.8 割、鹿角・北秋田圏域が約 566.15km² で約 1.8 割、由利圏域が約 375.4km² で約 1.2 割、山本圏域が約 366.45km² で約 1.1 割となっています。

表 面積及び可住面積

項目	総面積	可住面積
単位	km ²	km ²
秋田県全体	11,615.6	3,204.4
鹿角・北秋田圏域	3,231.9	566.2
県対比	27.8%	17.7%
山本圏域	1,191.2	366.5
県対比	10.3%	11.4%
秋田圏域	1,694.9	707.5
県対比	14.6%	22.1%
由利圏域	1,450.7	375.4
県対比	12.5%	11.7%
仙北圏域	2,128.7	616.3
県対比	18.3%	19.2%
平鹿・雄勝圏域	1,918.2	572.6
県対比	16.5%	17.9%



図 地勢図

出典：統計で見る市区町村のすがた 2021

(2)気候

県内の全域が豪雪地帯（12 市町村）又は特別豪雪地帯（13 市町村）に指定されており、降雪量の多い環境に加えて、特に冬季の 12 月から 3 月にかけては北西の季節風の影響により、荒天が続くなど、厳しい積雪環境が特徴です。

表【月ごとの降水量】過去 30 年間の平均値(1991 年～2020 年)

(mm)

	鹿角	鷹巣	阿仁合	能代	秋田
1月	79.4	116.7	164.3	114.8	118.9
2月	68.7	92.4	125.0	86.0	98.5
3月	84.1	97.0	132.0	79.5	99.5
4月	89.2	103.4	131.8	86.3	109.9
5月	93.1	116.3	133.9	105.5	125.0
6月	108.3	119.8	136.6	100.2	122.9
7月	200.6	214.7	233.8	162.5	197.0
8月	190.4	198.1	240.0	155.9	184.6
9月	149.3	164.7	193.9	154.6	161.0
10月	138.8	162.7	191.2	147.7	175.5
11月	136.0	167.8	218.0	157.5	189.1
12月	116.3	151.4	199.3	143.9	159.8
計	1454.1	1704.7	2099.7	1494.4	1741.6

	本荘	矢島	角館	横手	湯沢
1月	153.7	234.5	171.6	184.1	155.8
2月	106.5	158.6	140.5	119.5	94.2
3月	105.0	142.8	135.7	95.4	80.8
4月	101.6	113.5	129.1	85.3	69.8
5月	112.6	109.2	148.7	100.1	86.6
6月	119.7	127.5	152.3	113.8	104.9
7月	190.2	196.8	273.6	194.4	172.8
8月	202.4	191.5	254.9	183.6	166.1
9月	180.4	179.0	180.5	136.6	137.6
10月	189.9	217.0	171.5	144.6	141.2
11月	217.0	287.0	202.5	174.1	164.2
12月	190.1	293.5	197.8	206.0	189.0
計	1838.7	2250.8	2158.4	1737.3	1567.4

出典：気象庁

表【月ごとの降雪の深さ合計】過去 30 年間の平均値(1991 年～2020 年)

(cm)

	鹿角	鷹巣	阿仁合	能代	秋田	本荘	矢島	角館	横手	湯沢
1月	182	183	259	129	100	125	225	218	276	266
2月	150	145	198	106	79	99	166	175	202	195
3月	100	68	127	30	30	22	87	95	106	99
4月	2	1	13	1	1		4	7	6	7
11月	13	8	21	5	6	10	15	12	23	16
12月	132	113	170	66	59	62	135	130	186	177
計	579	514	778	337	273	315	625	630	793	754

出典：気象庁

表【最積雪深の観測記録】2021 年 10 月 30 日現在

(cm)

	鹿角	鷹巣	阿仁合	能代	秋田	本荘	矢島	角館	横手	湯沢
最深 積雪	130	131	188	92	117	93	177	169	203	175
年月日	H27. 2.10	H24. 1.30	H25. 2.25	H18. 1.5	S49. 2.10	H10. 11.19	H23. 1.30	S61. 2.26	H13. 2.5	H23. 2.1

出典：気象庁

1-2 土地利用

県民等の移動手段として地域公共交通を考える上で、市街地の形成状況（施設の集積）など、土地利用状況を踏まえることが重要です。

ここでは、地域公共交通を考える上での基礎資料として、本県における土地利用状況について、圏域ごとに整理します。

表 使用するデータ

○出典：国土数値情報（国土交通省）
○整理年度：2016 年度（平成 28 年度） ※2021 年 12 月時点の最新データ
○概要：衛星画像を用いて土地利用状況を判別し、整理したデータ。 家屋やさまざまな施設などに利用されている土地については、建物用地として整理されるほか、農用地・森林・水系（河川・湖・海など）を整理。

(1)鹿角・北秋田圏域

鹿角市や大館市、北秋田市においては、駅周辺に建物用地が多く、市街地が形成されています。他方で、各市の郊外部でも主要な道路沿線に建物用地があり、広い範囲に居住環境が形成されています。

小坂町と上小阿仁村には鉄道が運行していませんが、比較的まとまった範囲に建物用地があり市街地を形成しています。

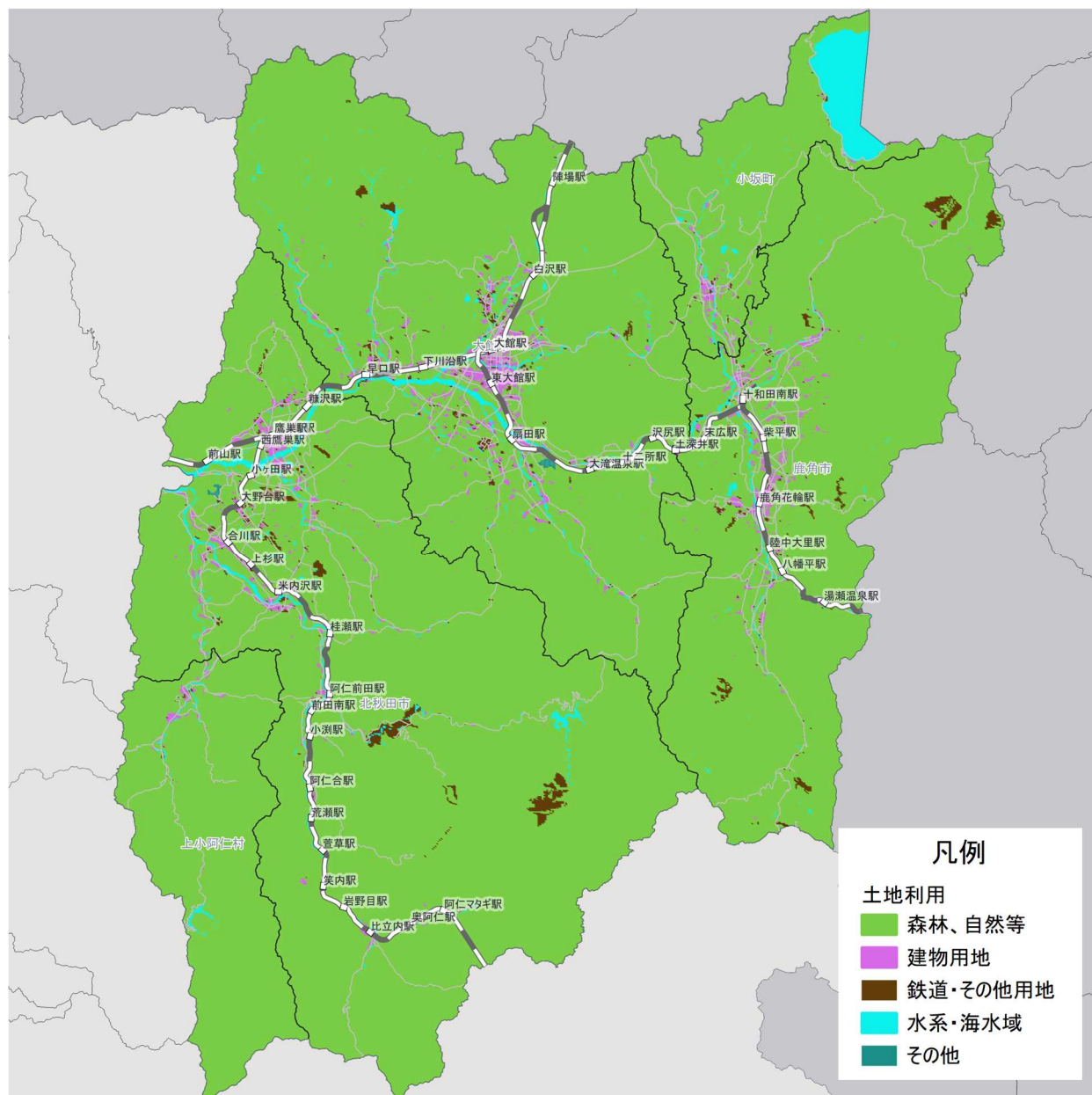


図 鹿角・北秋田圏域の土地利用状況図(2016)

出典：国土数値情報

(2)山本圏域

能代市では、能代駅や東能代駅周辺に建物用地が多く、駅周辺を中心に市街地が形成されています。郊外部では、駅周辺での建物用地は少なく、主要な道路沿線に建物用地があり、広い範囲に居住環境が分散して形成される状況となっています。

八峰町、藤里町及び三種町においても、主要な道路沿線に建物用地が多く、広い範囲に居住環境が形成されています。

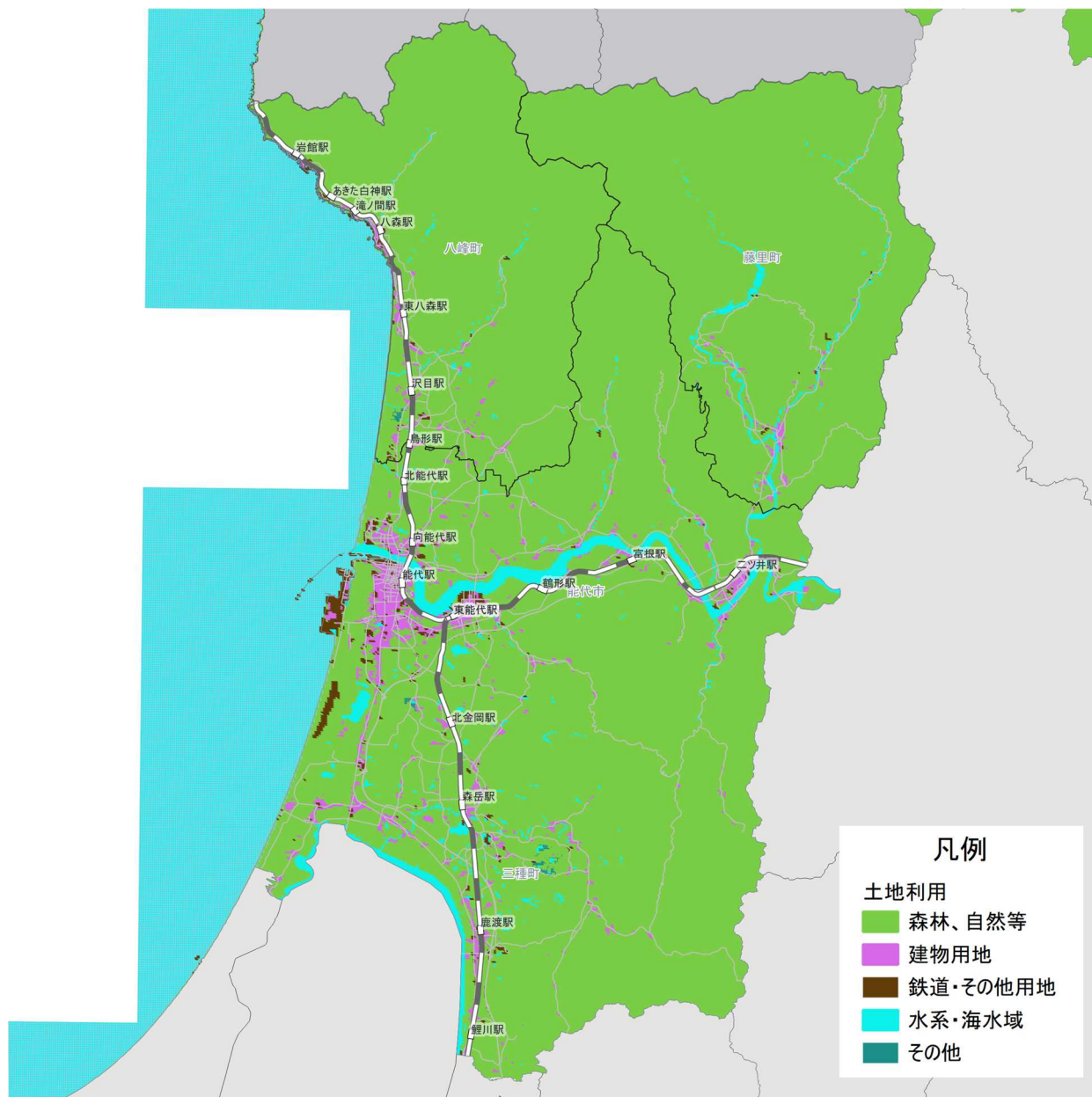


図 山本圏域の土地利用状況図(2016)

出典：国土数値情報

(3)秋田圏域

秋田市では、都市計画により市街化区域と市街化調整区域を設定していることから、市街化区域内には建物用地が多く、区域一体に市街地を形成しています。また、市街化調整区域においても分散して建物用地があり、郊外部の広い範囲でも居住環境が形成されている状況となっています。

潟上市や男鹿市、八郎潟町では鉄道沿線に建物用地の集約がみられる一方で、男鹿市や五城目町、井川町においては、郊外部の広い範囲に建物用地が分散しています。

大潟村では比較的まとまった範囲に建物用地がみられ、特定の範囲内に市街地が形成される状況にあります。

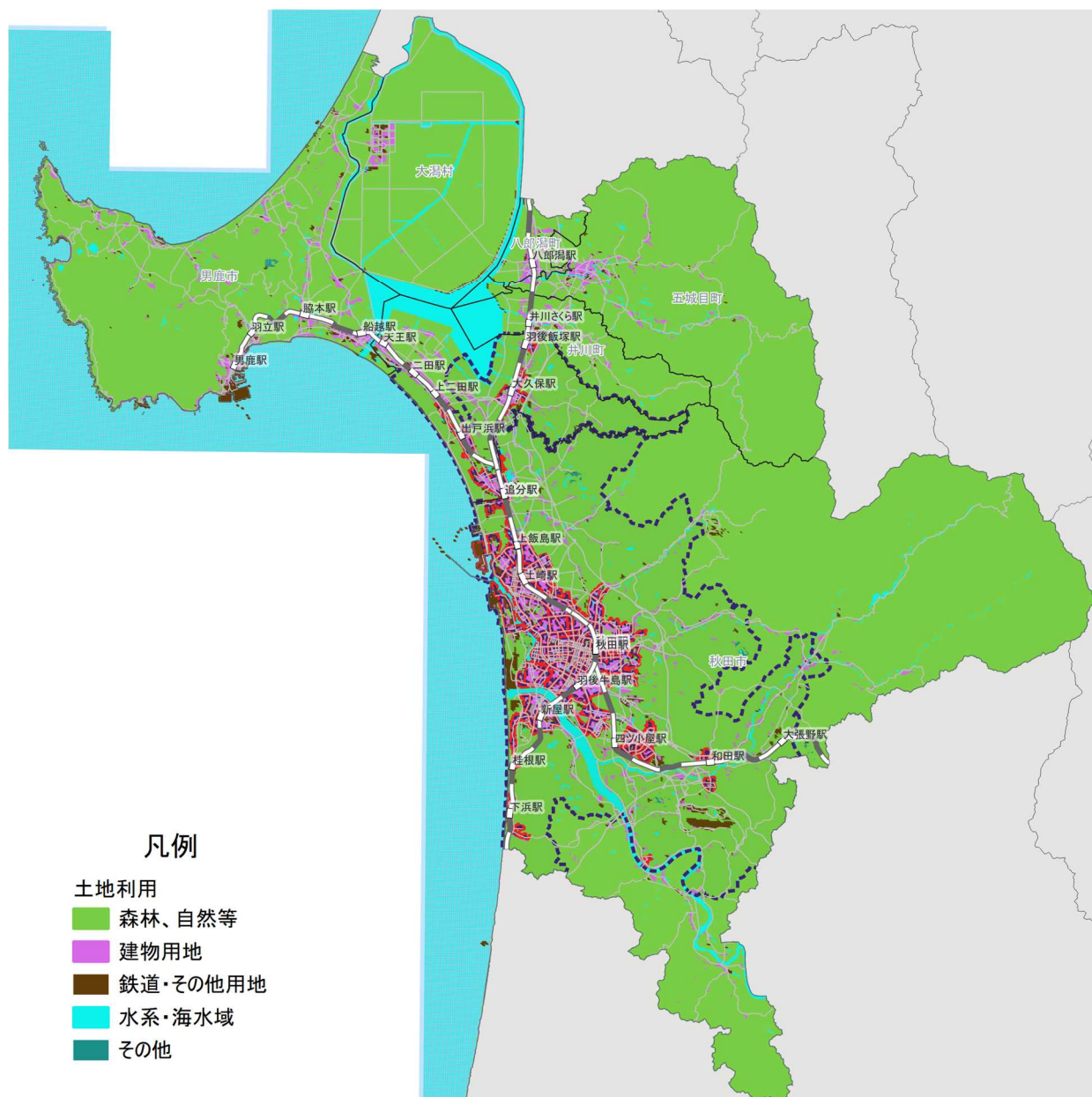


図 秋田圏域の土地利用状況図(2016)

出典：国土数値情報

(4)由利圏域

由利本荘市では、羽後本荘駅周辺に建物用地が多く、市街地を形成しています。また、主要な道路の沿線などにも建物用地があり、広い範囲に居住環境が形成される状況にあります。

にかほ市では市内の3駅周辺（仁賀保駅、金浦駅、象潟駅）に建物用地がみられ、駅周辺に市街地が形成されている一方で、郊外部の広い範囲にも建物用地があり、広い範囲に居住環境が形成される状況にあります。

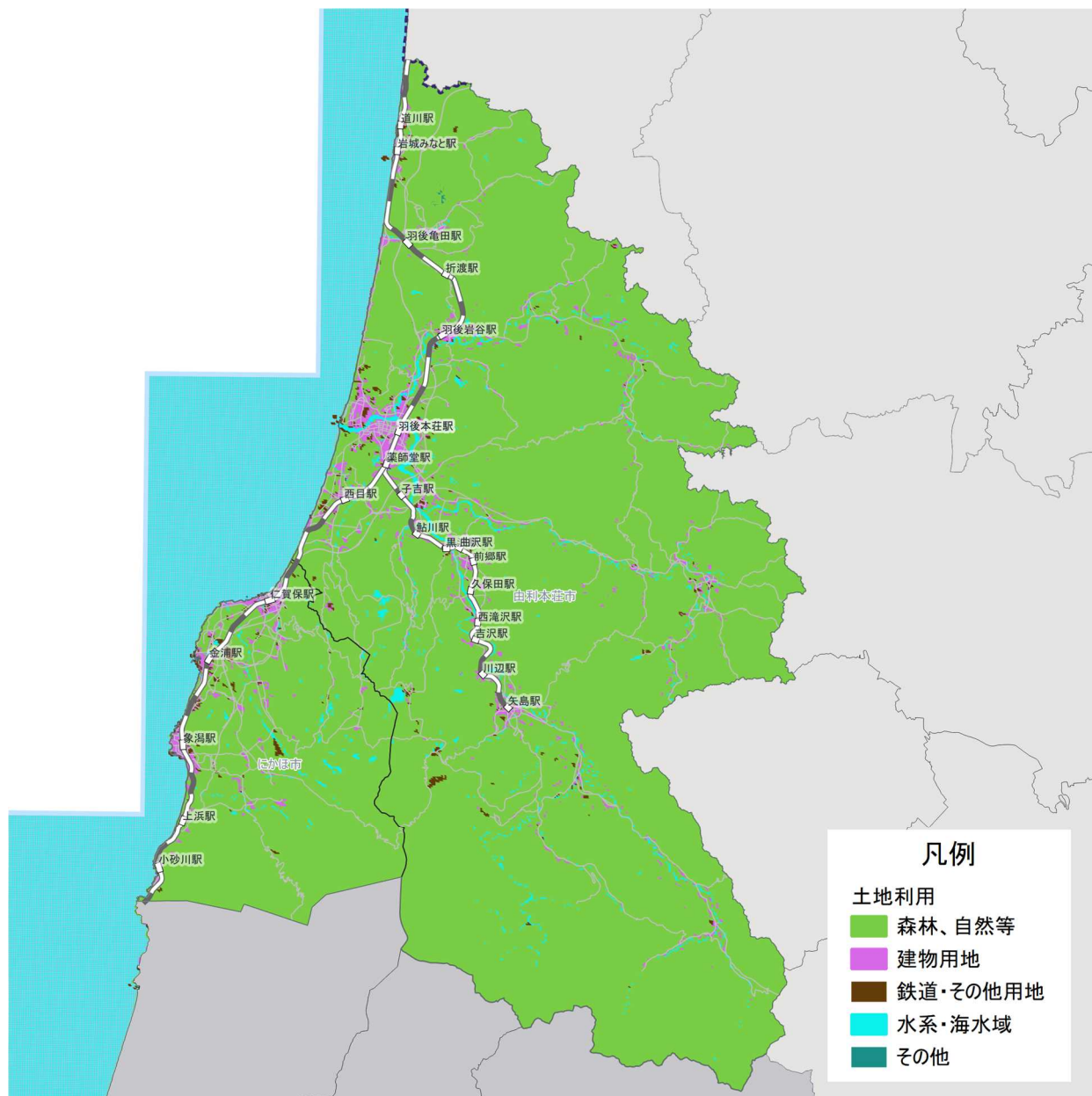


図 由利圏域の土地利用状況図(2016)

出典：国土数値情報

(5)仙北圏域

大仙市では大曲駅や神宮寺駅、刈和野駅周辺、仙北市では田沢湖駅や角館駅周辺に建物用地が多く、各駅の周辺に市街地が形成される状況にあります。

また、主要な道路沿線などにも建物用地があり、広い範囲に居住環境が形成される状況となっています。特に大仙市や美郷町では他の市町村に比べても、その傾向が顕著となっています。

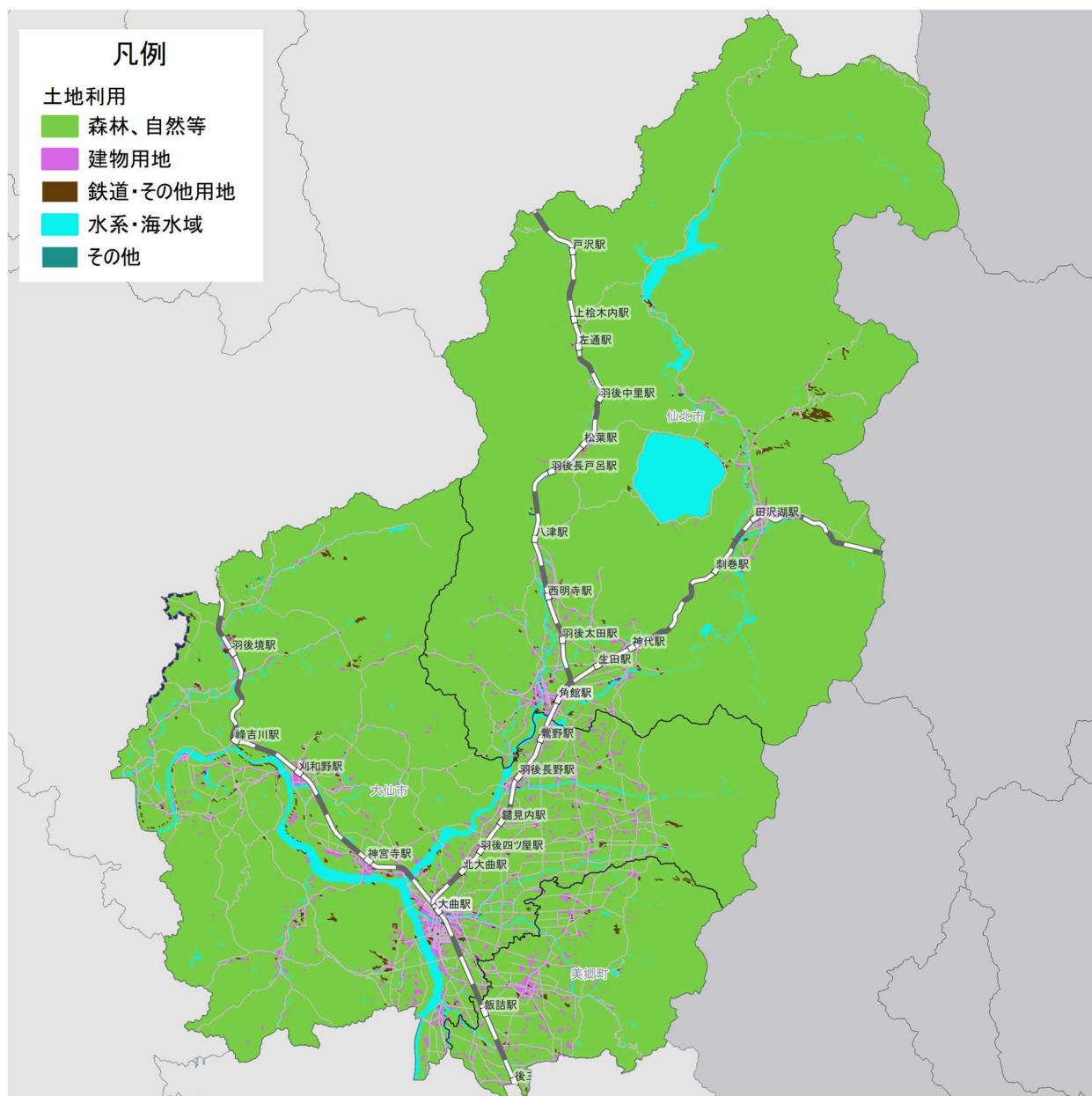


図 仙北圏域の土地利用状況図(2016)

出典：国土数値情報

(6)平鹿・雄勝圏域

横手市では横手駅や十文字駅周辺、湯沢市では湯沢駅周辺に特に建物用地が多く、各駅の周辺に市街地を形成する状況にあります。

なお、横手市では特に郊外部の広い範囲に建物用地が分散しており、居住環境が広範囲に形成されている状況となっています。

羽後町や東成瀬村においても、主要な道路沿線に建物用地があり、広い範囲に居住環境が分散して形成されている状況となっています。

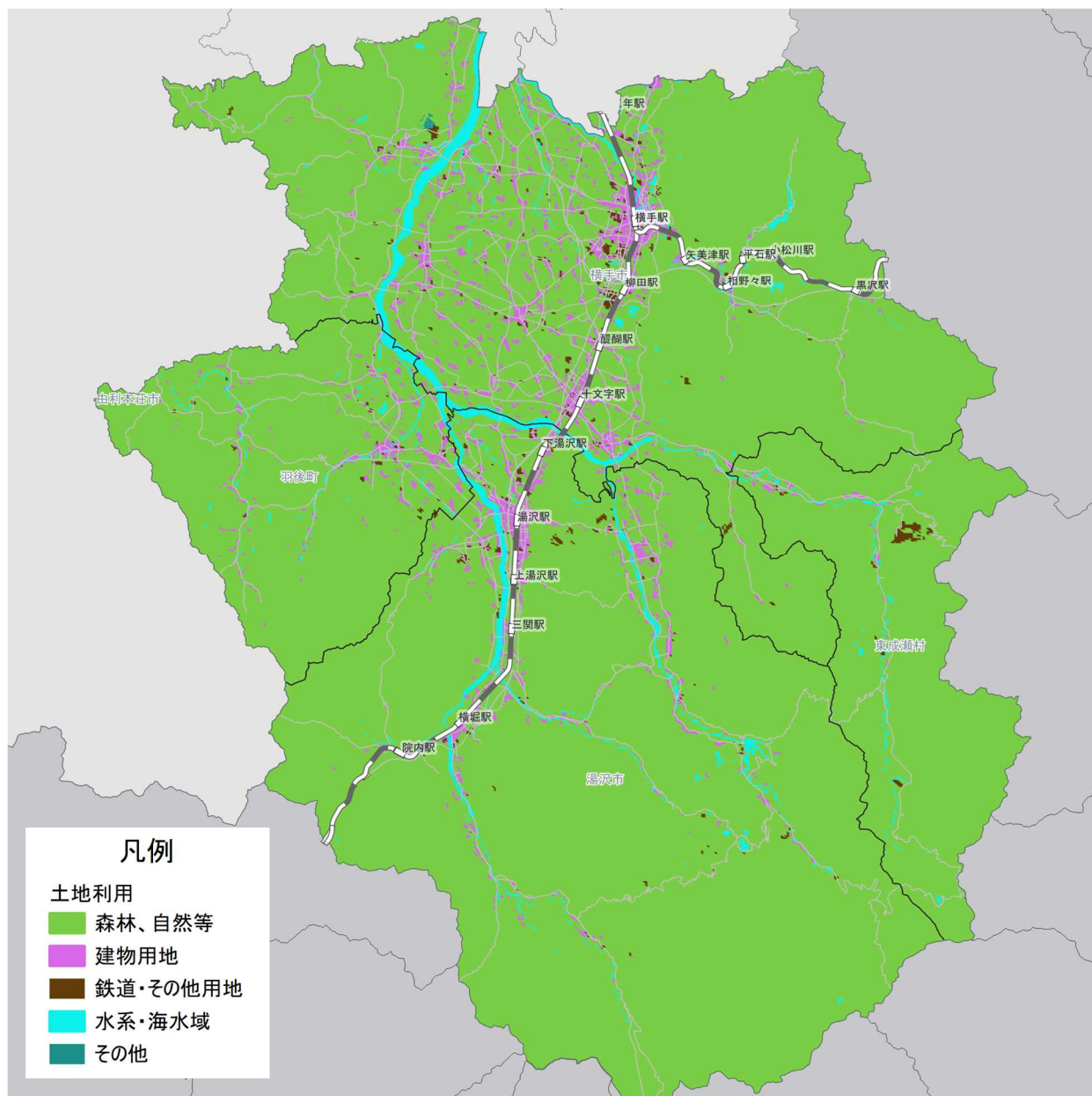


図 平鹿・雄勝圏域の土地利用状況図(2016)

出典：国土数値情報

1-3 人口の推移等

2021 年（令和 3 年）10 日 1 日現在の秋田県の人口は 937,377 人となっています。昭和 57 年以降減少が続いており、2017 年（平成 29 年）には 100 万人台を割り込み、その後も 1 万人を超えるペースで減少しています。

本県では、県外への転出数が県内への転入を上回る社会減に加え、平成 5 年以降は、出生数を死亡数が上回る自然減も同時に進行しています。2020 年（令和 2 年）国勢調査結果では、前回の 2015 年（平成 27 年）国勢調査からの人口減少率が 6.2%と全国で最も大きくなっており、国立社会保障・人口問題研究所が 2018 年（平成 30 年）3 月に公表した「日本の地域別将来推計人口」では、2045 年（令和 27 年）の県人口を約 60 万人に減少すると推計しています。

また、2020 年（令和 2 年）の総人口に占める年齢 3 区分別の割合を 2015 年（平成 27 年）と比較すると、年少人口では 0.8 ポイントの減少、生産年齢人口では 3.0 ポイントの減少の一方で、高齢人口では 3.8 ポイントの増加となっており、人口減少とともに高齢化も進行しています。

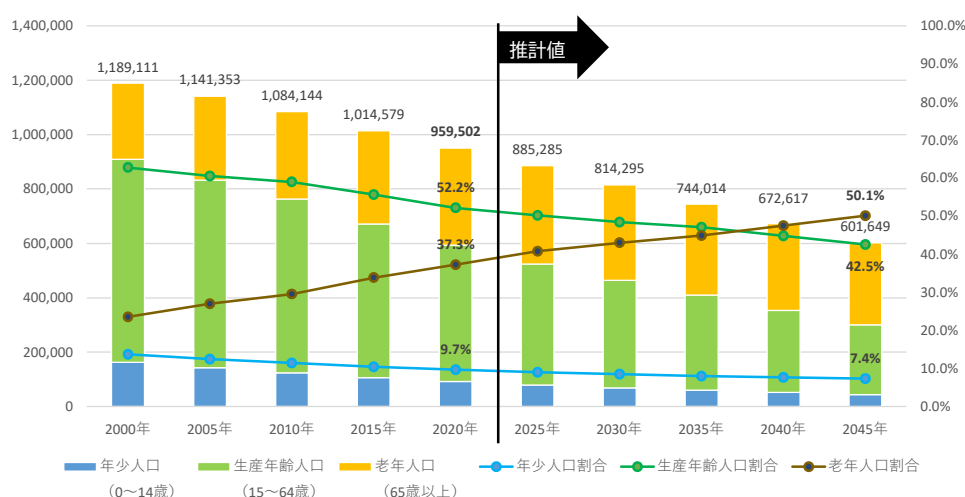


図 総人口及び年齢3区分人口の推移

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

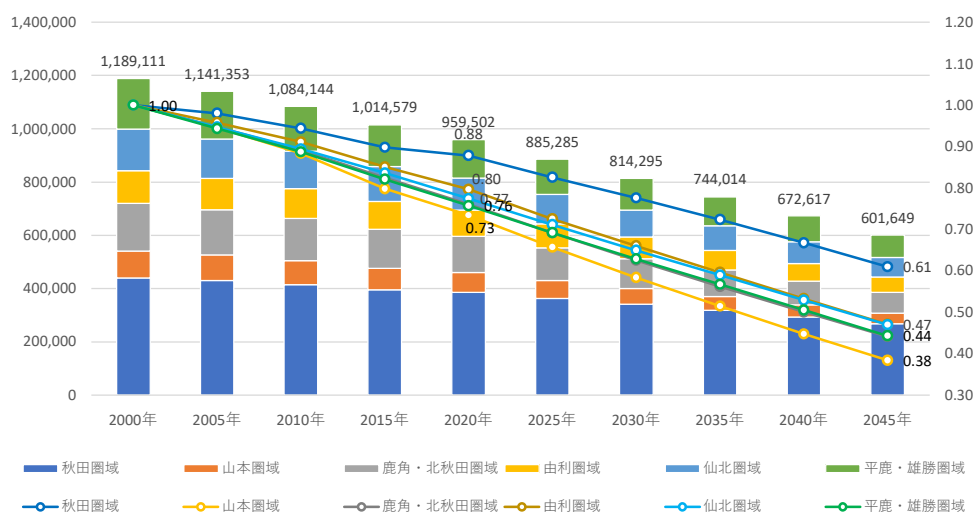


図 圏域別人口の推移(2020 年を 1.0 とした場合の推移)

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

1-4 転入・転出(社会増減)の推移

本県では県外への転出者が県内への転入者を上回る、転出超過の状況が過去 10 年続いており、定住化が進まないことが人口減少の大きな要因となっています。

2018 年（平成 30 年）から 2020 年（令和 2 年）にかけて転出超過がやや緩和したもの、今後も同様の傾向が続く場合には、人口減少にも大きく影響するものと考えられます。

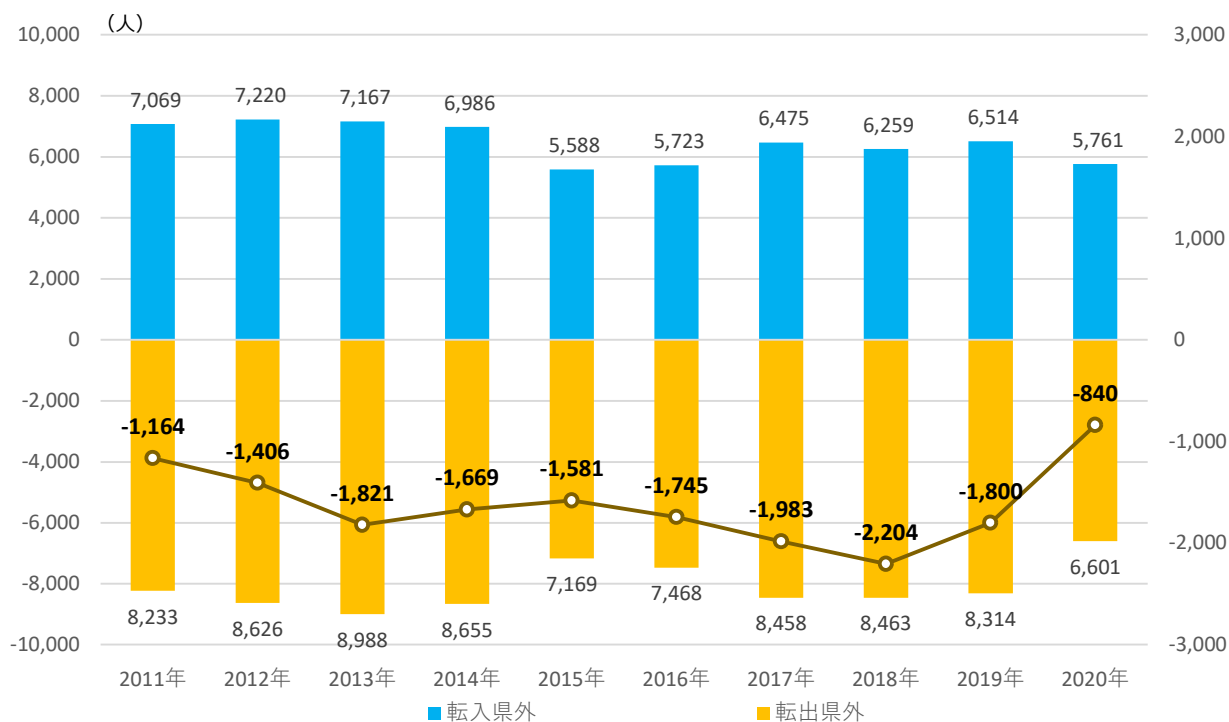


図 転入・転出(社会増減)の推移

出典：秋田県の人口と世帯（秋田県）

1-5 圏域別の人口推移・人口分布

(1) 鹿角・北秋田圏域

①人口推移

鹿角・北秋田圏域では、2035年（令和17年）に圏域の総人口が10万人を下回り、また同年には老年人口（65歳以上）が生産年齢人口（15～64歳）を上回る推計となっています。

2045年（令和27年）には、高齢化率が51.0%と、住民2人に1人以上が65歳以上となり、移動に制約の大きい高齢者が増加することが見込まれます。

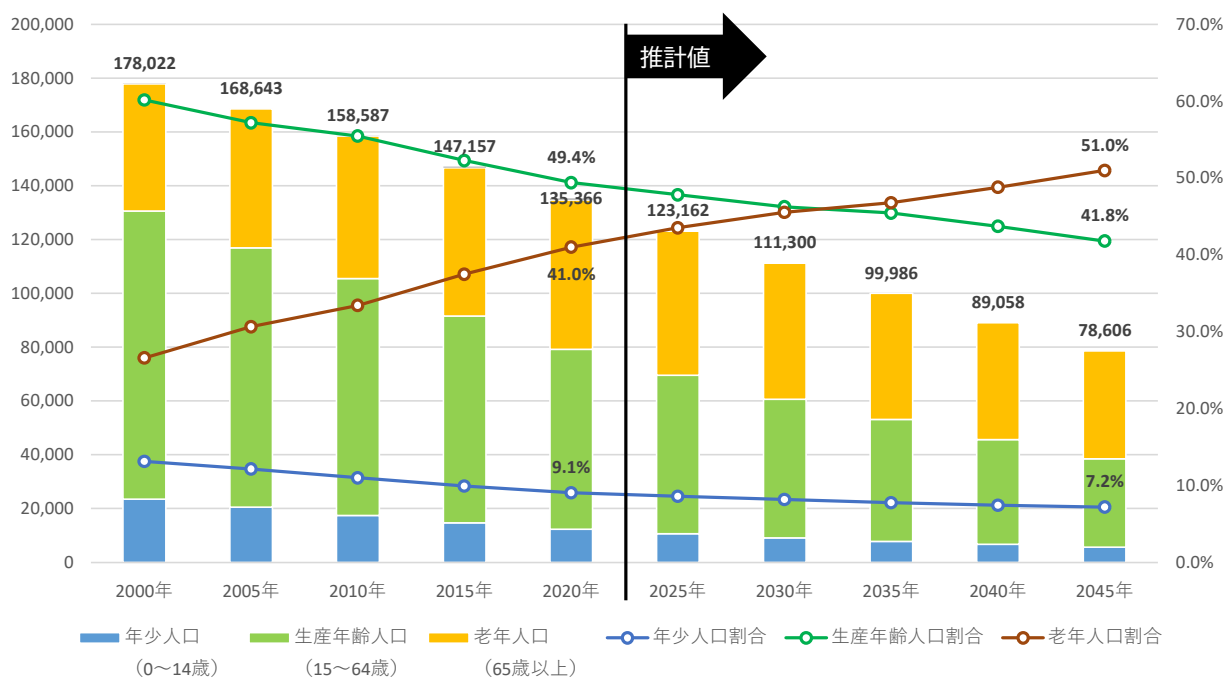


図 圏域の人口及び年齢3区分人口の推移

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

②人口分布(現状:2015)

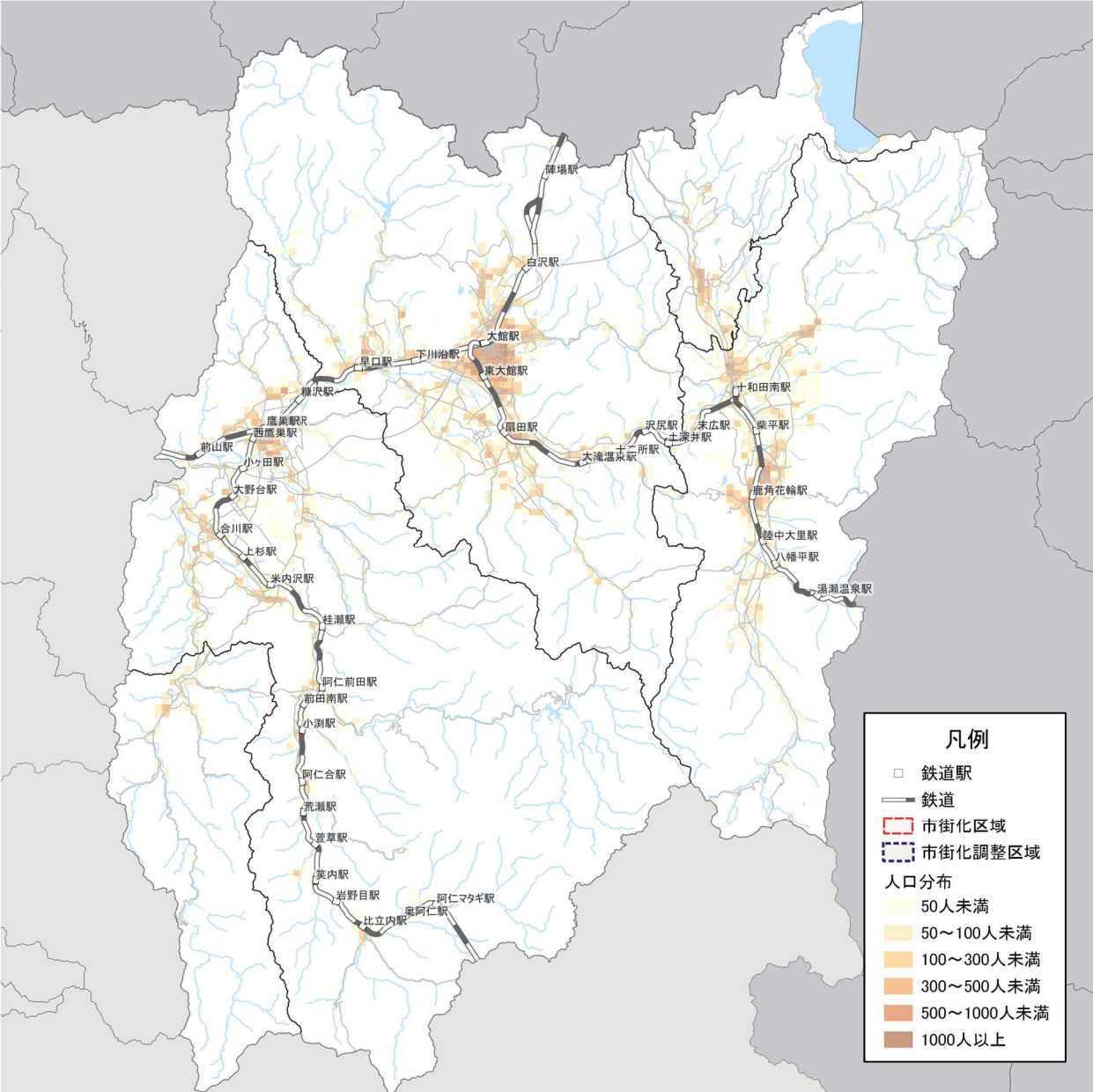


図 鹿角・北秋田圏域の人口分布(現状:2015)

出典：国勢調査

③高齢化率(65 歳以上)の人口分布(現状:2015)

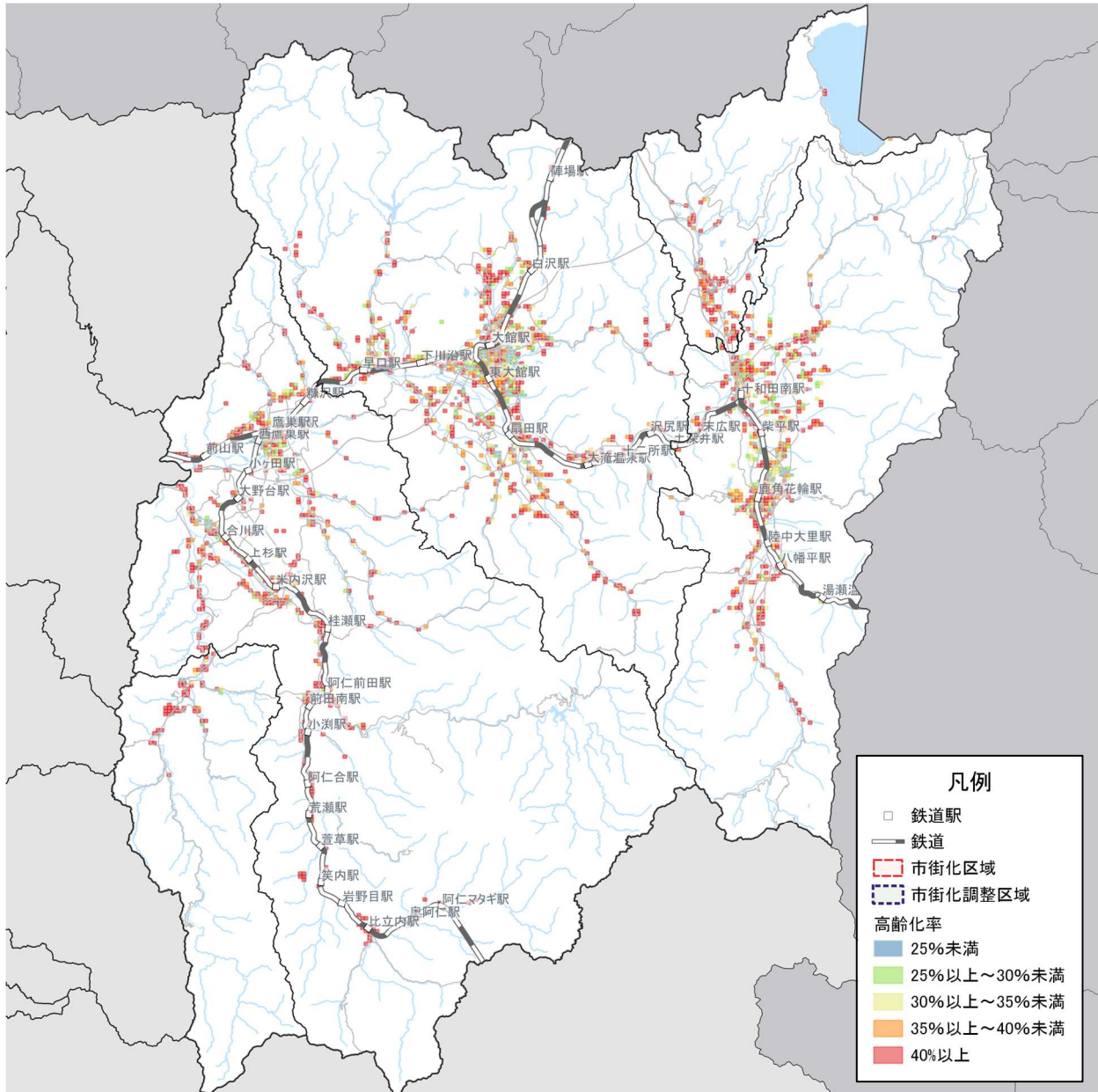


図 鹿角・北秋田圏域の高齢化率(65 歳以上)の人口分布(現状:2015)

出典：国勢調査

(2)山本圏域

①人口推移

山本圏域では、2025年（令和7年）に老年人口（65歳以上）が生産年齢人口（15～64歳）を上回る推計となっており、他圏域に比べても早い段階で高齢化が進行することが見込まれます。

2045年（令和27年）には、人口は4万人を下回り、高齢化率が58.2%と、およそ住民3人に2人以上が65歳以上になる推計となっています。

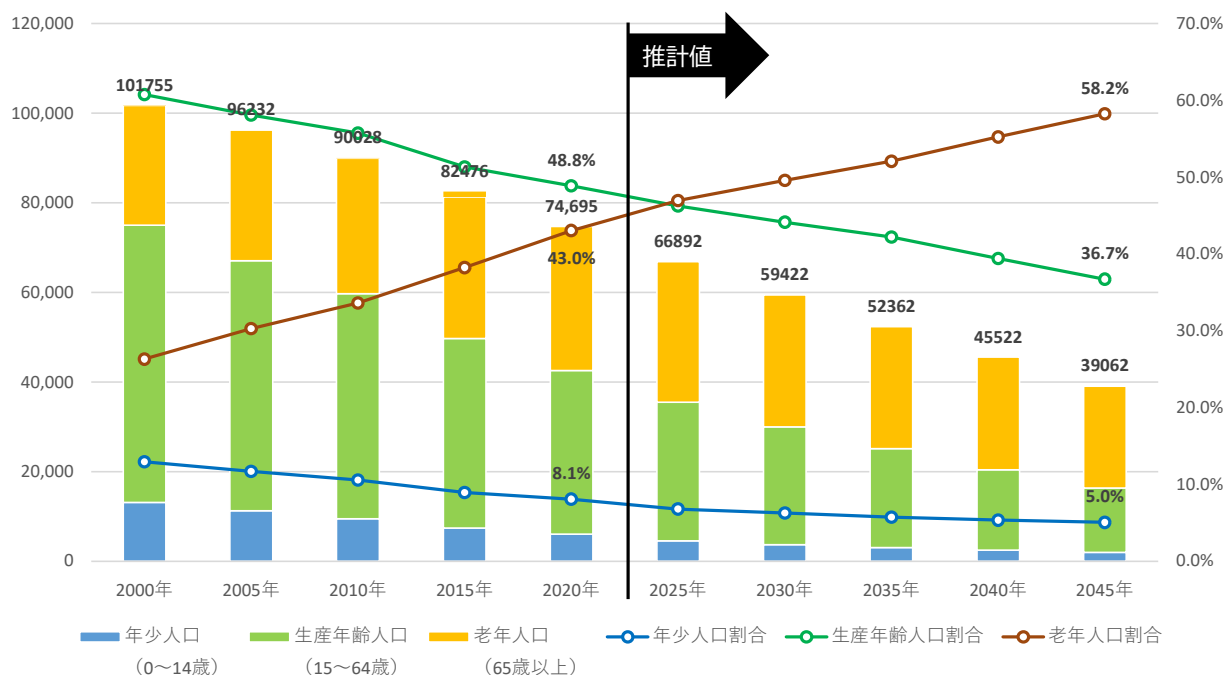


図 圏域の人口及び年齢3区分人口の推移

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

②人口分布(現状:2015)

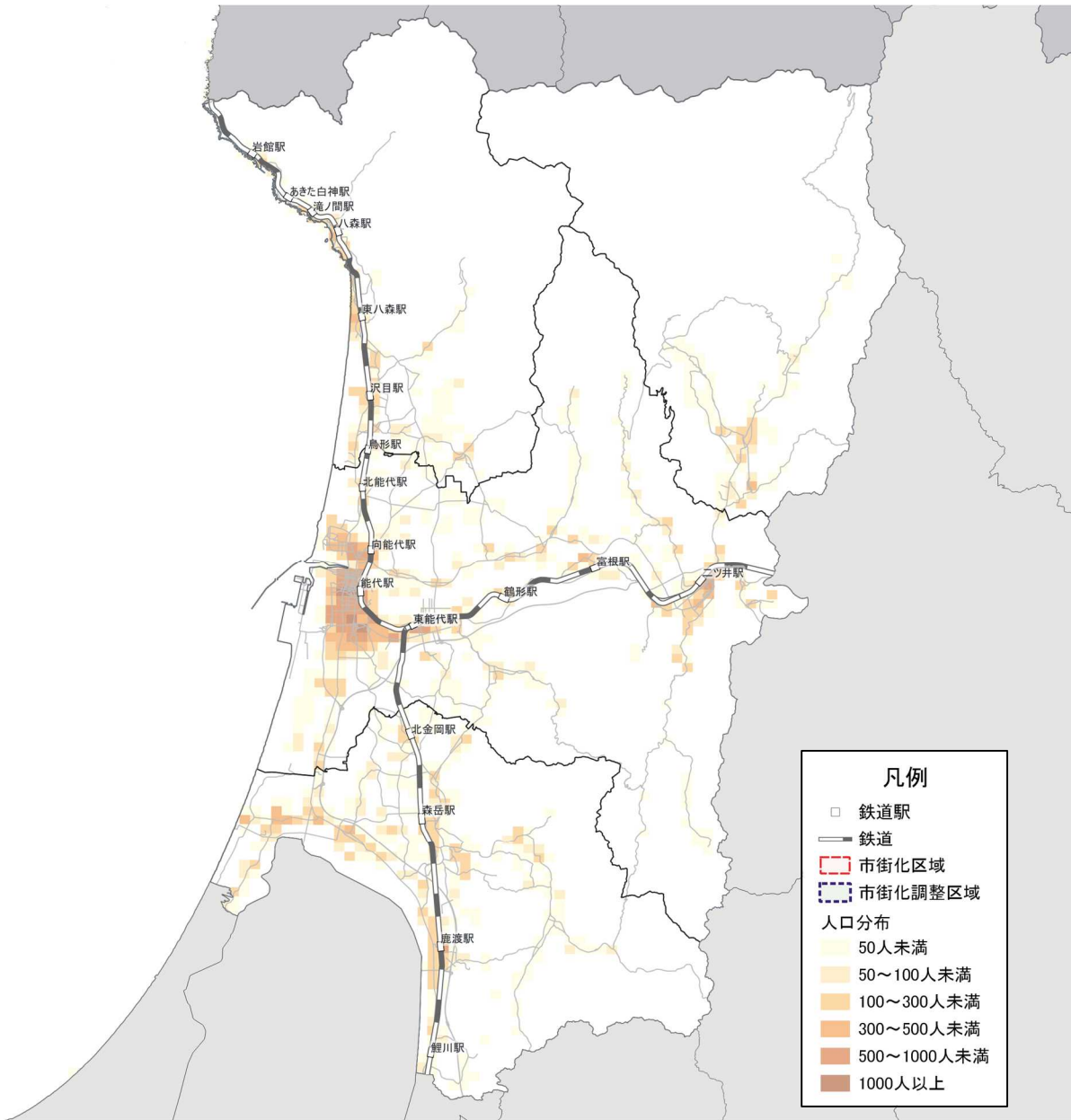


図 山本圏域の人口分布(現状:2015)

出典：国勢調査

③高齢化率(65 歳以上)の人口分布(現状:2015)

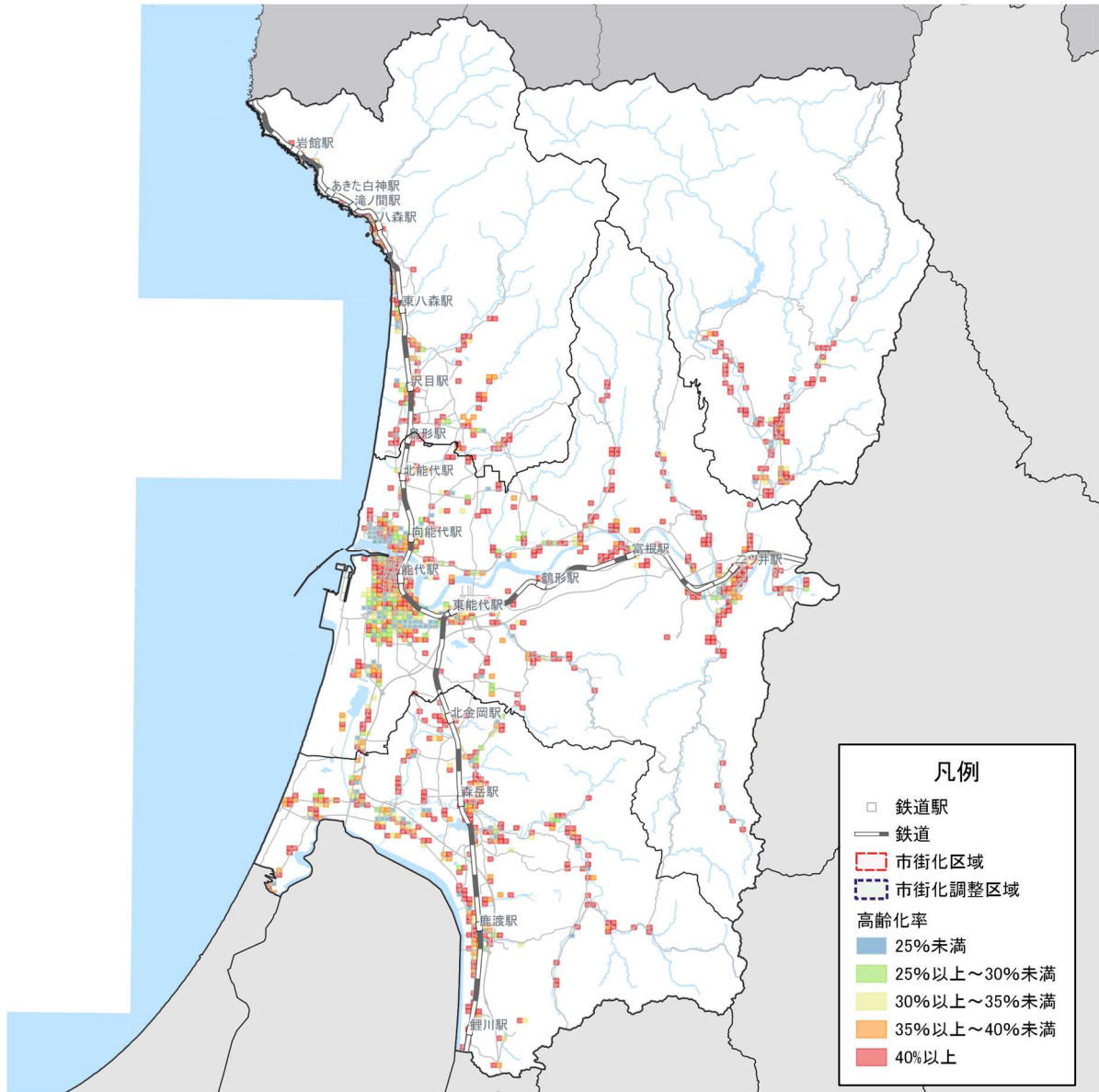


図 山本圏域の高齢化率(65 歳以上)の人口分布(現状:2015)

出典：国勢調査

(3)秋田圏域

①人口推移

秋田圏域では、2040年（令和22年）に圏域の総人口が30万人を下回り、2045年（令和27年）には、老年人口（65歳以上）が生産年齢人口（15～64歳）を上回る推計となっています。

他の圏域に比べて高齢化率の進展は緩やかな傾向にはあるものの、他圏域よりも人口の母数が多いことから、移動に制約を抱える高齢者の総数は他圏域に比べて多くなることが見込まれます。

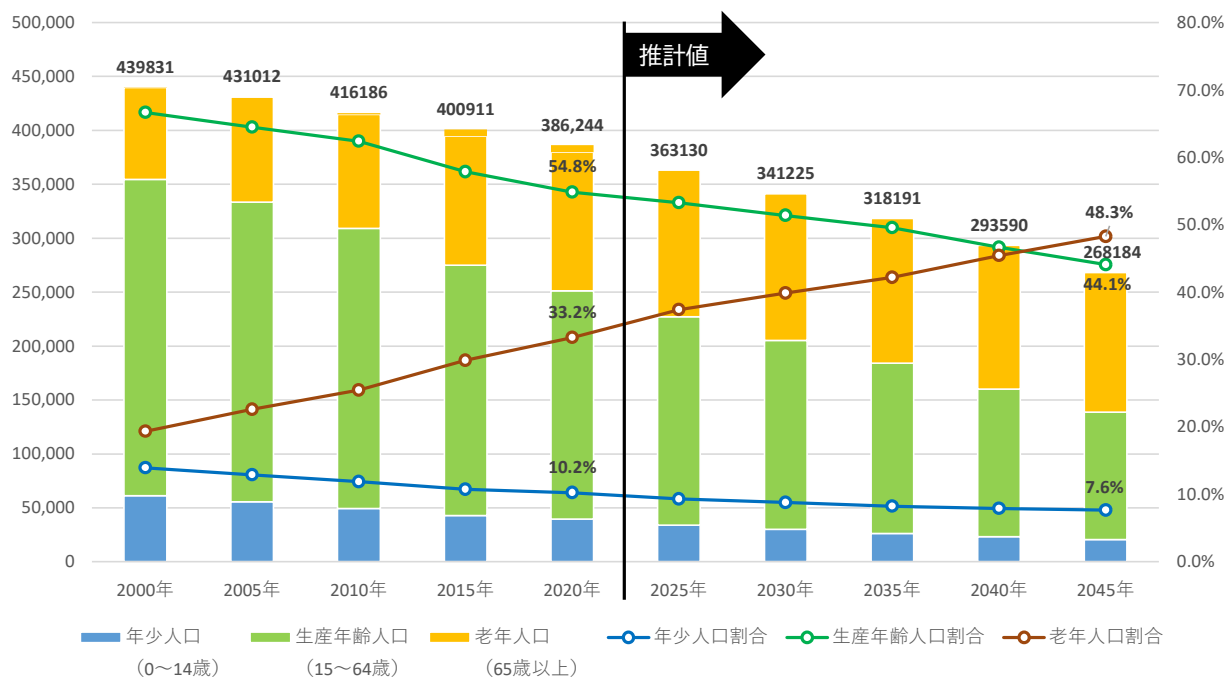


図 圏域の人口及び年齢3区分人口の推移

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

②人口分布(現状:2015)

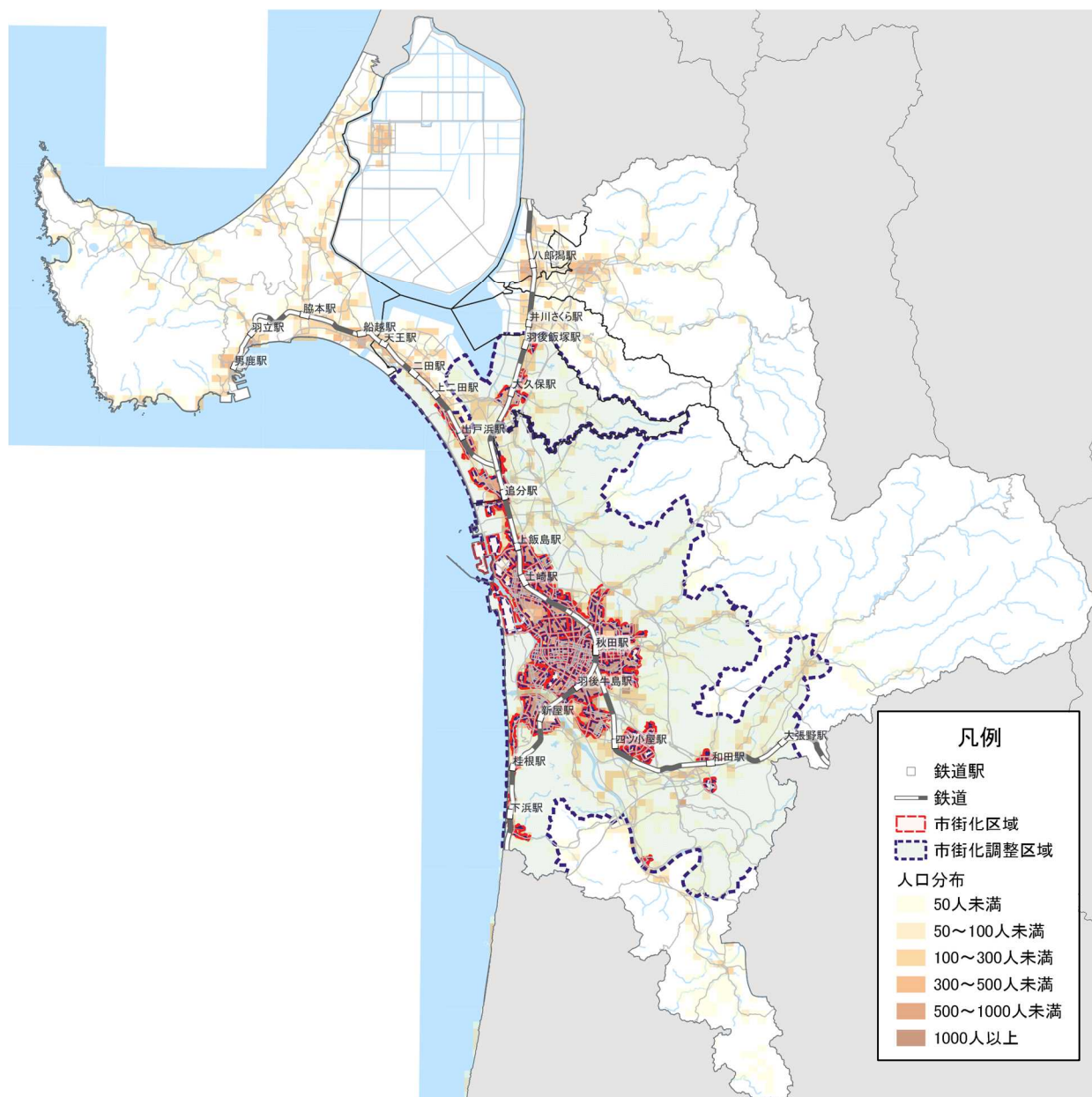


図 秋田圏域の人口分布(現状:2015)

出典：国勢調査

③高齢化率(65 歳以上)の人口分布(現状:2015)

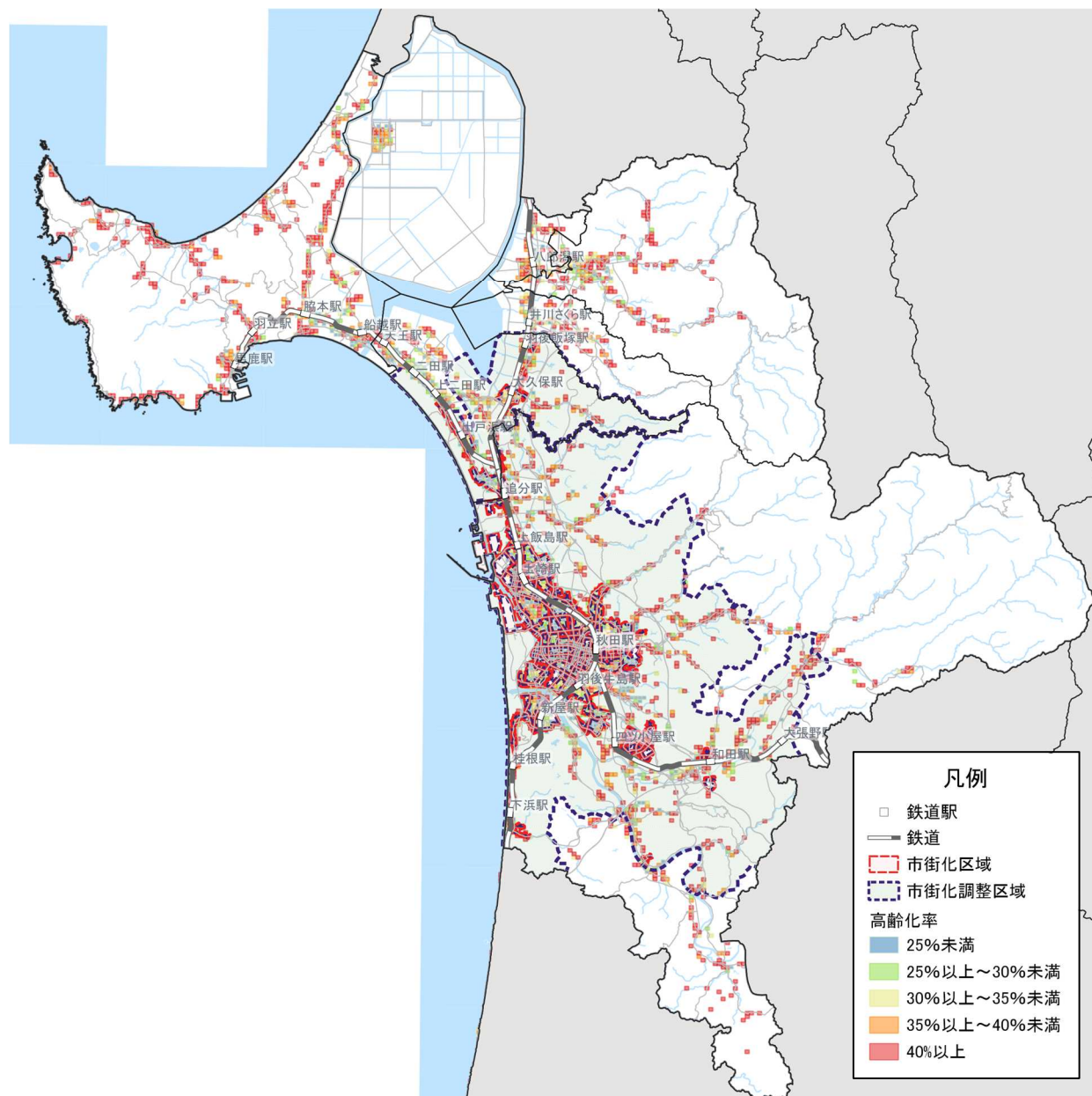


図 秋田圏域の高齢化率(65 歳以上)の人口分布(現状:2015)

出典：国勢調査

(4)由利圏域

①人口推移

由利圏域では、2040 年（令和 22 年）に老年人口（65 歳以上）が生産年齢人口（15～64 歳）を上回る推計となっています。

また、2045 年（令和 27 年）には総人口が 6 万人を下回るほか、高齢化率は 50.3%、住民 2 人に 1 人以上が 65 歳以上となり、移動に制約の大きい高齢者が増加することが見込まれます。

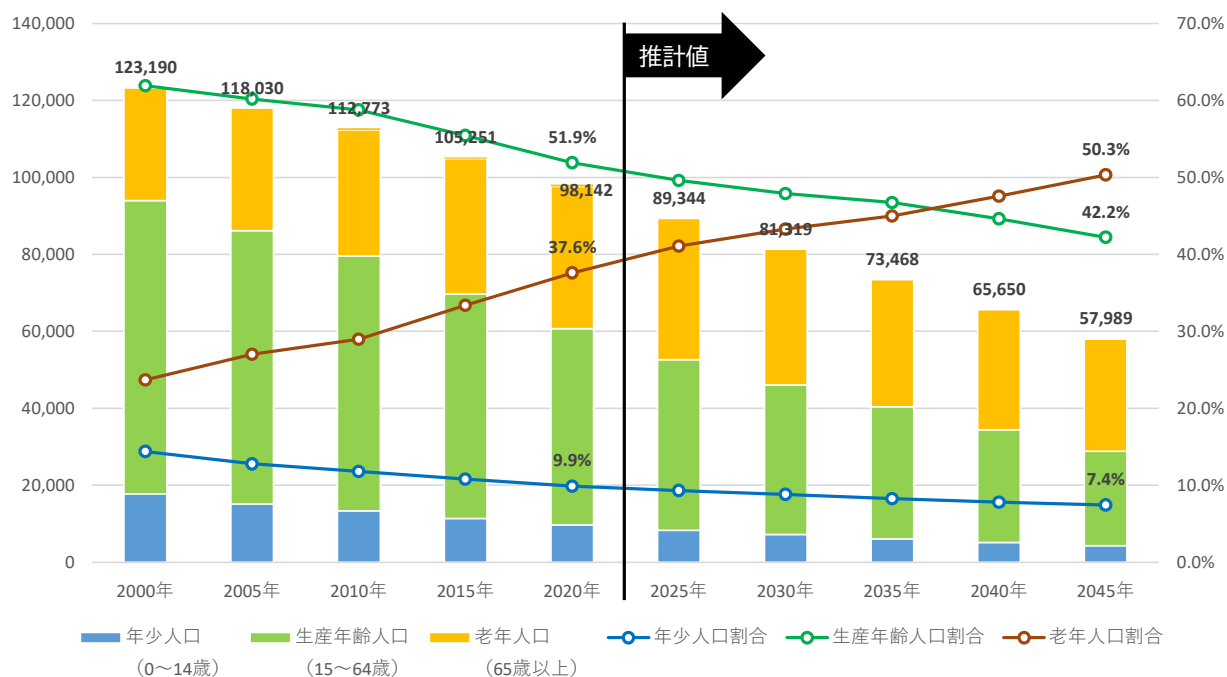


図 圏域の人口及び年齢3区分人口の推移

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

②人口分布(現状:2015)

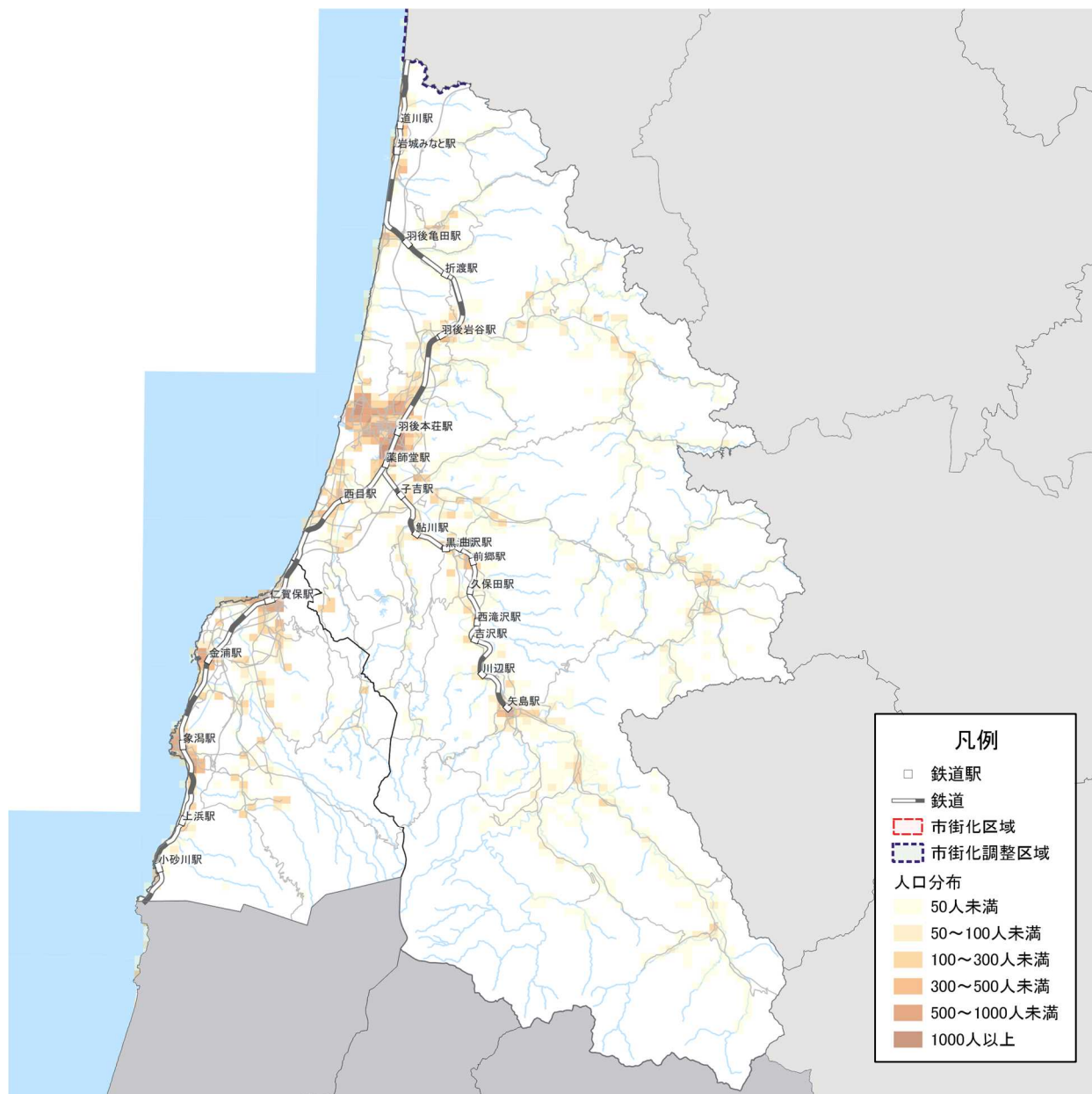


図 由利圏域の人口分布(現状:2015)

出典：国勢調査

③高齢化率(65 歳以上)の人口分布(現状:2015)

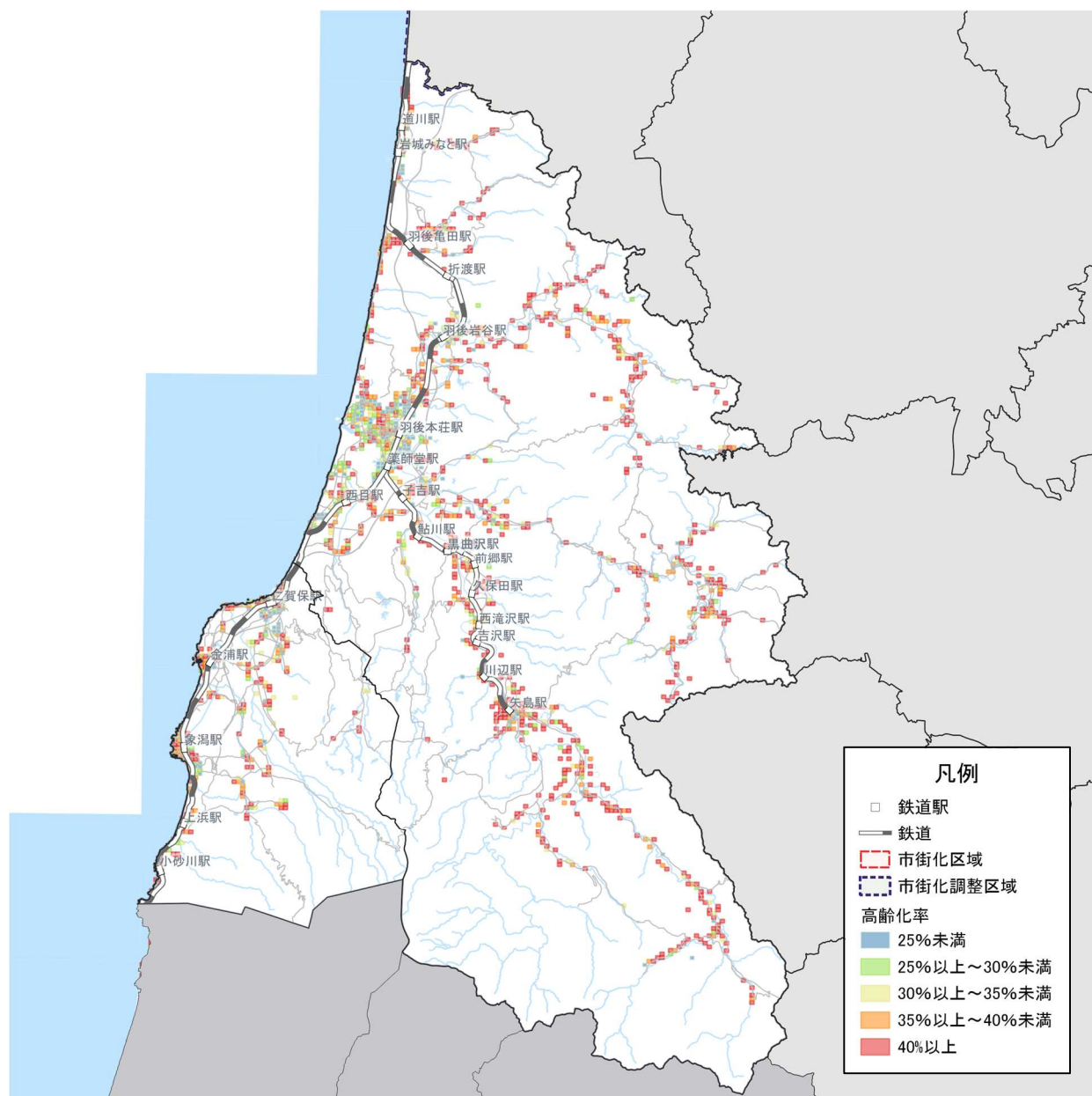


図 由利圏域の高齢化率(65 歳以上)の人口分布(現状:2015)

出典：国勢調査

(5)仙北圏域

①人口推移

仙北圏域では、2040年（令和22年）に老年人口（65歳以上）が生産年齢人口（15～64歳）を上回る推計となっています。

2045年（令和27年）の高齢化率は48.6%と、圏域別では秋田圏域に次いで低いものの、秋田圏域に比べて人口規模が小さいことから、高齢者等の移動を支援する生産年齢人口も減少していくことが見込まれます。

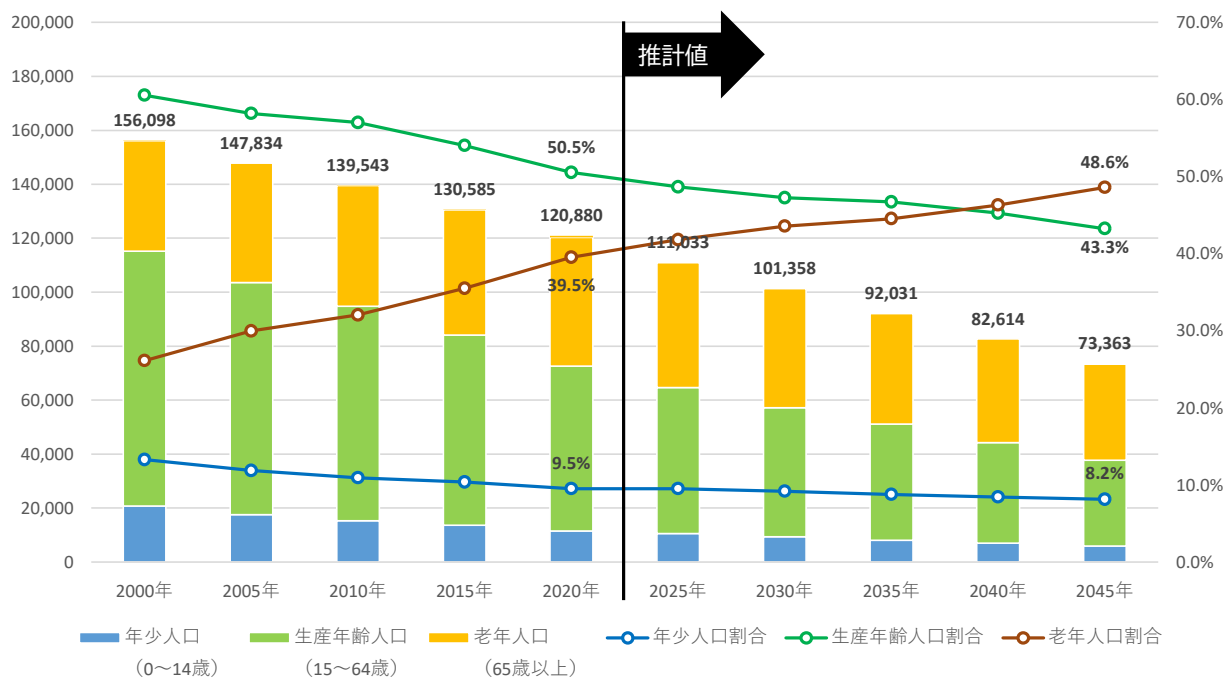


図 圏域の人口及び年齢3区分人口の推移

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

②人口分布(現状:2015)



図 仙北圏域の人口分布(現状:2015)

出典：国勢調査

③高齢化率(65 歳以上)の人口分布(現状:2015)

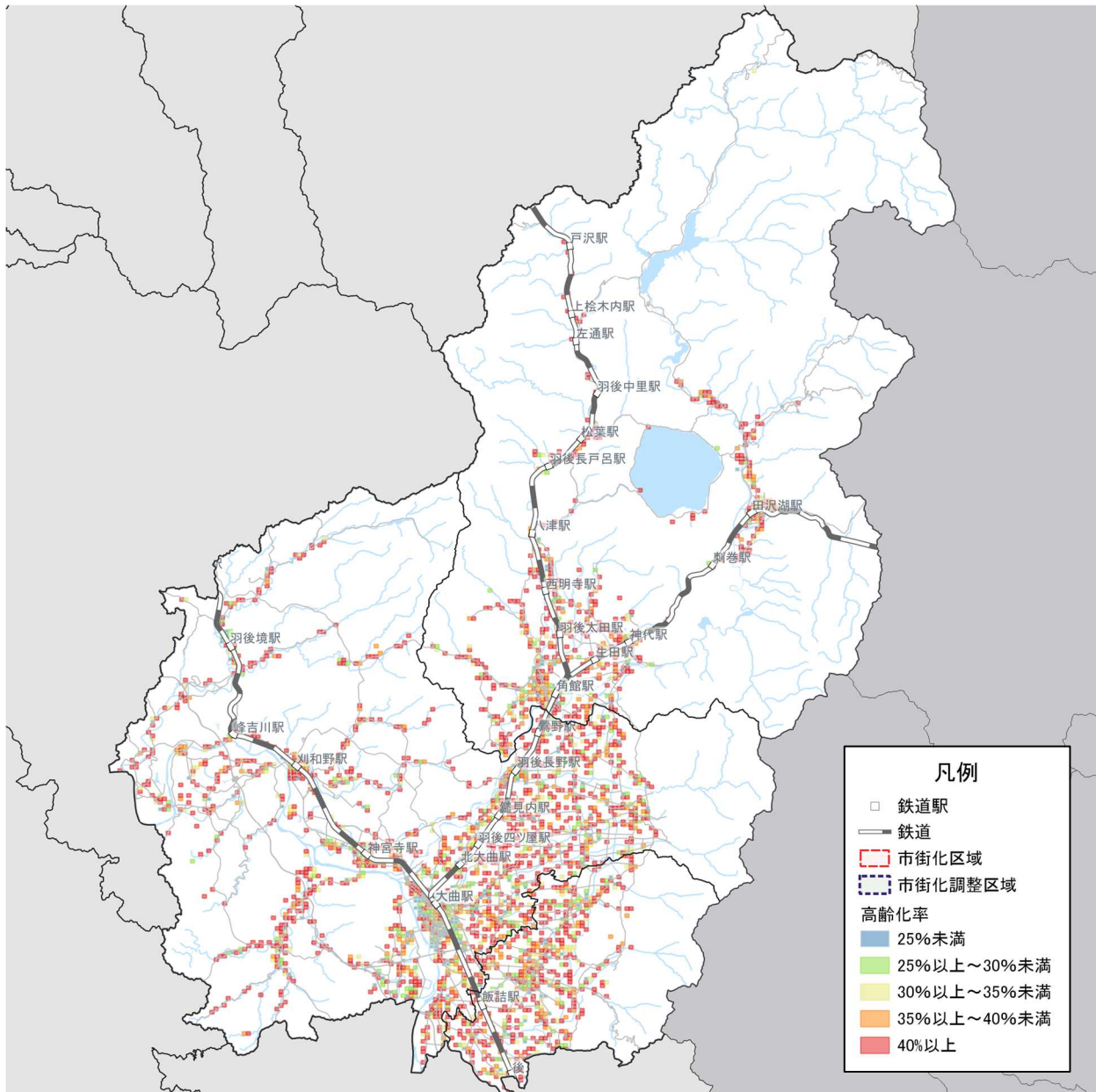


図 仙北圏域の高齢化率(65 歳以上)の人口分布(現状:2015)

出典：国勢調査

(6)平鹿・雄勝圏域

①人口推移

平鹿・雄勝圏域では、2030年（令和12年）に老年人口（65歳以上）が生産年齢人口（15～64歳）を上回り、山本圏域に次ぐ早いペースで高齢化が進展することが見込まれます。

また、2045年（令和27年）には総人口が9万人を下回るほか、高齢化率は52.5%、住民2人に1人以上が65歳以上となり、移動に制約の大きい高齢者が増加することが見込まれます。

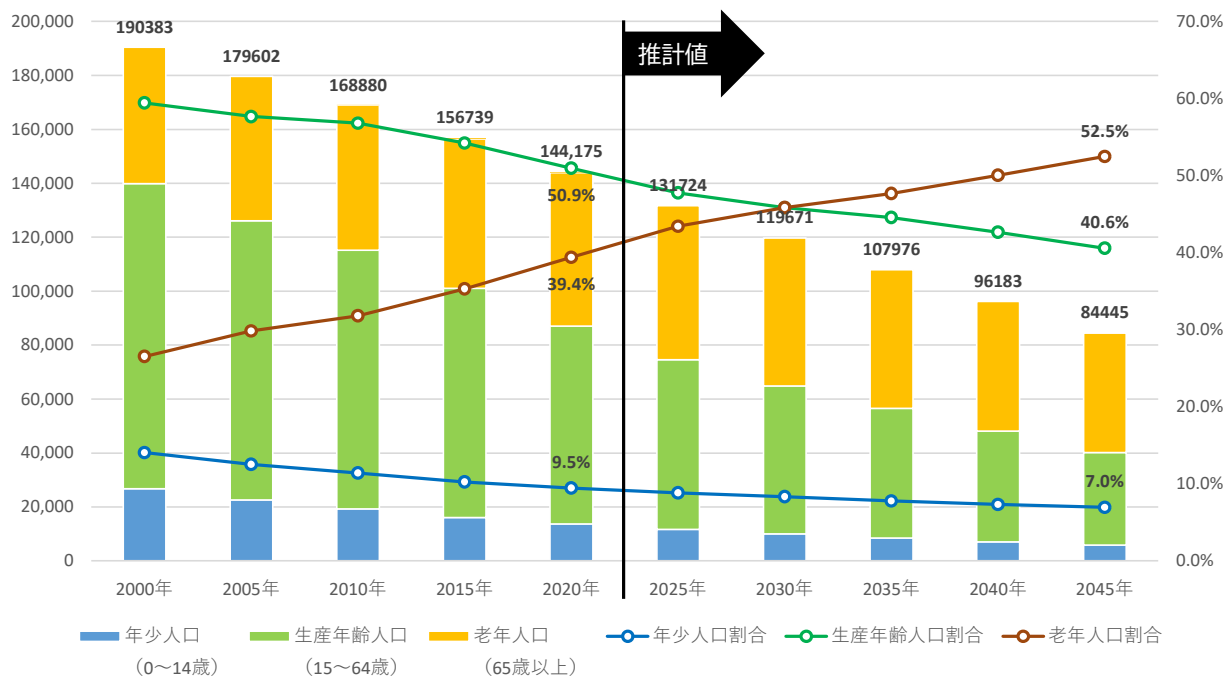


図 圏域の人口及び年齢3区分人口の推移

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

②人口分布(現状:2015)

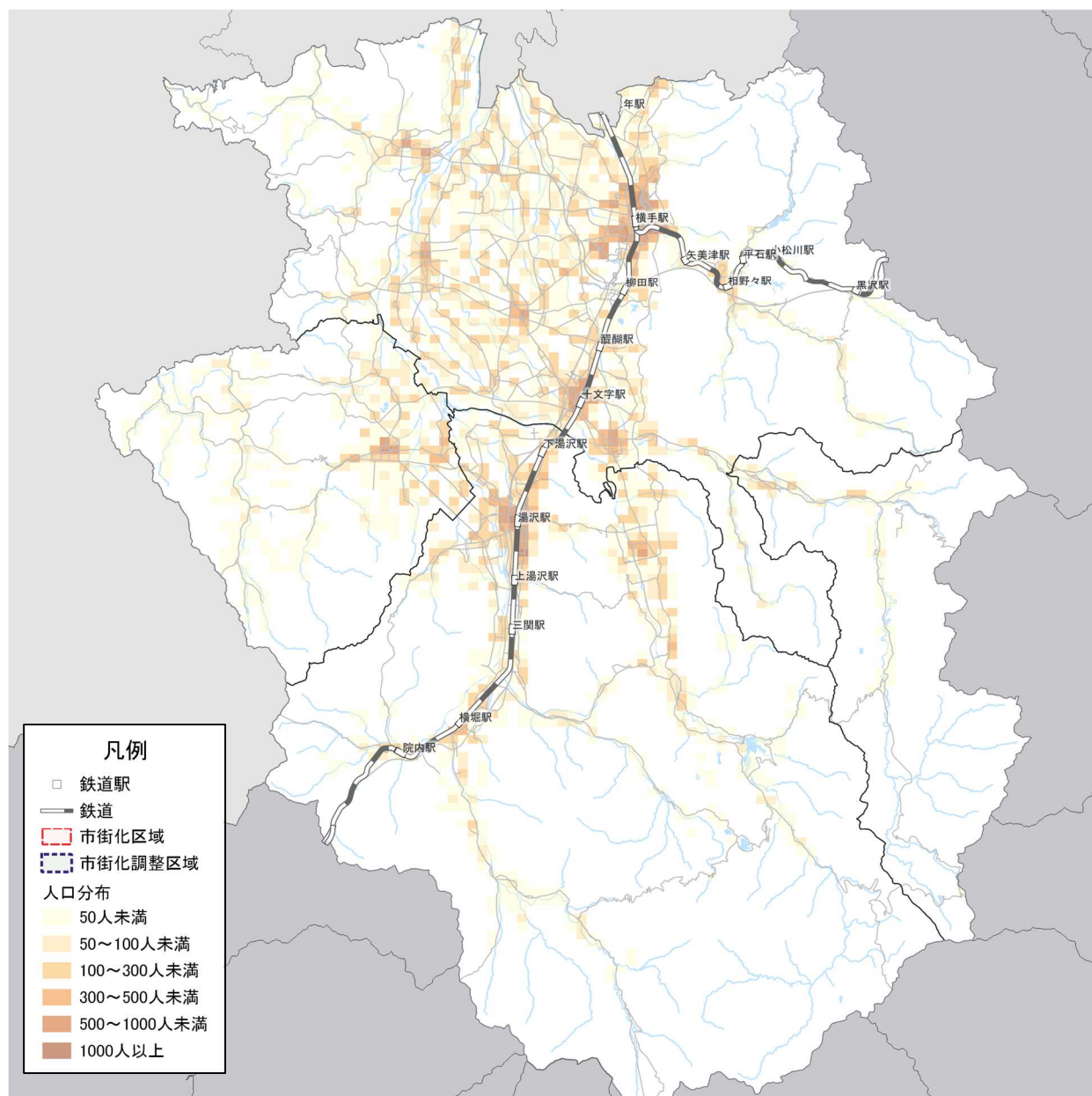


図 平鹿・雄勝圏域の人口分布(現状:2015)

出典：国勢調査

③高齢化率(65 歳以上)の人口分布(現状:2015)

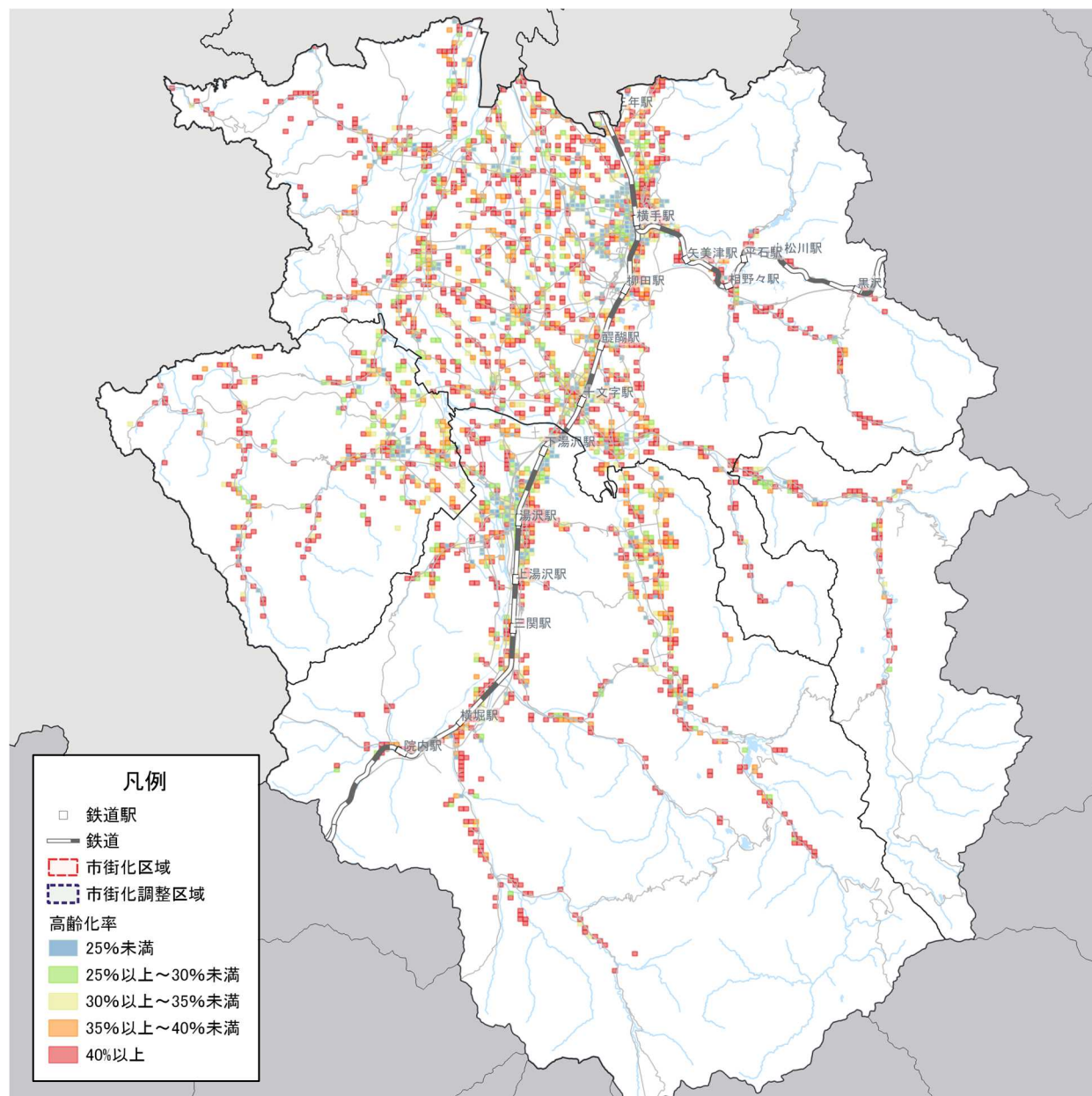


図 平鹿・雄勝圏域の高齢化率(65 歳以上)の人口分布(現状:2015)

出典：国勢調査

1-6 移動特性

(1)通勤目的での移動

①市町村間の移動実態

○鹿角・北秋田圏域

5市町村とも、居住する自治体内での移動が最も多い状況ですが、小坂町では通勤者の約20%が鹿角市へ、約10%が大館市へ、上小阿仁村では約29%が北秋田市へ移動しているなど、市町村を跨いだ移動が発生しています。

また、割合としては少ないながらも、大館市と小坂町から青森県へ、鹿角市から岩手県への移動も一定程度みられる状況となっています。

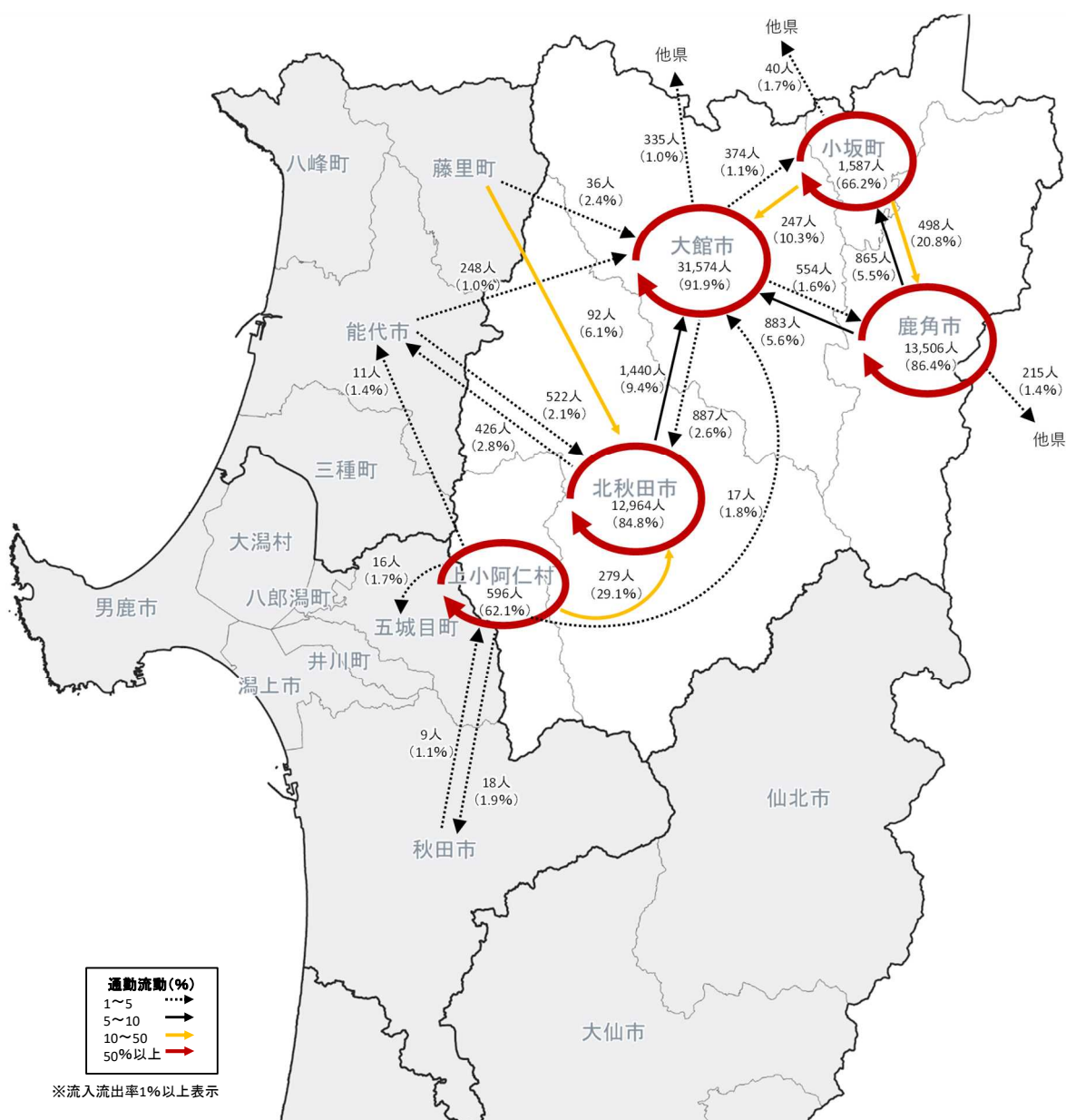
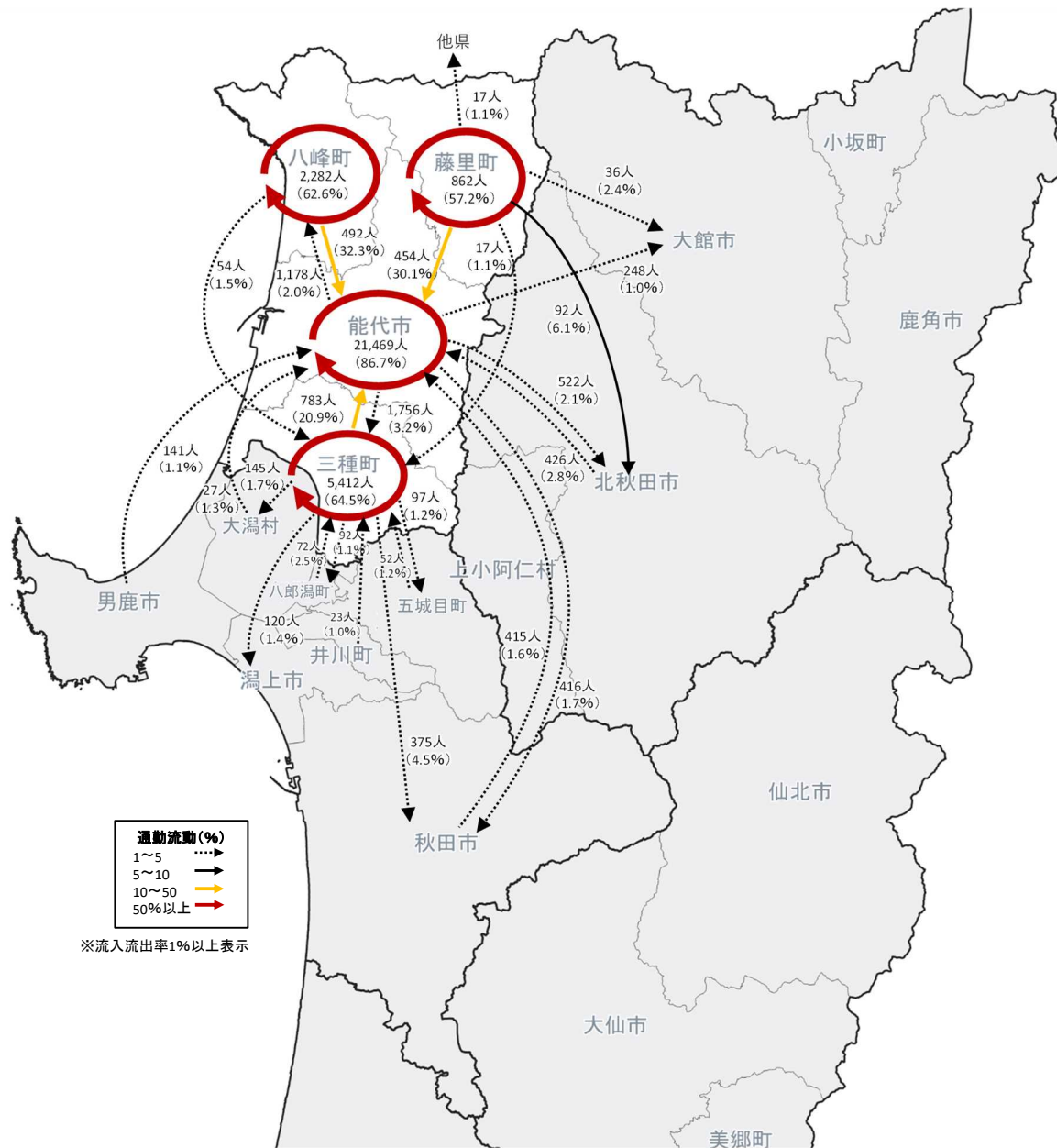


図 鹿角・北秋田圏域の通勤流動(2015)

出典：国勢調査

○山本圈域

4 市町とも、居住する自治体内での移動が最も多い状況ですが、藤里町では通勤者の約 30%、八峰町では約 32%、三種町では約 21%が能代市へ移動しているほか、割合としては少ないものの、各市町から北秋田圏域や秋田圏域への移動も一定程度みられる状況となっています。



○秋田圏域

7市町村とも、居住する自治体内での移動が最も多い状況ですが、周辺市町村から秋田市への移動割合が高いなど、他の圏域に比べて市町村を跨いだ移動が多く発生しています。特に潟上市では、市内での移動が約43%に対し、秋田市への移動も約40%とほぼ同水準となっています。

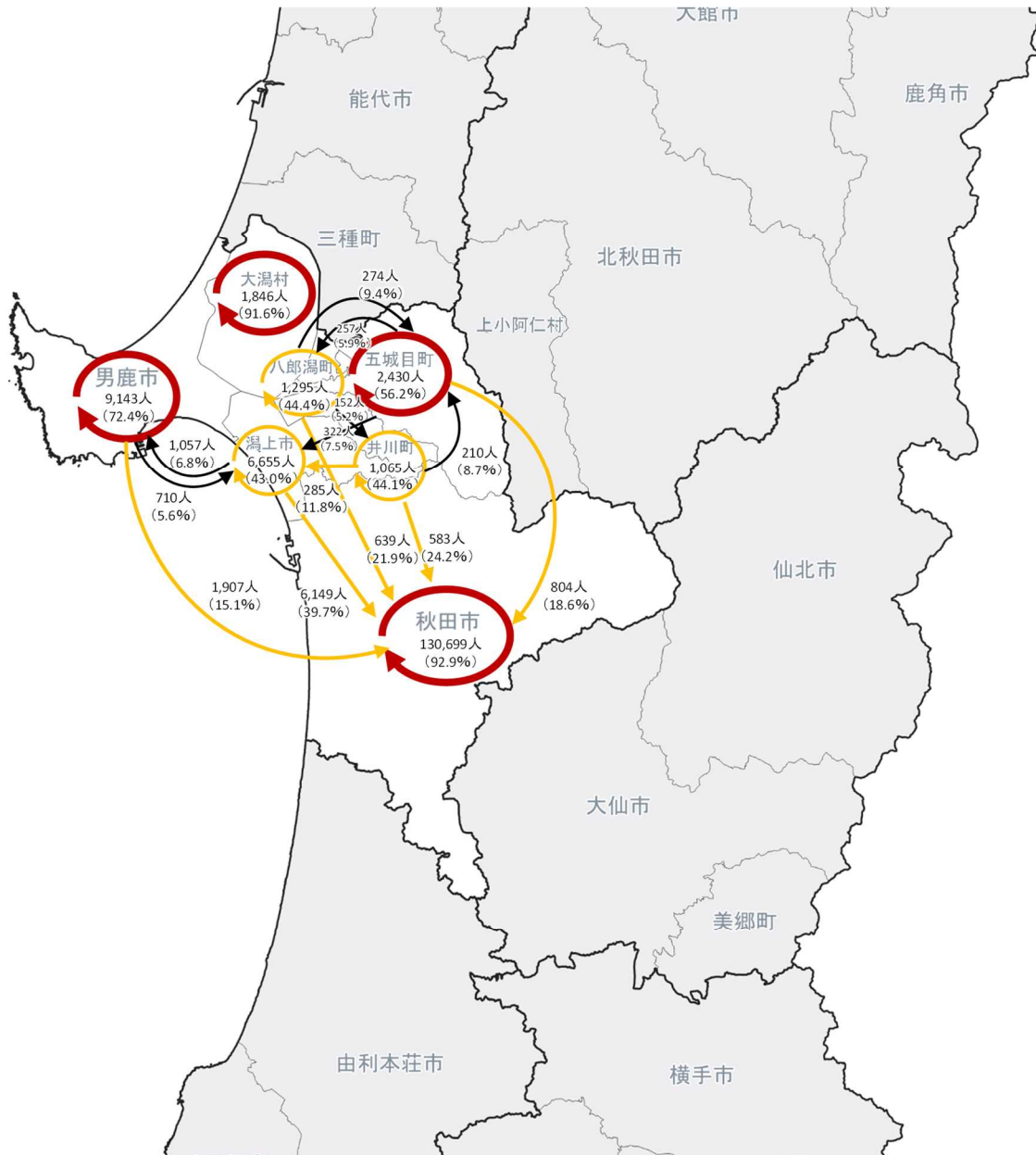


図 秋田圏域の通勤流動(2015)

出典：国勢調査

○由利圏域

2市とも、それぞれの市内での移動が最も多い状況ですが、にかほ市から約18%の通勤者が由利本荘市へ移動しているなど、市域を跨いだ移動が発生しているほか、割合は少ないものの、由利本荘市から秋田市への移動も一定程度みられる状況となっています。

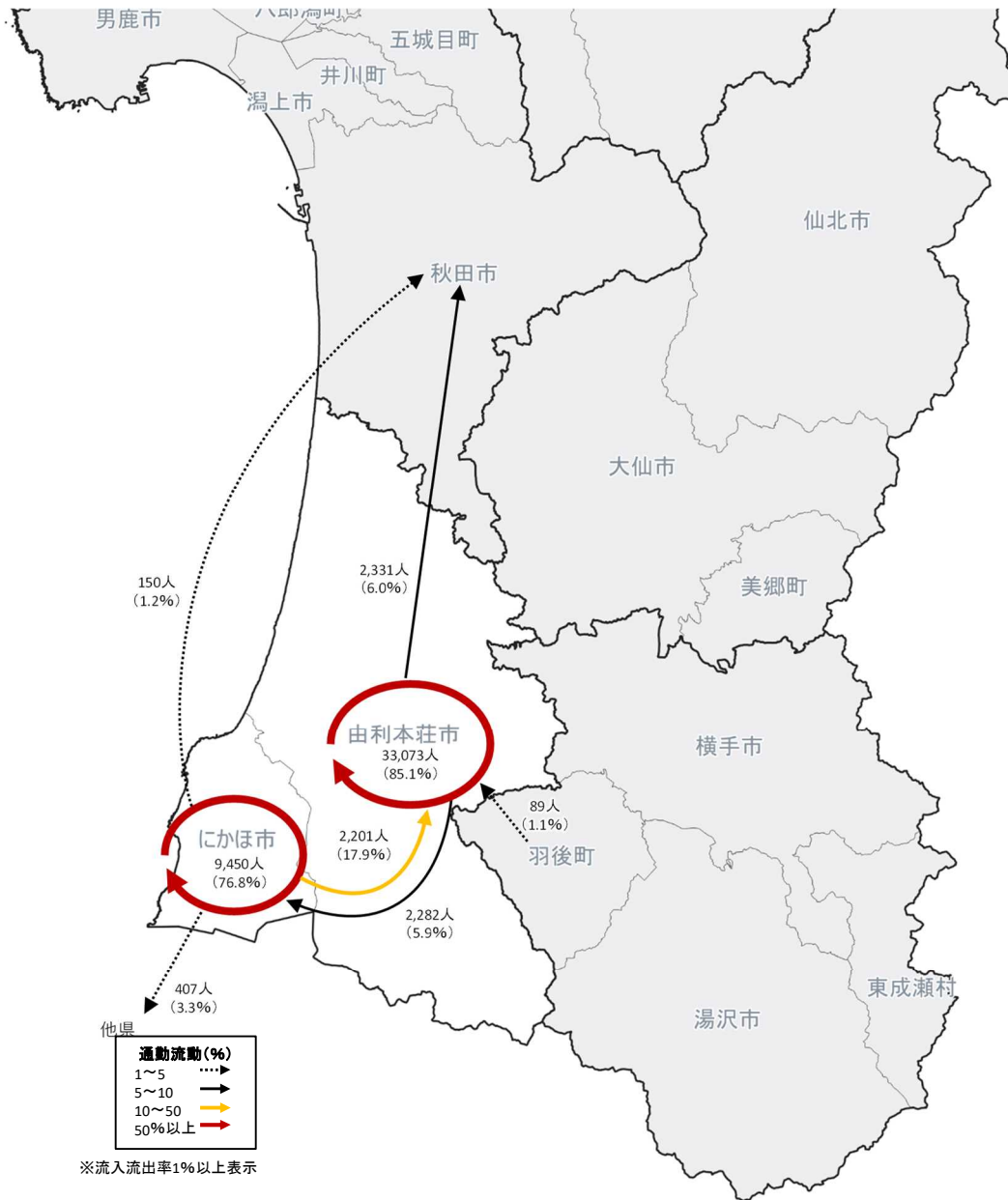


図 由利圏域の通勤流動(2015)

出典：国勢調査

○仙北圏域

3市町とも、居住する自治体内での移動が最も多い状況ですが、美郷町では通勤者の約28%、仙北市では12%が大仙市に移動しているなど、大仙市を中心に市町間を跨いだ移動が発生しています。

また、美郷町では通勤者の約12%が横手市へ移動しているなど、圏域を跨いだ移動も一定程度みられる状況となっています。

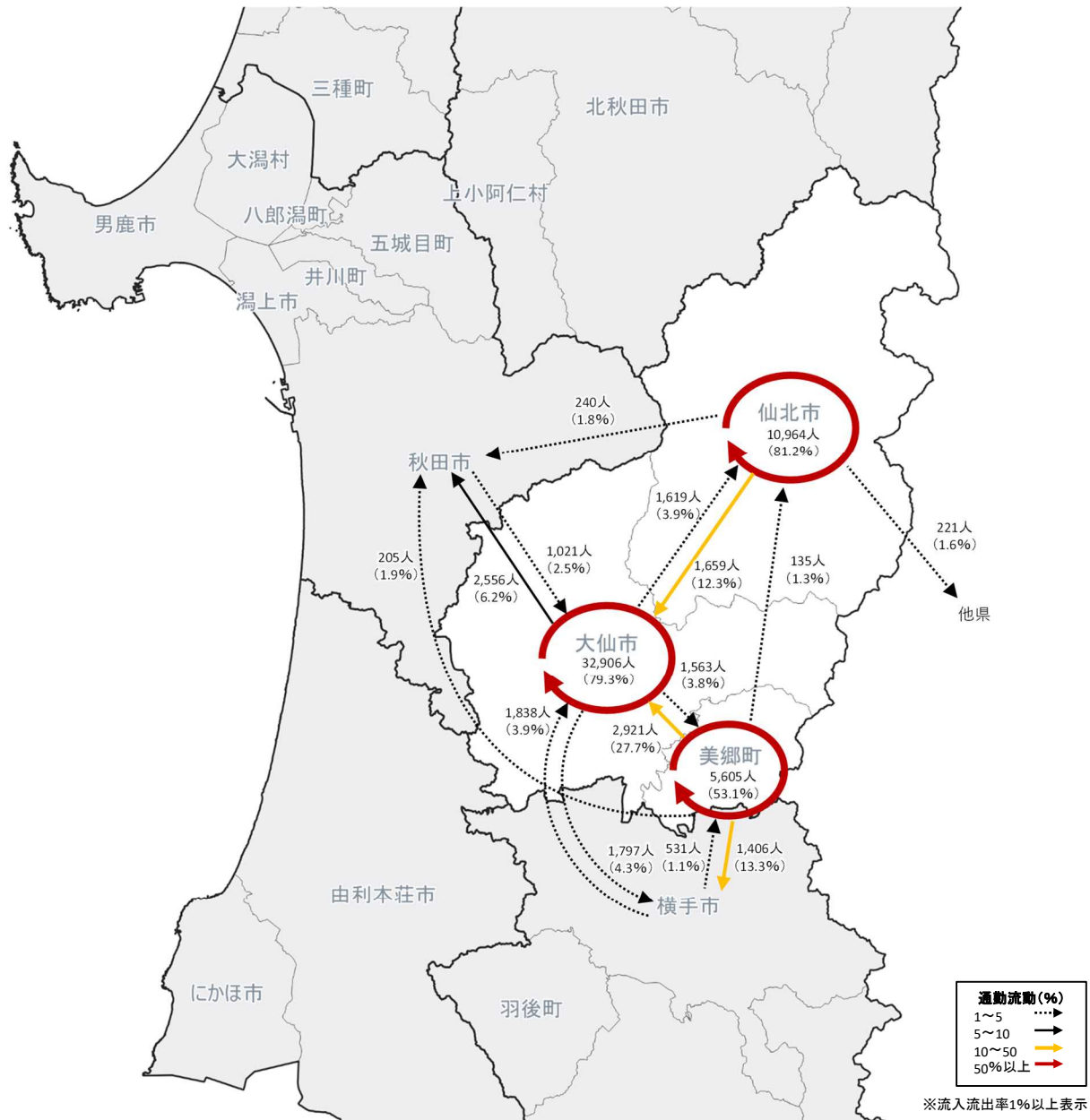


図 仙北圏域の通勤流動(2015)

出典：国勢調査

○平鹿・雄勝圏域

4市町村とも、居住する自治体内での移動が最も多くなっていますが、羽後町では通勤者の約22%が湯沢市へ、約11%が横手市へ、東成瀬村では通勤者の約30%が横手市へ、約12%が湯沢市へ移動しているなど、町村から2市への移動が発生しています。

また、湯沢市の通勤者の約12%が横手市へ、横手市の約5%が湯沢市へ移動しており、2市間での移動も一定程度みられる状況となっています。

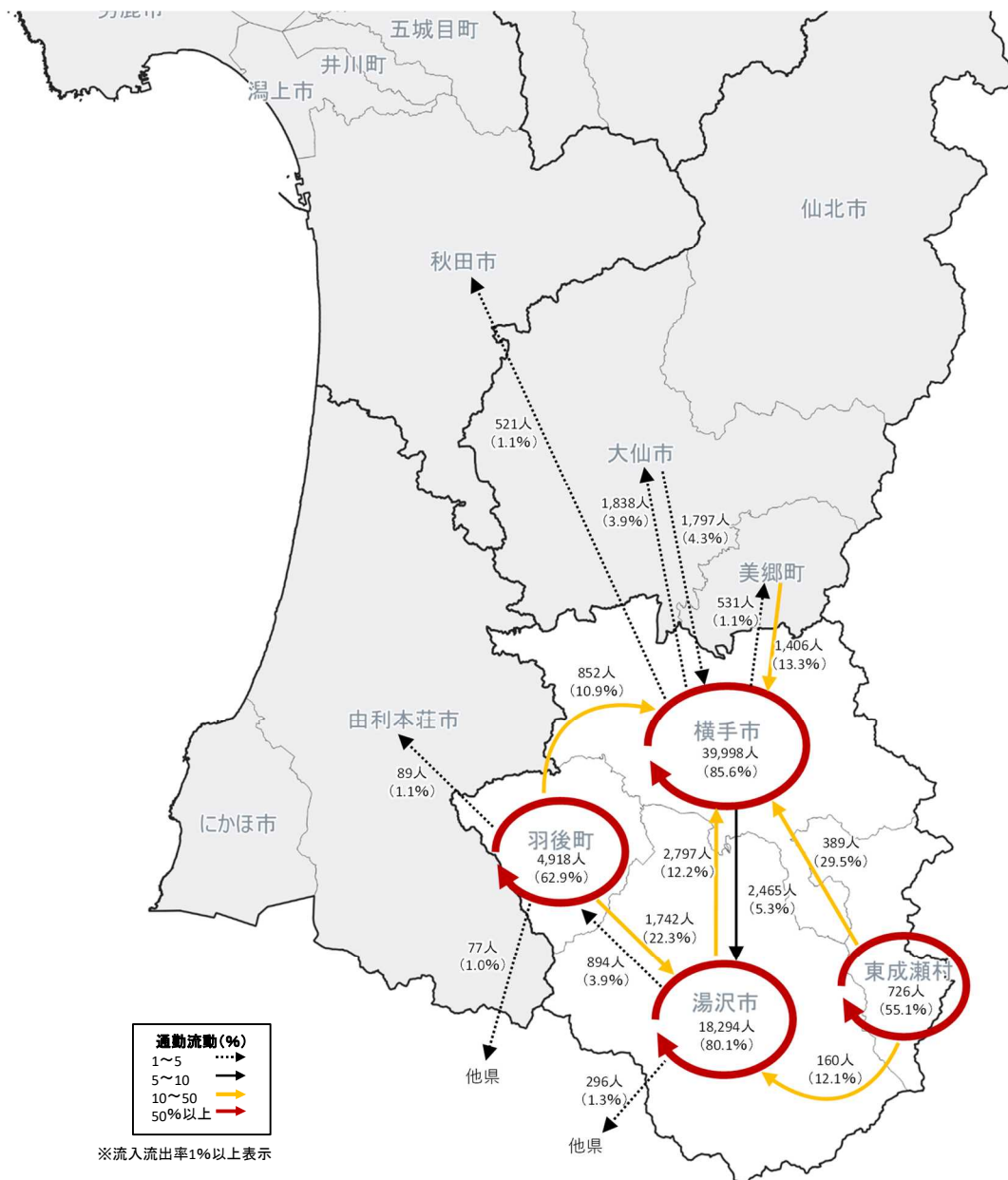


図 平鹿・雄勝圏域の通勤流動(2015)

出典：国勢調査

②移動手段

県民アンケート結果によれば、通勤・通学時の移動手段として、20～80 歳代では「自家用車（自分で運転）」と「友人、家族等の送迎」が8～9 割以上を占めており、乗合バス等や鉄道などの地域公共交通の利用は極めて少ない状況です。

また、全ての世代において、乗合バス等や鉄道などの地域公共交通を利用する割合も一定数あるものの、全体に占める割合としては低く、自家用車（自分で運転、もしくは送迎）による移動が日常化している実態となっています。

圏域別でも同様の傾向にありますが、特に秋田圏域では、他の圏域に比べて、60 歳代以上の年齢層で乗合バス等の割合が増加する傾向となっています。

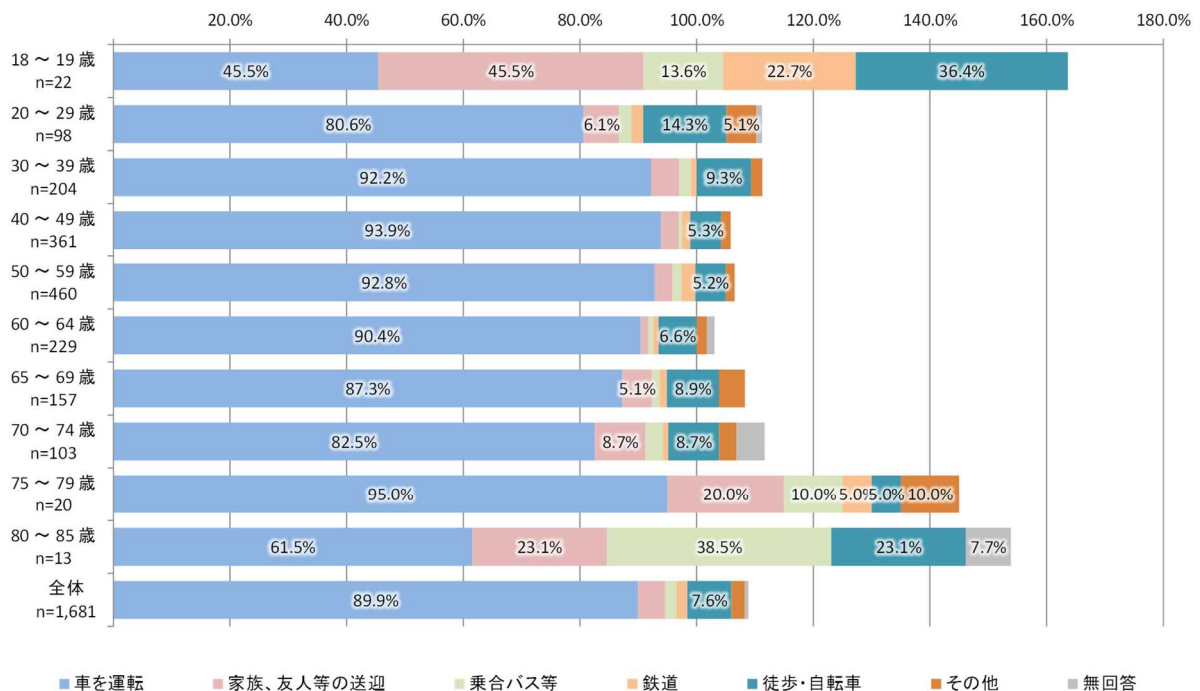
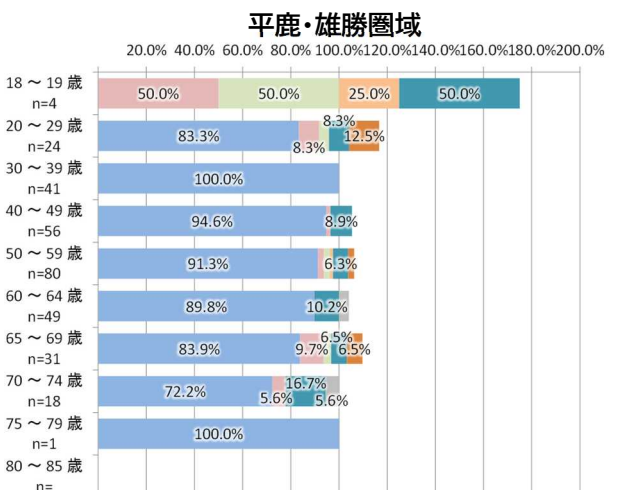
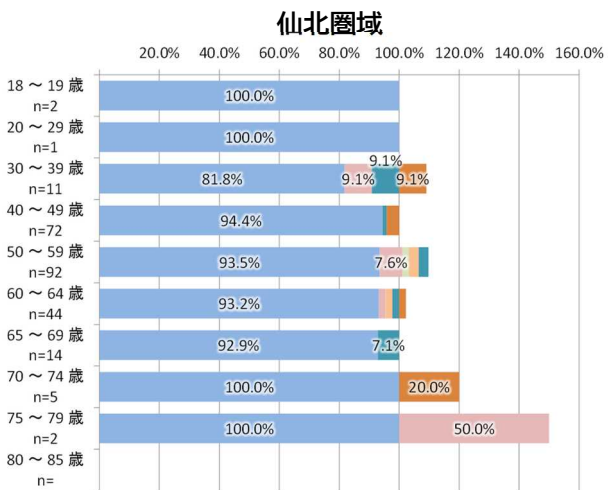
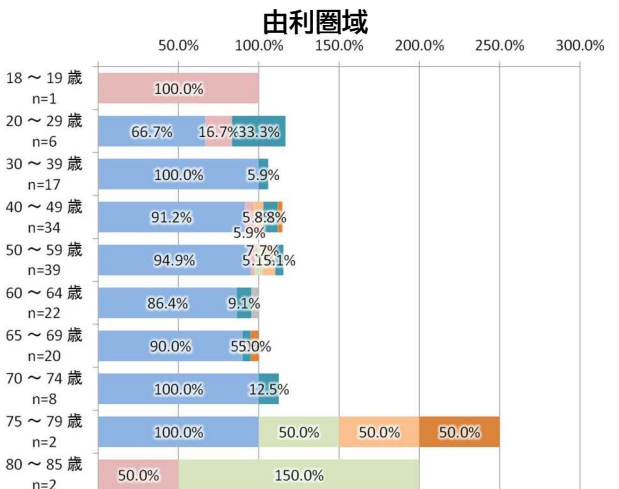
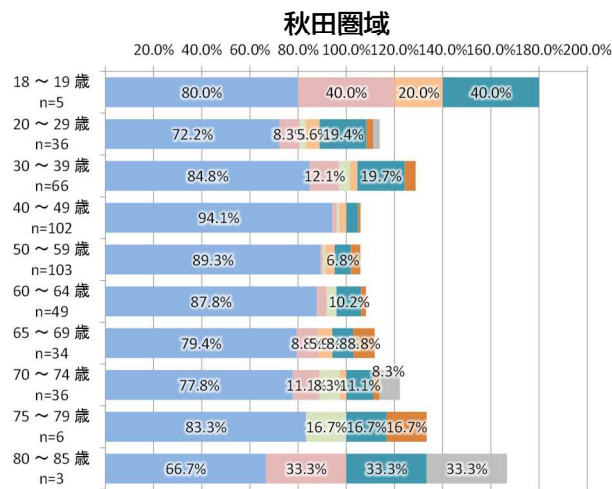
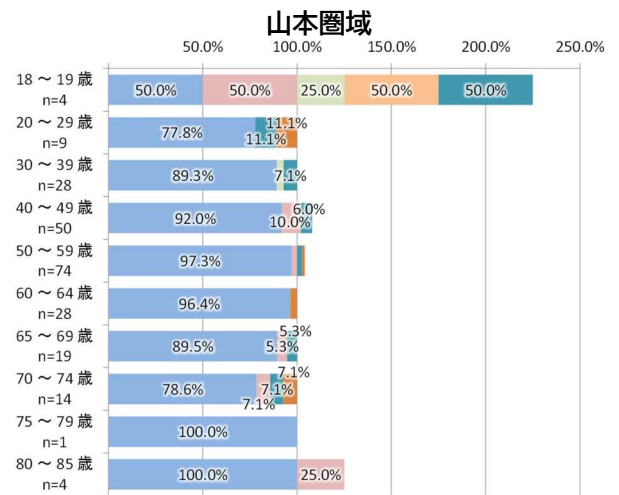
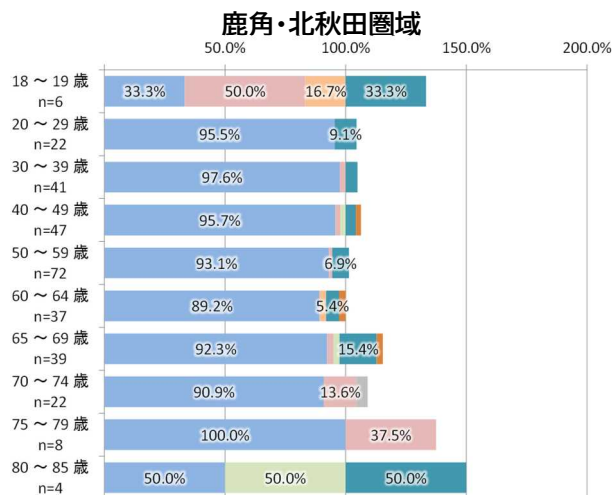


図 年齢別通勤・通学時の移動手段(県全体)

出典：県民アンケート調査（R3 実施）
※5%未満非表示



■ 車を運転
 ■ 家族、友人等の送迎
 ■ 乗合バス等
 ■ 鉄道
 ■ 徒歩・自転車
 ■ その他
 ■ 無回答

図 圏域別年齢別通勤・通学時の移動手段

出典：県民アンケート調査（R3 実施）
 ※5%未満非表示

(2)通学目的での移動

※以下の集計は国勢調査によるものであり、15歳以上の就学者を対象としているため、高校生だけではなく大学生なども含まれるほか、通信制なども対象となる。このため、市町村内に教育機関が立地していない場合でも移動の割合が発生することがある。

①市町村間の移動実態

○鹿角・北秋田圏域

鹿角市、小坂町、大館市、北秋田市においては、それぞれ居住する自治体内での移動が最も多い状況ですが、上小阿仁村では村内での移動が約7%と少なく、北秋田市や秋田市など村外への移動が多くなっています。小坂町では、通学者の約34%が鹿角市へ移動しているなど、町内での移動に占める割合（約36%）とほぼ同水準となっています。

また、割合は少ないものの、隣接する青森県や岩手県への移動が一定程度みられる状況となっています。

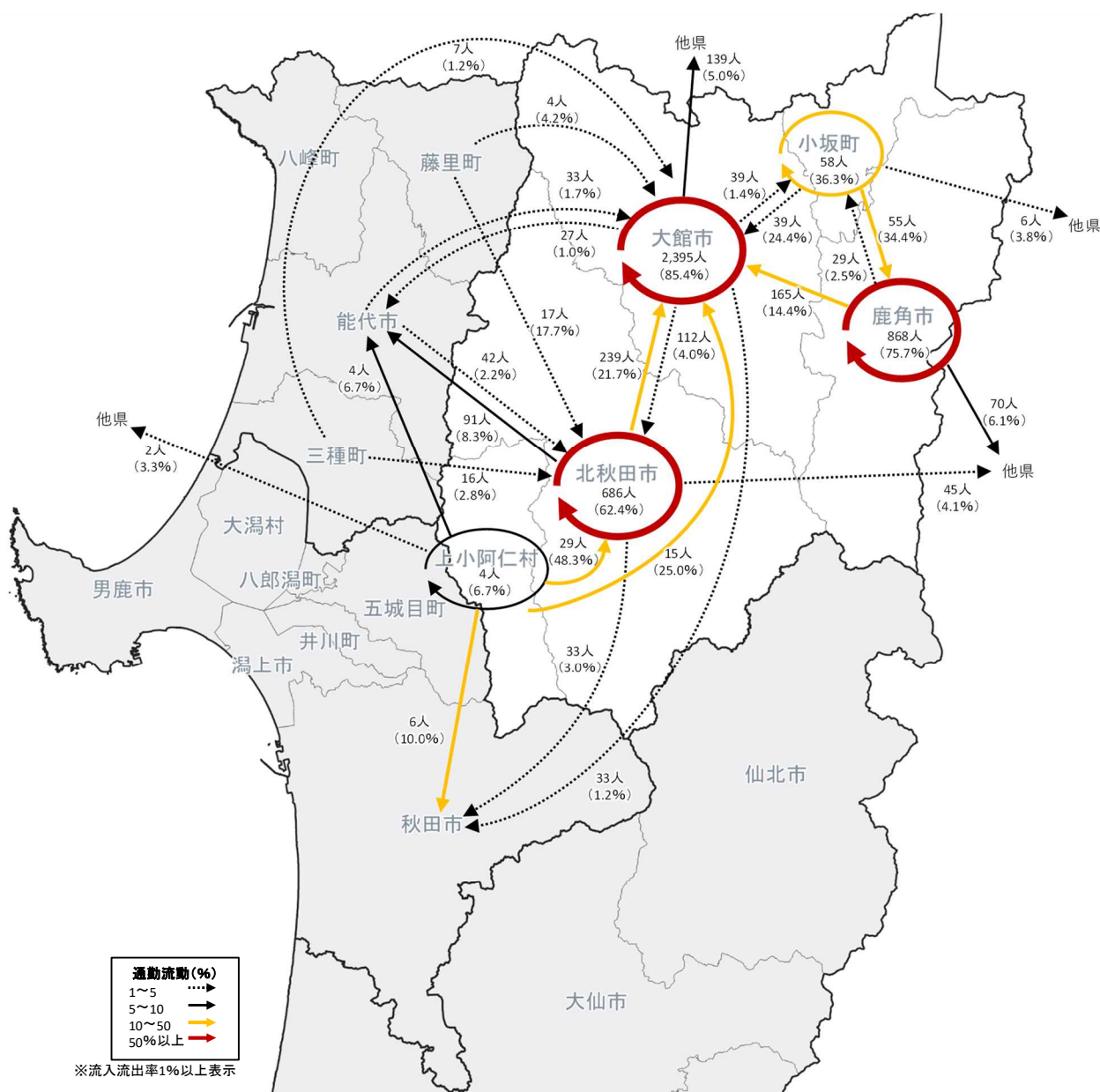


図 鹿角・北秋田圏域の通学流動(2015)

出典：国勢調査

○山本圏域

藤里町、八峰町、三種町の3町では、複数の教育機関が立地する能代市への移動が最も多くなっています。なお、三種町では通学者の約18%が秋田市へ移動しているなど、他圏域への移動も発生しています。

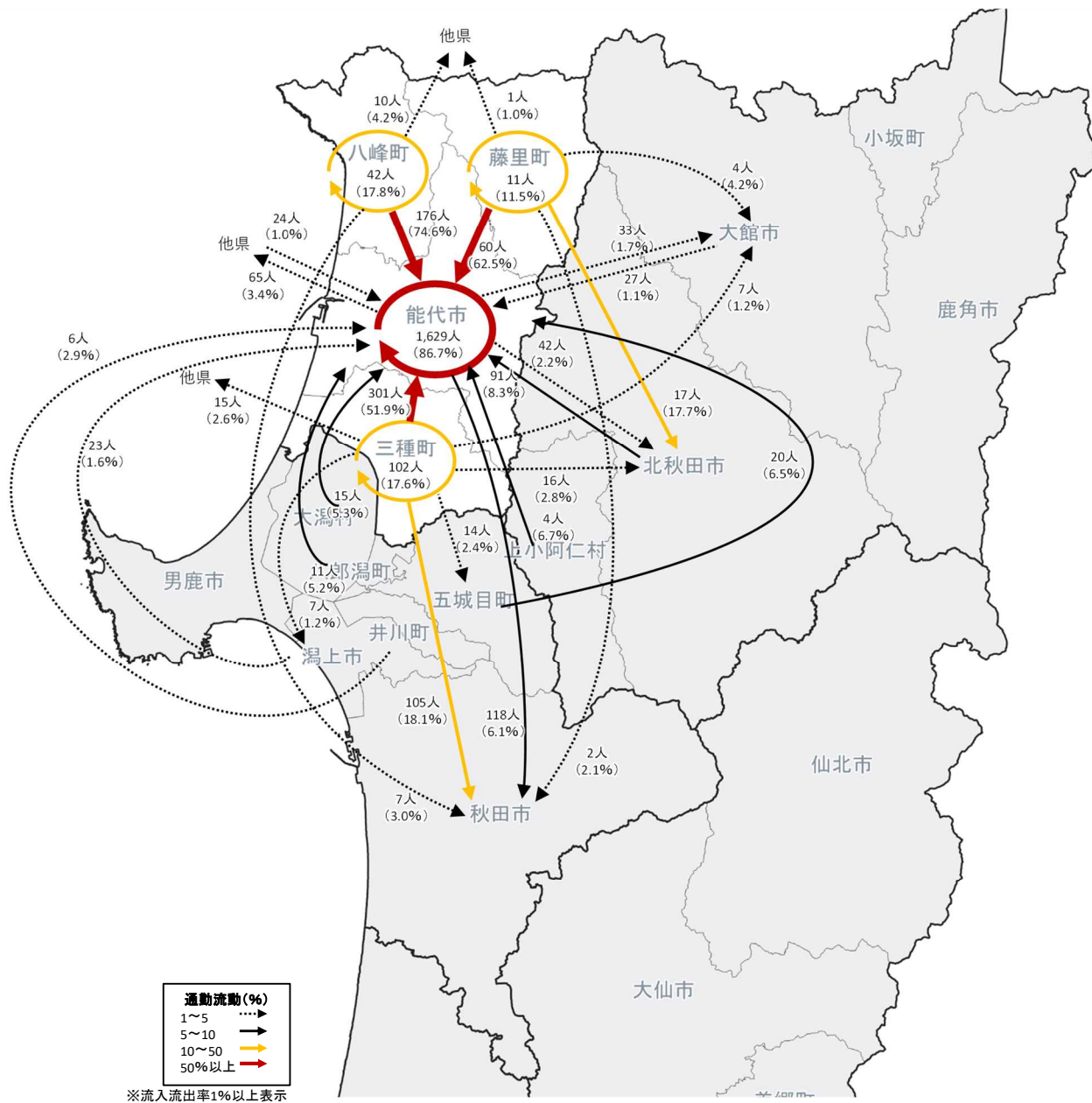


図 山本圏域の通学流動(2015)

出典：国勢調査

全ての市町村において、複数の教育機関が立地する秋田市への移動が最も多くなっています。また、井川町と八郎潟町から五城目高校が立地する五城目町への移動や、割合は少ないものの、大潟村、八郎潟町、五城目町から能代市への移動が発生しています。このほか、秋田市には、由利圏域や仙北圏域（大仙市、美郷町）からの移動が発生しています。



48

○由利圏域

由利本荘市では、市内での移動が最も多くなっていますが、にかほ市では、通学者の約43%が由利本荘市へ移動している状況となっています。

また、由利本荘市の約12%が秋田市へ、にかほ市の約7%が隣接する山形県等へ移動しているなど、圏域を超えた移動が発生しています。

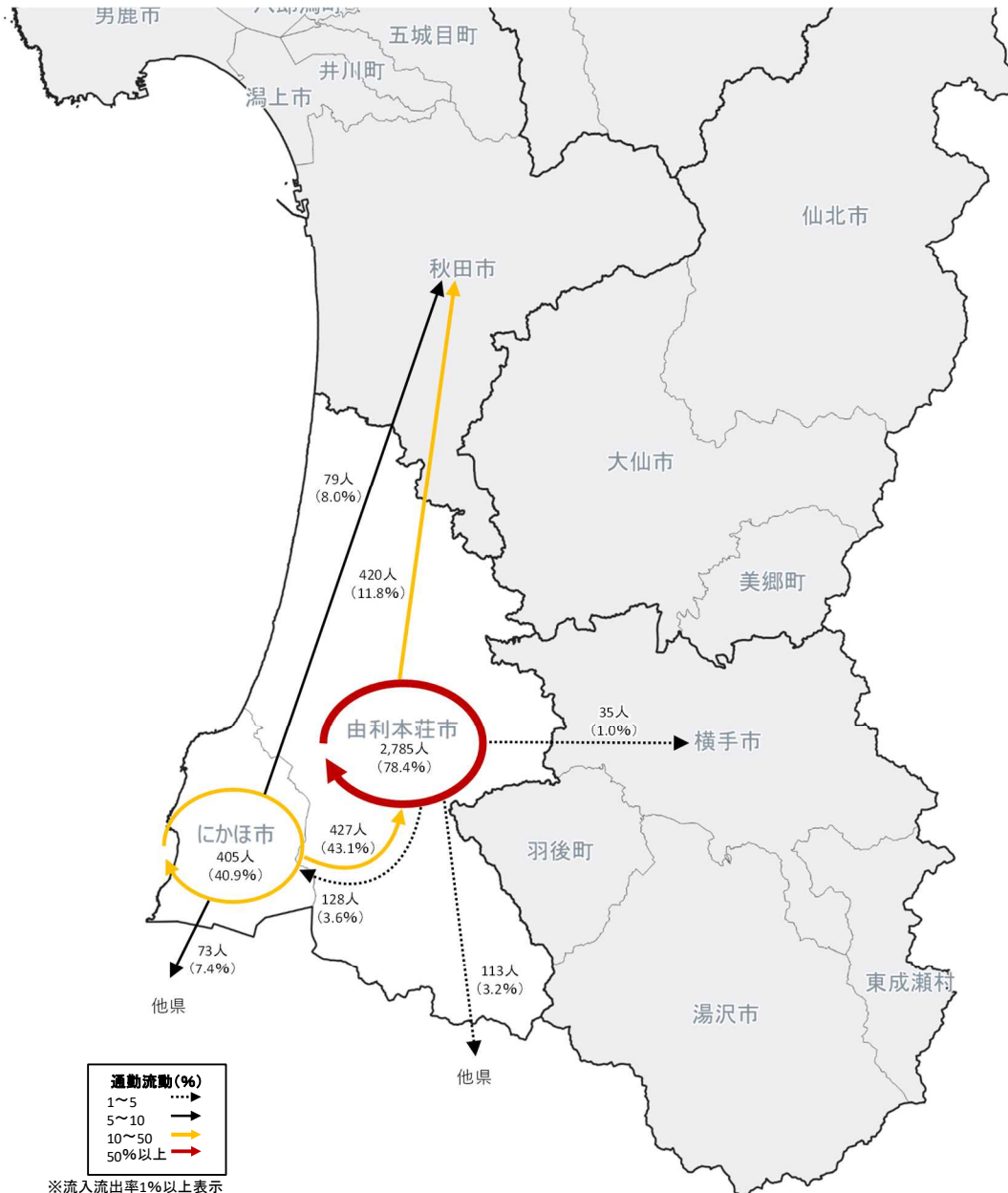


図 由利圏域の通学流動(2015)

出典：国勢調査

○仙北圏域

大仙市及び仙北市では、市内での移動が最も多い状況ですが、美郷町では通学者の約30%が大仙市へ、約20%が横手市へ移動しているなど、多くの通学者が市外へ移動している状況となっています。

また、仙北市の約11%が岩手県などの他県に移動しているなど、一定の割合で県を跨いだ移動が行われている状況となっています。

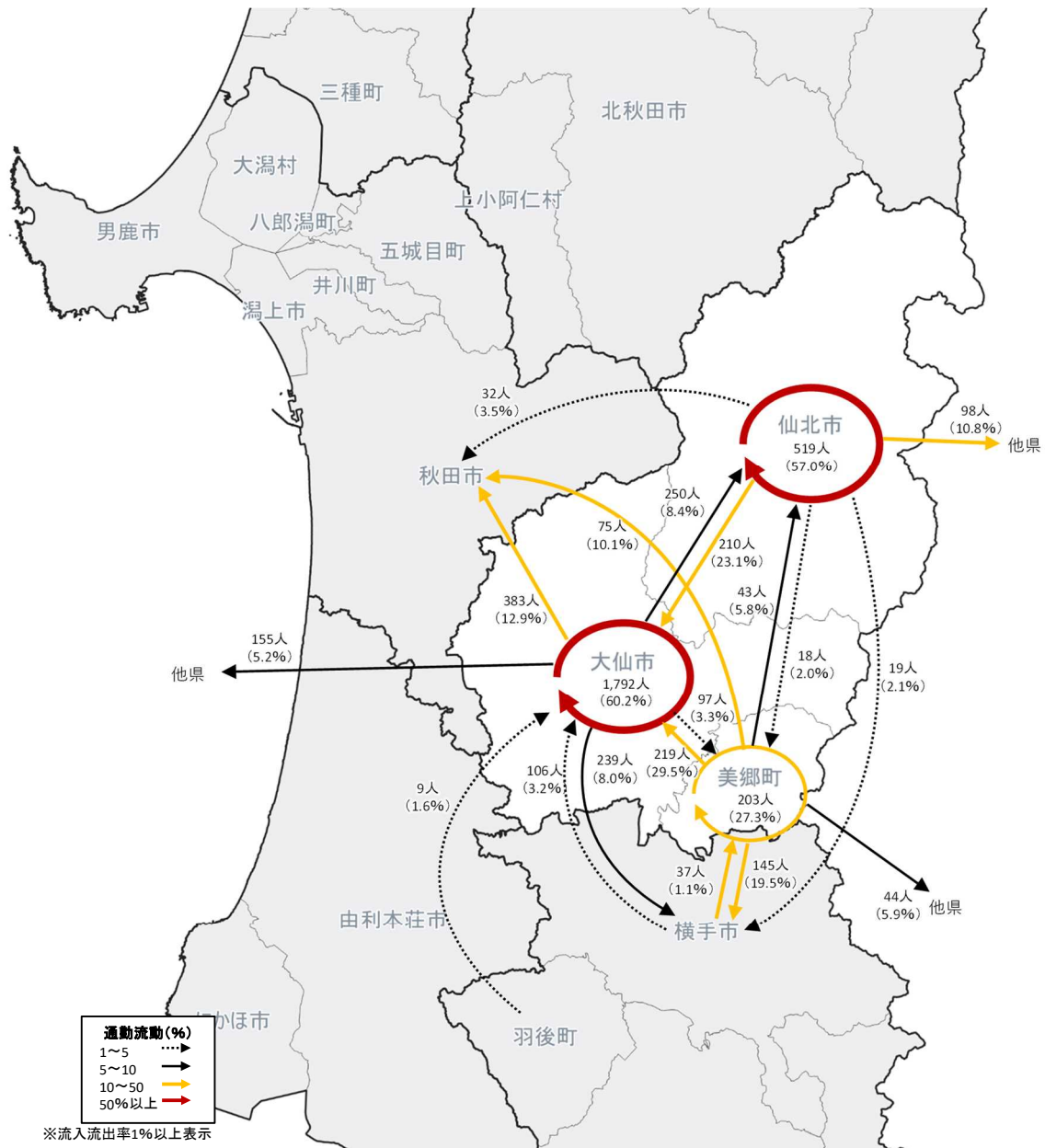


図 仙北圏域の通学流動(2015)

出典：国勢調査

横手市、湯沢市、羽後町では、居住する自治体内での移動が最も多くなっていますが、東成瀬村では、横手市への移動が約43%、湯沢市への移動が約29%など、村外への移動が多い傾向にあります。

通勤流動(%)

- 1~5 (dotted line)
- 5~10 — (solid black line)
- 10~50 — (solid yellow line)
- 50%以上 — (solid red line)

※流入流出率1%以上表示

出典：国勢調査

②移動手段

高校生の通学手段等について大まかな傾向を把握するため、各高等学校へアンケート調査を実施した結果、各圏域とも「徒歩または自転車」、「鉄道」、「保護者の送迎」が一定程度を占め、バスによる通学は少ないことが分かりました。

このことにより、鉄道を利用した市町村を跨ぐ移動が発生している実態が把握できたほか、圏域によっては、「保護者の送迎」が占める割合が非常に大きく、積雪シーズンとなる冬季にはその割合が更に高まり、「徒歩または自転車」が減る一方で、高校の立地状況によっては、バスによる通学割合が増加することが分かりました。

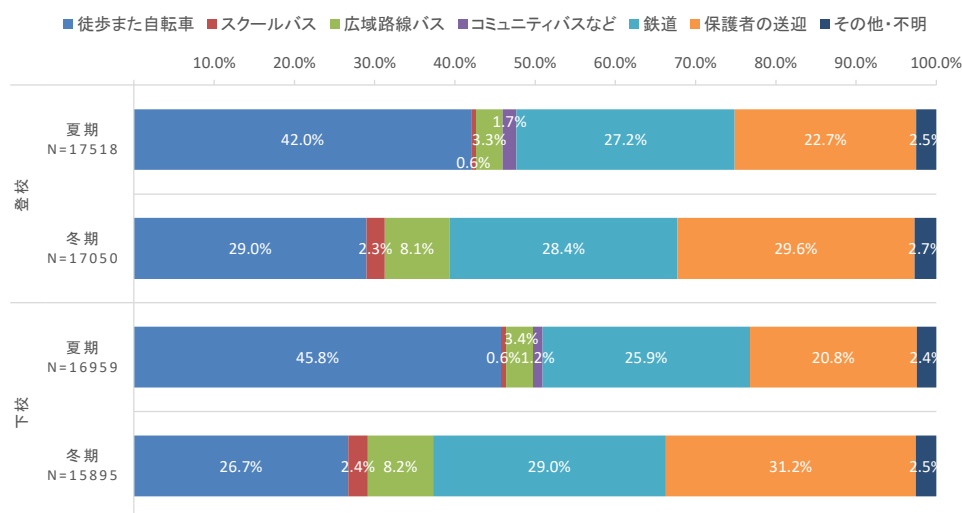


図 高校生の季節別の通学手段(県全体)

出典：高等学校アンケート調査（2021 年度）

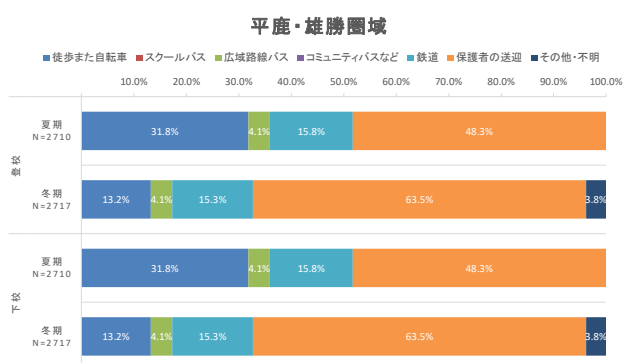
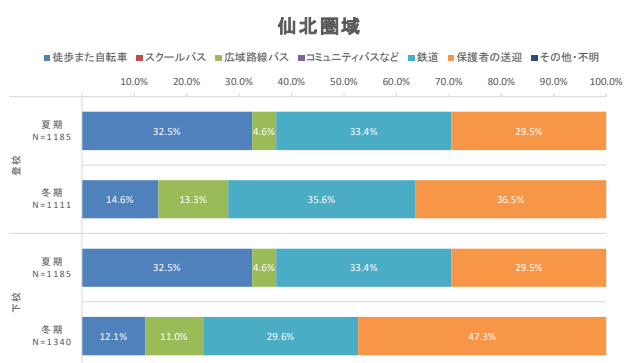
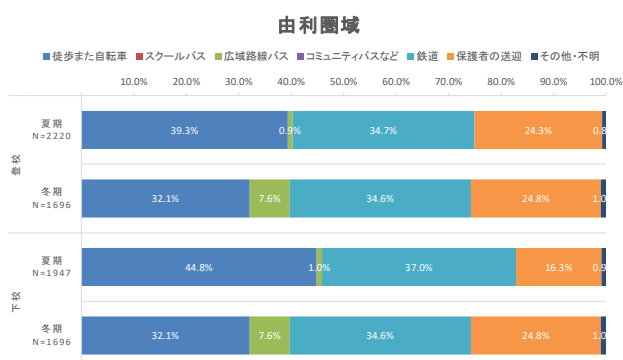
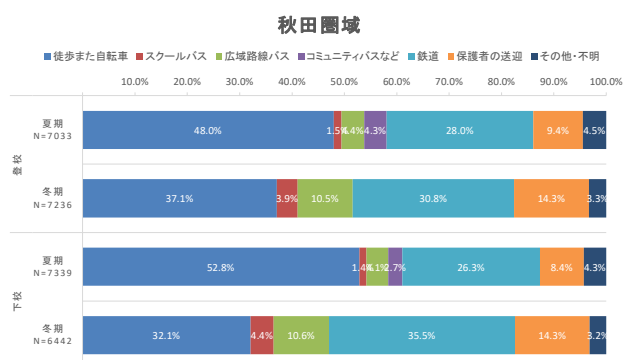
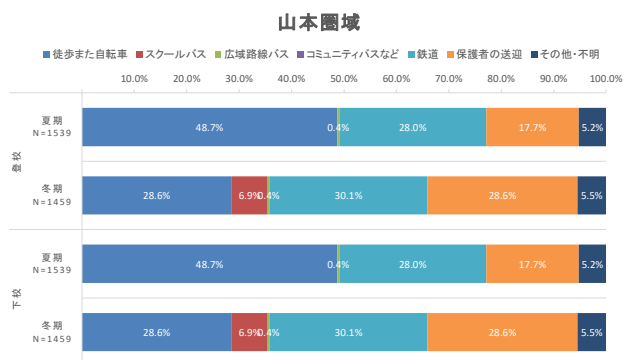
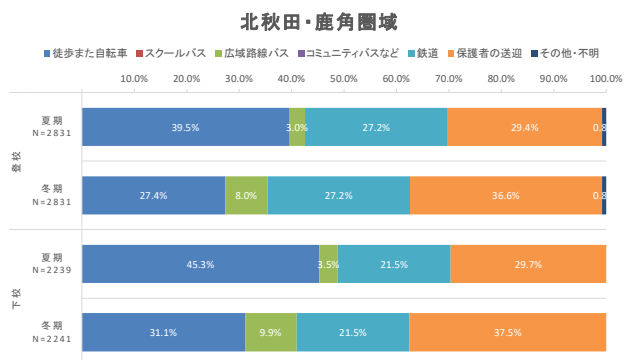


図 圏域別高校生の季節別の通学手段

出典：高等学校アンケート調査（2021年度）

(3)買物での移動

①市町村間の移動実態

○鹿角・北秋田圏域

上小阿仁村を除く 4 市町では、居住する自治体内での移動が最も多い状況ですが、上小阿仁村では約 58%が北秋田市に移動しているほか、五城目町や井川町などにも移動しており、市域を跨いだ移動が発生しています。

また、小坂町においても約 5 割が大館市や鹿角市へ移動しており、一定程度の割合が市域を跨いだ移動を行っています。

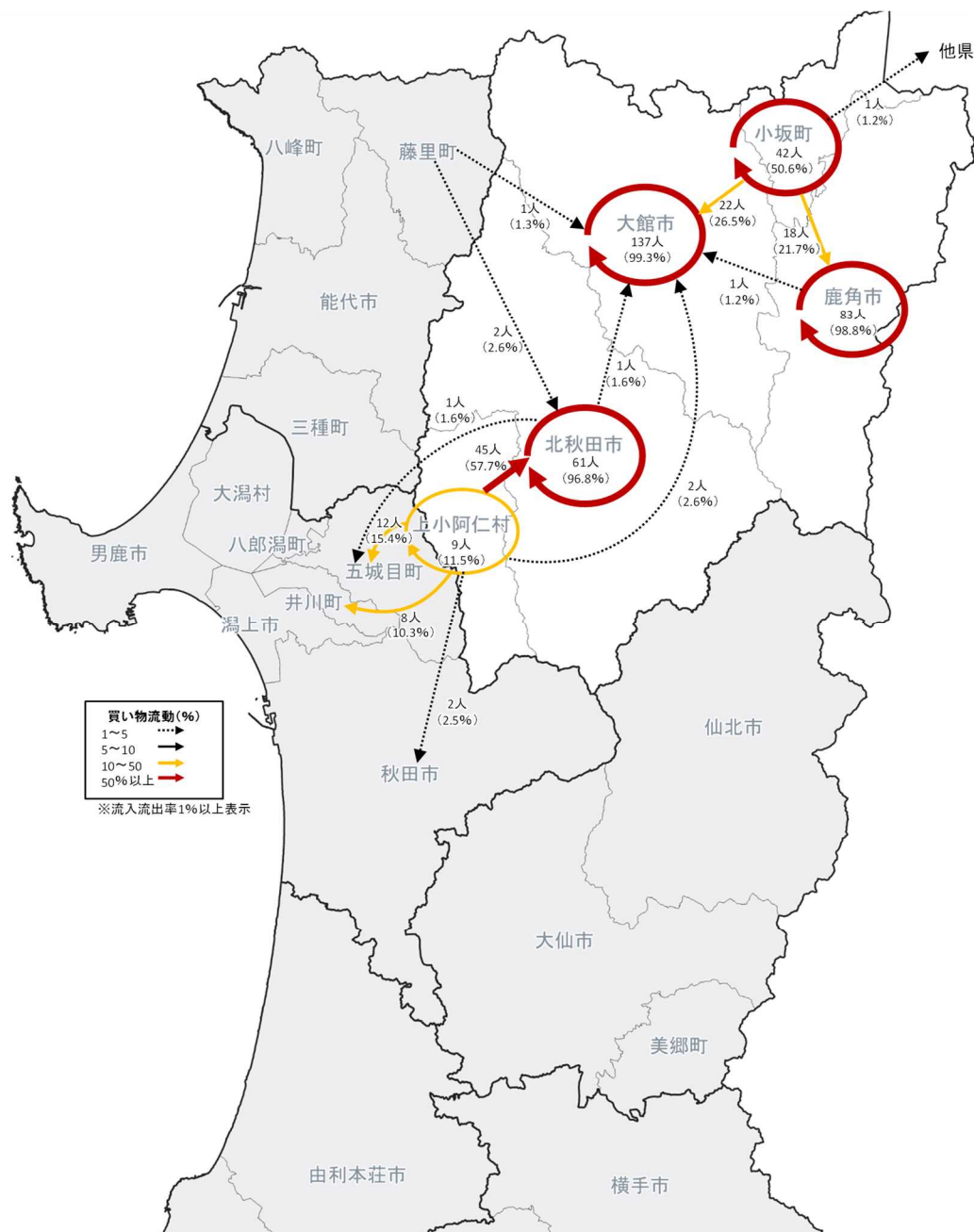


図 鹿角・北秋田圏域の買い物流動

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

○山本圏域

能代市、藤里町、三種町において、居住する自治体内での移動が最も多い状況となっています。

八峰町では、町内での移動は約 26%と低く、能代市への移動が約 74%と日常的に町外への移動が多い状況です。

三種町については能代市方面だけではなく、約 13%が五城目町へ移動しています。

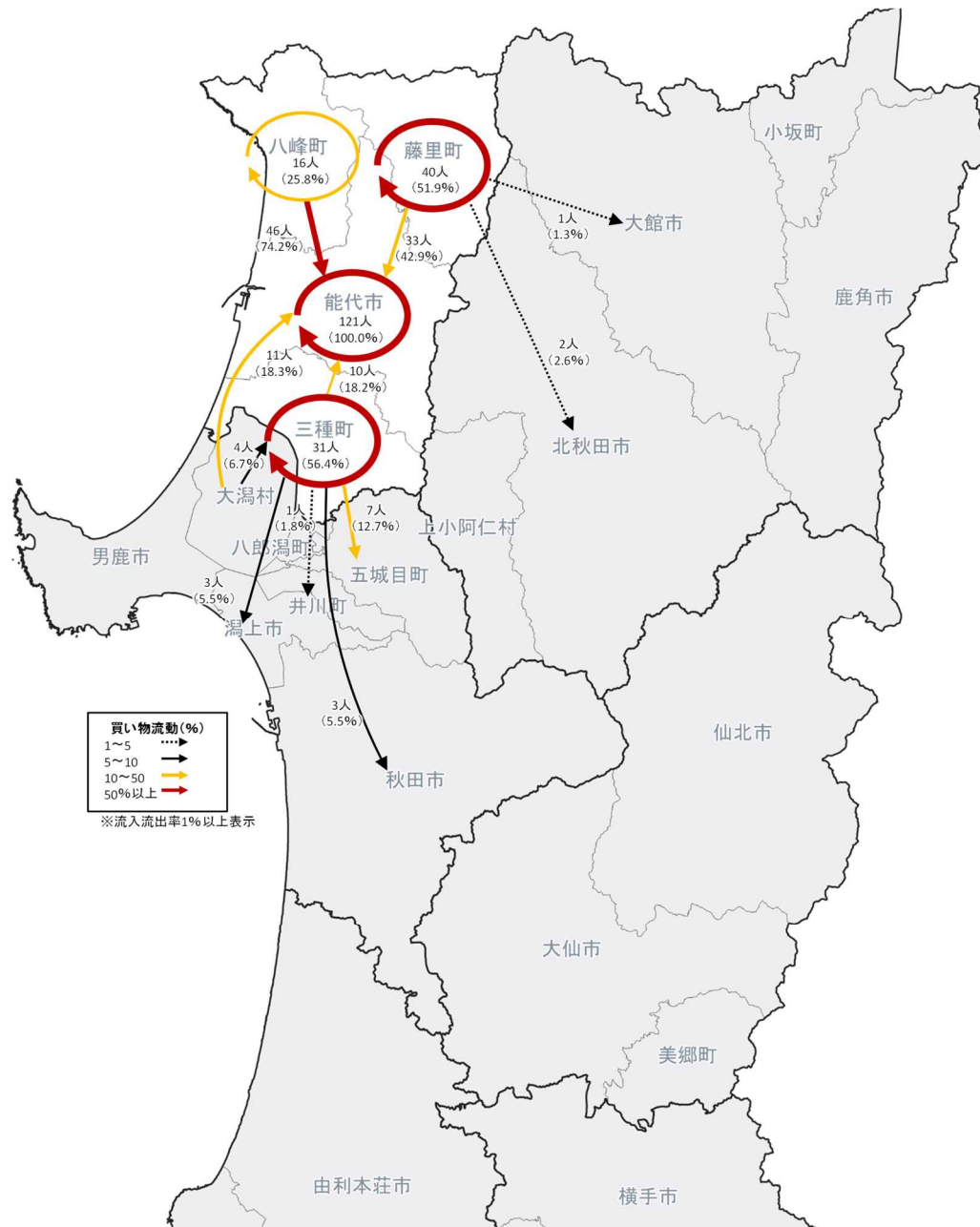


図 山本圏域の買い物流動

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

○秋田圏域

秋田市、男鹿市、潟上市、五城目町、井川町においては、それぞれ居住する自治体内での移動が最も多い状況となっています。

大潟村では、男鹿市への移動割合が約 32%、能代市への移動割合が約 18%など他自治体への移動が村内移動より多くなっています。

また、潟上市、五城目町、井川町の 3 市町間の移動も一定程度あり、広域的な移動が発生しています。

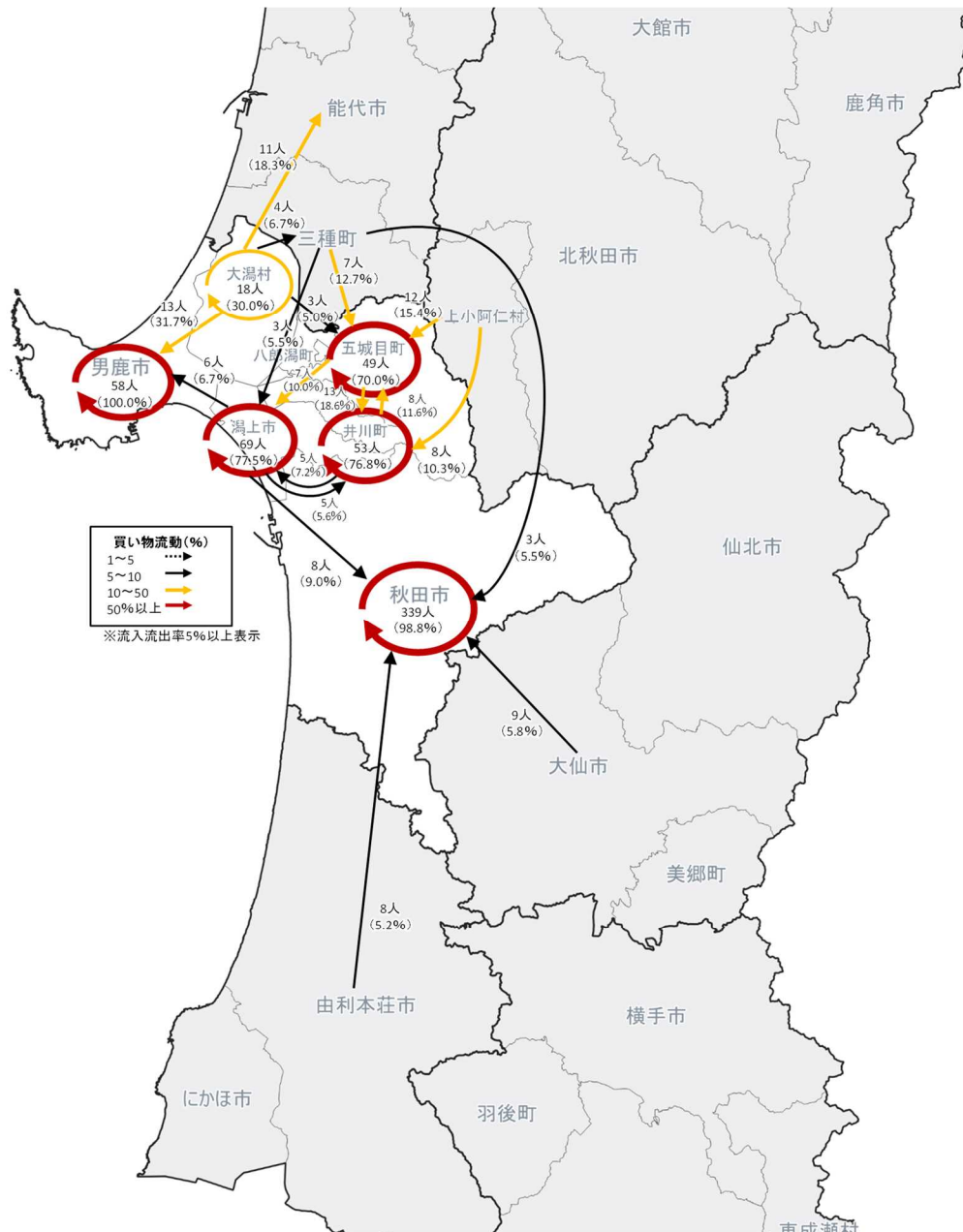


図 秋田圏域の買い物流動

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

○由利圏域

両市とも、それぞれの市内での移動が90%以上と最も多い状況となっています。

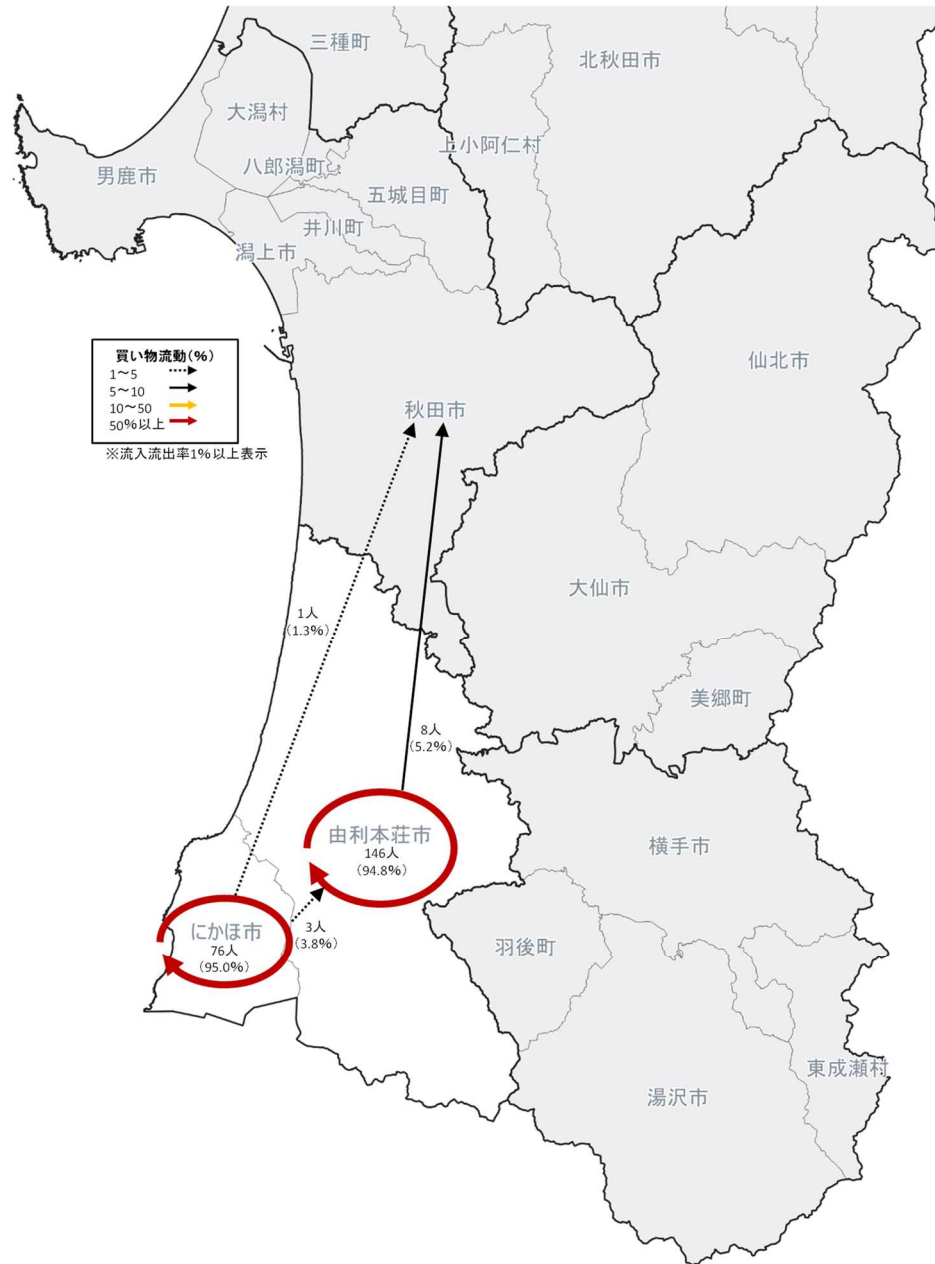


図 由利圏域の買い物流動

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

○仙北圏域

3 市町とも、居住する自治体内での移動が最も多い状況ですが、美郷町では約 39%が大仙市に移動しています。

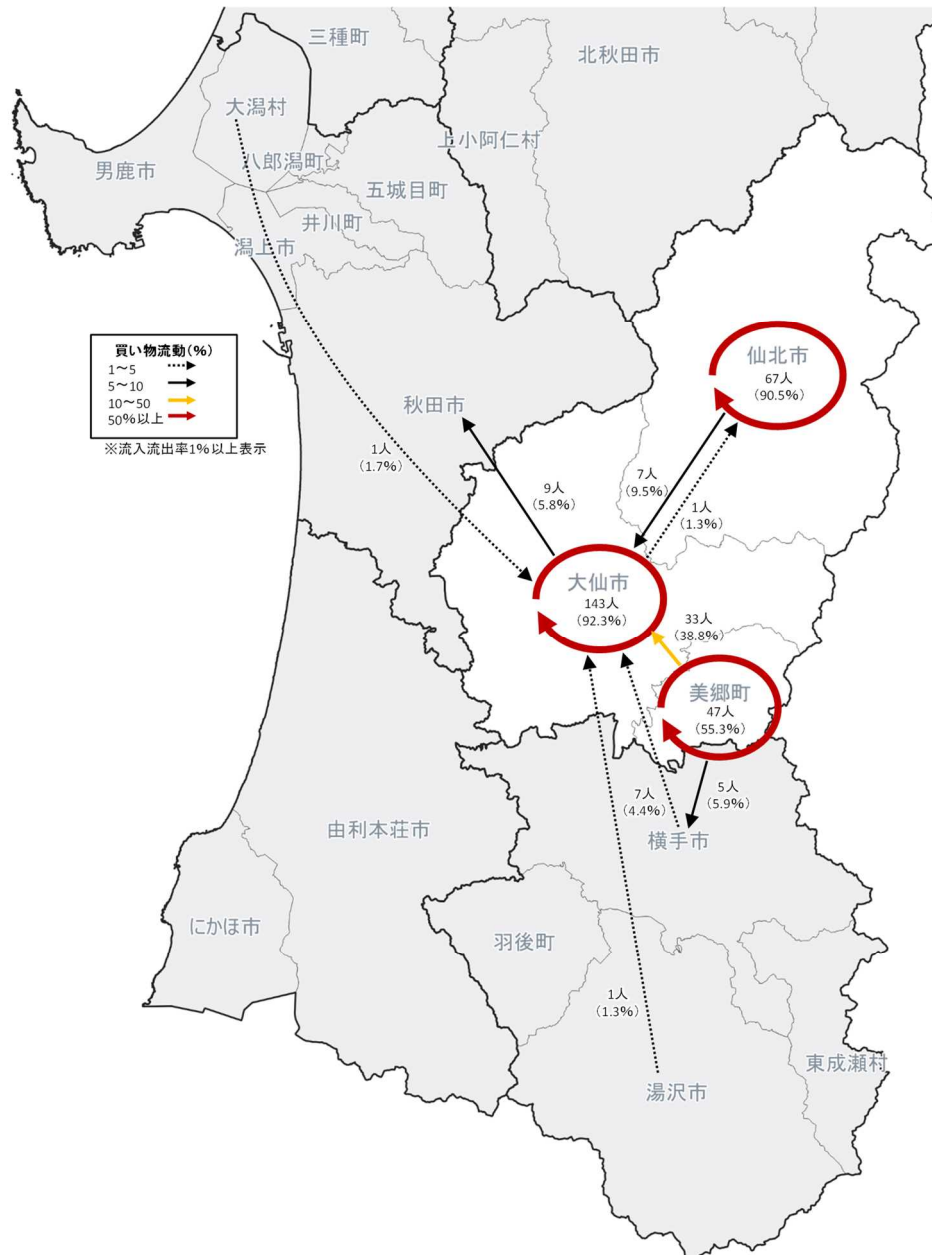


図 仙北圏域の買い物流動

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

横手市、湯沢市、羽後町では、居住する自治体内での移動が最も多い状況ですが、羽後町では約 25%が湯沢市に移動しています。

買い物流動(%)

1~5	
5~10	→
10~50	→
50%以上	→

※流入流出率1%以上表示

人口移動データ (湯沢市・横手市中心):

移動先/元	人数	割合 (%)
湯沢市内	69	89.5%
湯沢市 → 横手市	3	1.9%
横手市内	146	91.8%
横手市 → 湯沢市	6	7.8%
横手市 → 他県	2	1.3%
横手市 → 美郷町	5	5.9%
横手市 → 大仙市	7	4.4%
横手市 → 羽後町	4	5.1%
横手市 → 湯沢市	7	9.6%
湯沢市 → 東成瀬村	3	4.1%
湯沢市 → 他県	1	1.3%
湯沢市内	20	25.3%
湯沢市 → 羽後町	55	69.6%
湯沢市 → 湯沢市内	62	84.9%
湯沢市 → 湯沢市内	3	4.1%
湯沢市 → 湯沢市内	1	1.3%

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

②移動手段

県民アンケート結果によれば、20～60 歳代では 8～9 割以上が「自家用車（自分で運転）」により移動しており、地域公共交通を利用する割合は極めて少ない状況となっています。

70 歳代以上においては、高齢になるにつれて「自家用車（自分で運転）」の割合は減少していますが、「自家用車（家族等の送迎）」の割合が増加しているなど、移動手段として自家用車の利用が引き続き高い傾向にあります。

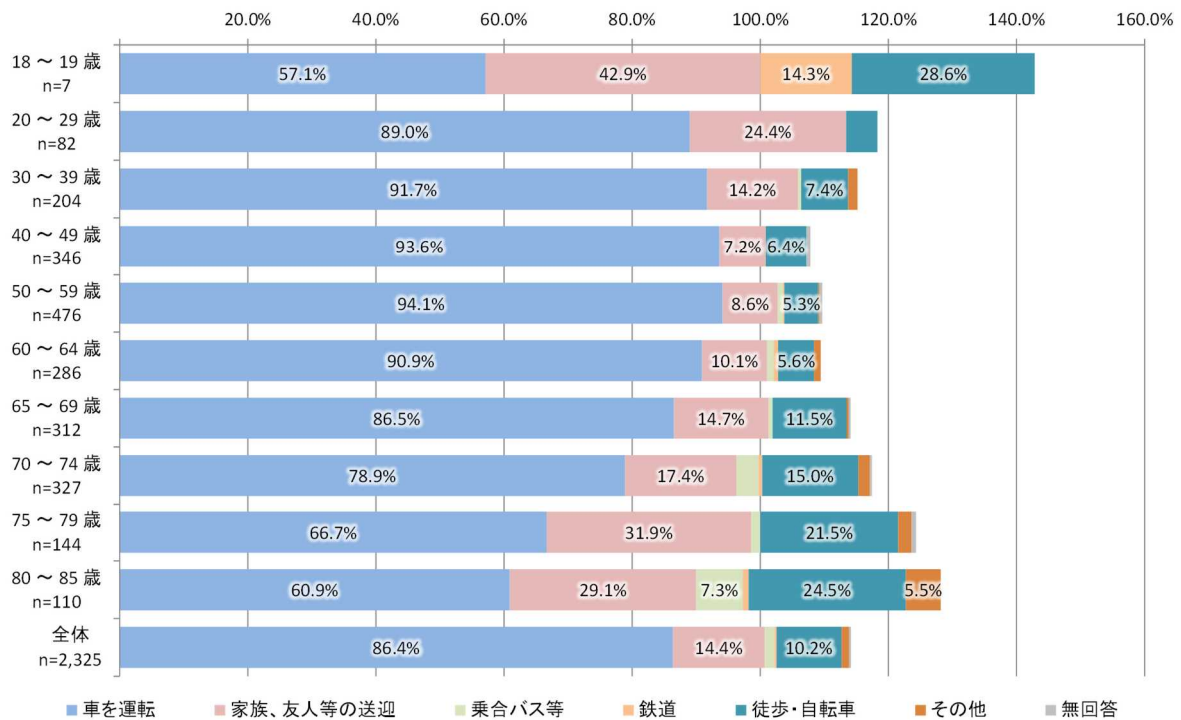
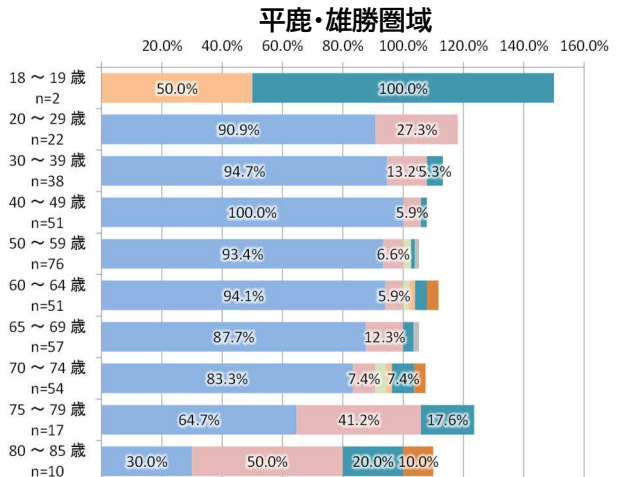
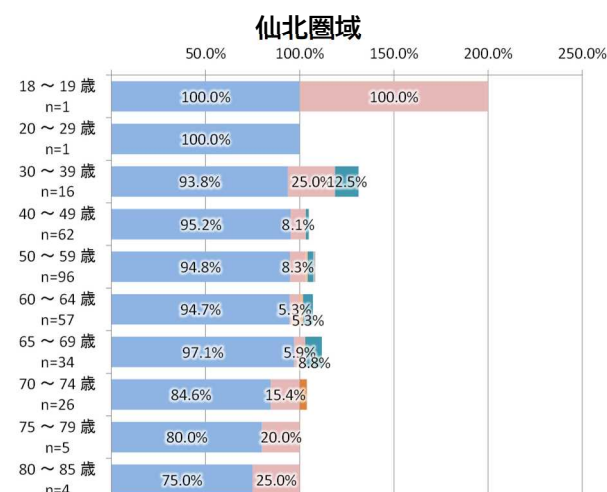
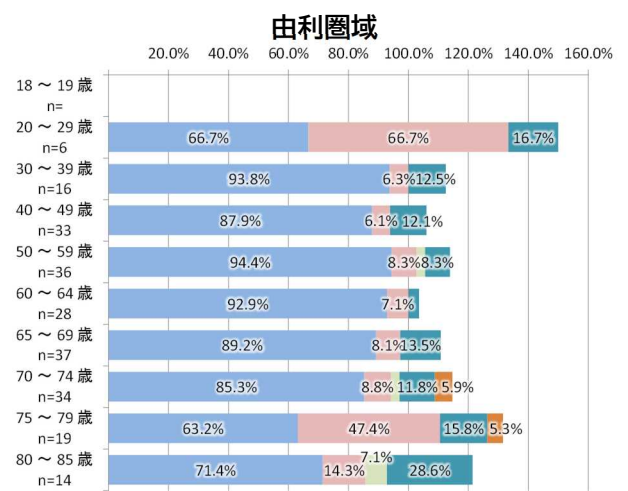
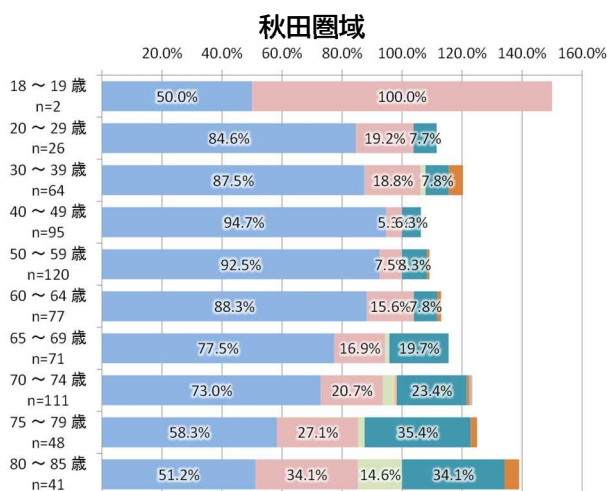
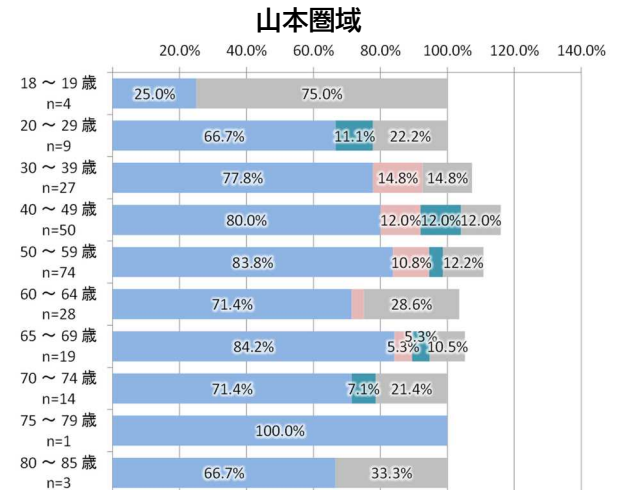
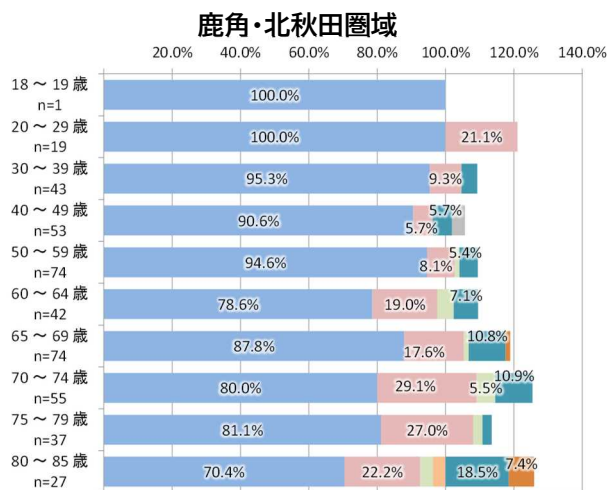


図 年齢別買い物時の移動手段(県全体)

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

※5%未満非表示



■ 車を運転
 ■ 家族、友人等の送迎
 ■ 乗合バス等
 ■ 鉄道
 ■ 徒歩・自転車
 ■ その他
 ■ 無回答

図 圏域別年齢別買い物時の移動手段

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

※5%未満非表示

(4)通院での移動

①市町村間の移動実態

○鹿角・北秋田圏域

鹿角市、大館市、北秋田市では、居住する自治体内での移動が最も多い状況ですが、小坂町や上小阿仁村では、病院等の施設がより多く立地する隣接市へ移動する割合が高く、市域を跨いだ移動が発生しています。

また、青森県や岩手県と隣接する市町においては、割合は少ないものの、県を跨いだ広域的な移動が発生しています。

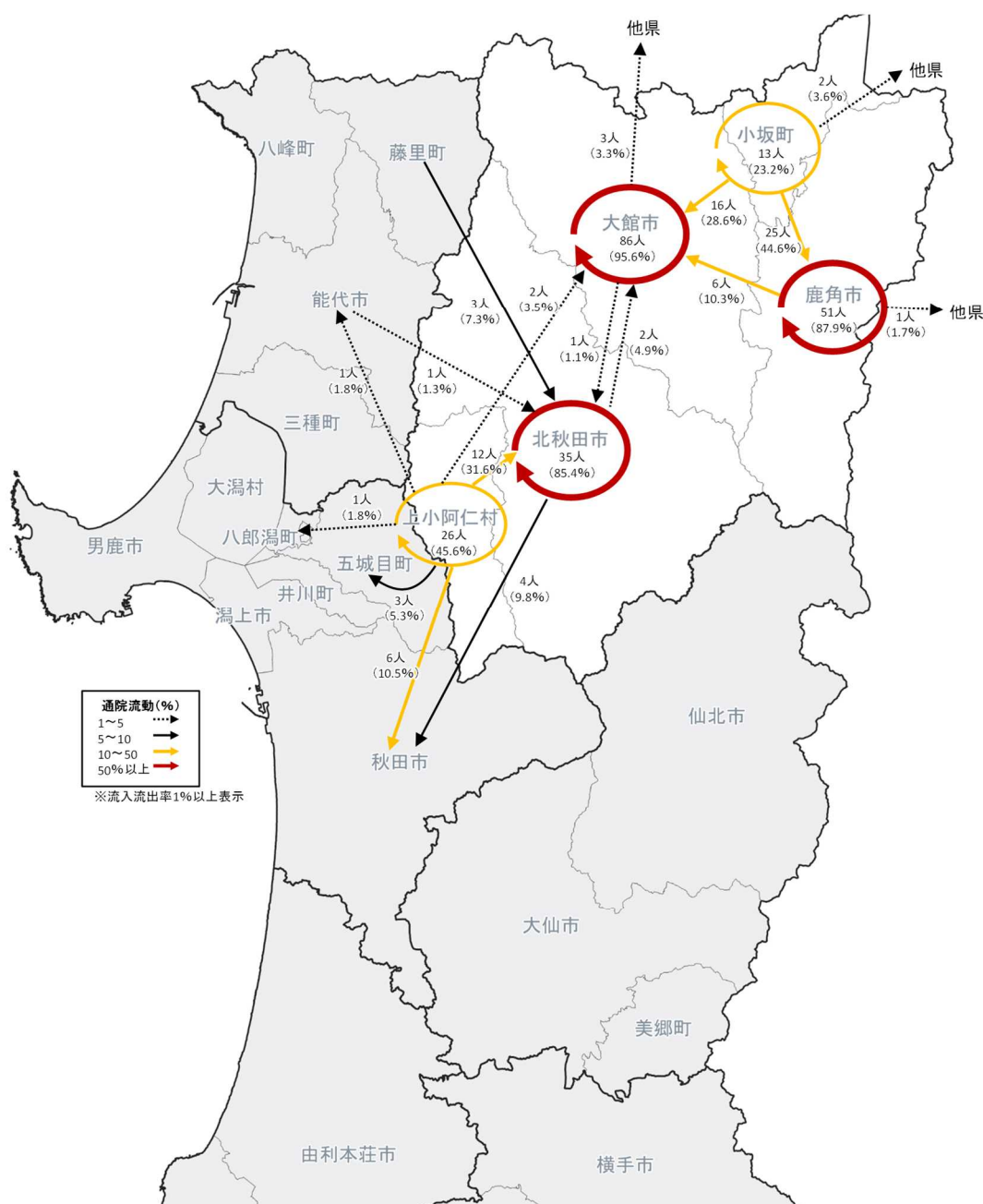


図 鹿角・北秋田圏域の通院流動

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

○山本圏域

能代市では市内での移動が最も多くなっていますが、八峰町、藤里町、三種町においては能代市への移動割合が最も多くなっており、市域を跨いだ移動が発生しています。

三種町においては、能代市以外にも秋田市や八郎潟町、五城目町などの他圏域への移動も発生しています。

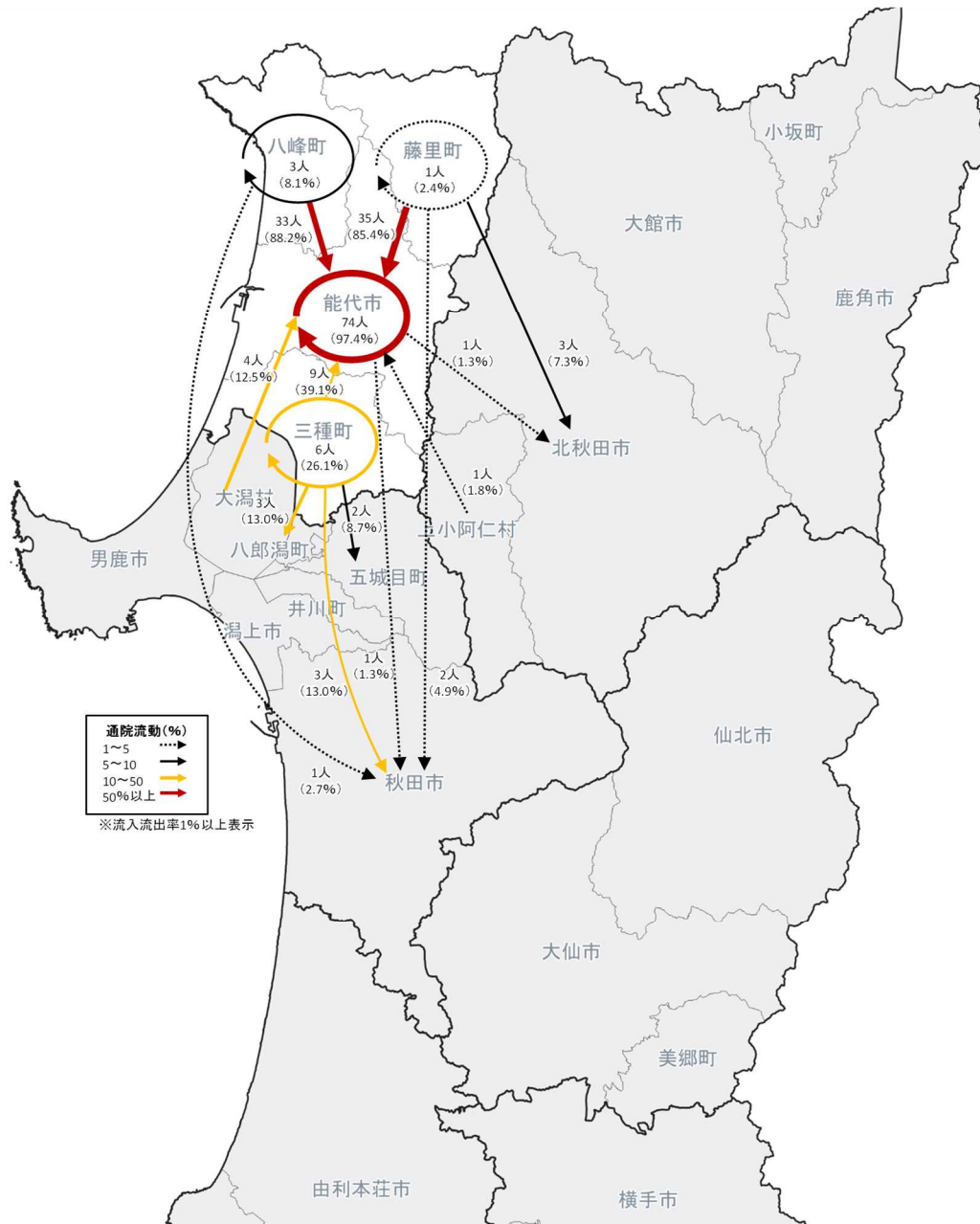


図 山本圏域の通院流動

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

○秋田圏域

秋田市、男鹿市、潟上市では居住する市内での移動の割合が最も多い状況ですが、病院等の施設が多く立地する秋田市への移動の割合が高く、秋田市を中心とした広域的な移動が発生しています。

なお、五城目町や井川町では八郎潟町への移動も一定程度あり、秋田市以外への市域を跨いだ通院実態もみられます。

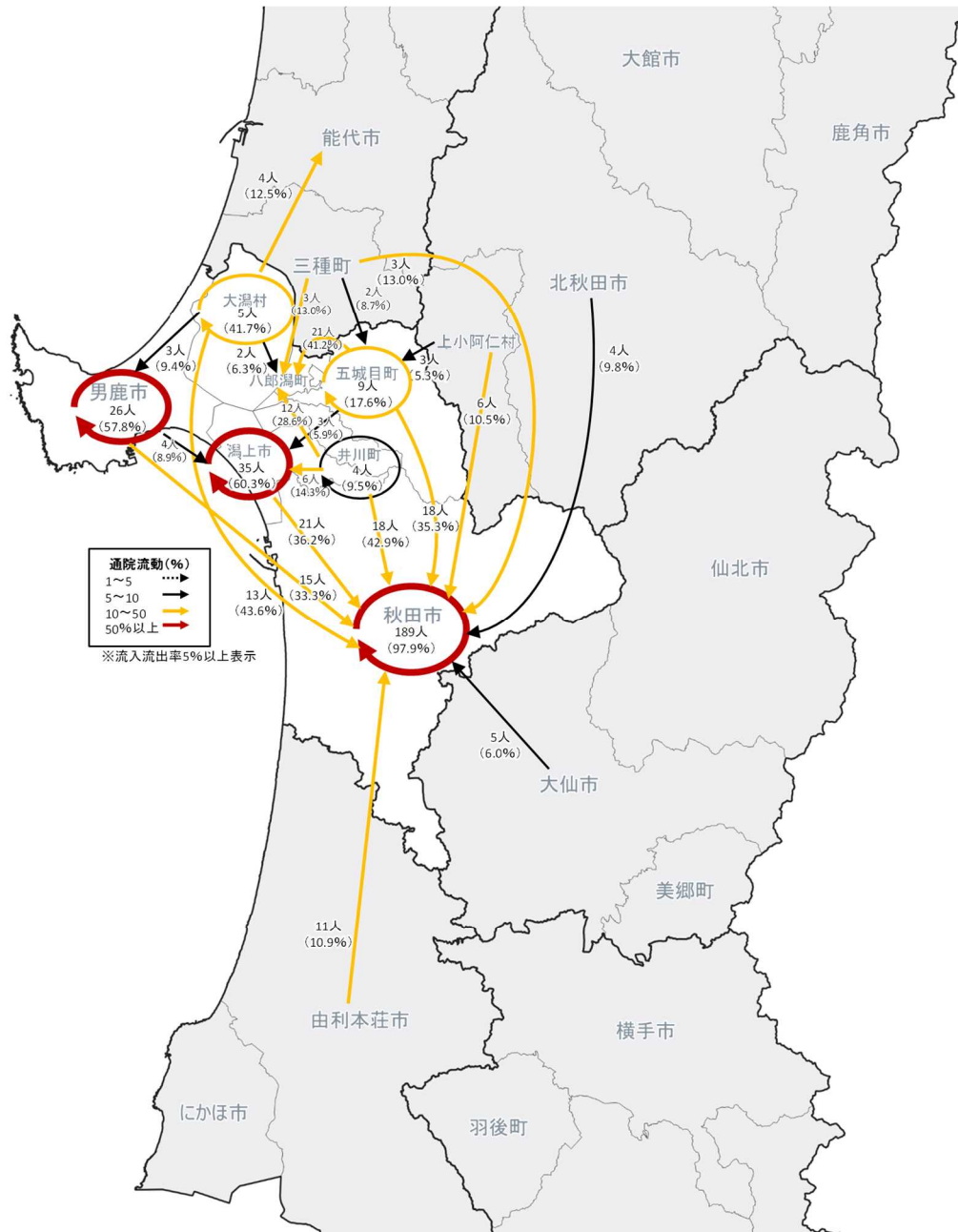


図 秋田圏域の通院流動

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

○由利圏域

2市ともに、市内での移動の割合が最も多い状況ですが、にかほ市では3割程度が由利本荘市へ移動するなど、市域を跨いだ広域的な移動が発生しています。

また、由利本荘市から秋田市への移動も一定数あるほか、限定的ではあるものの、にかほ市から山形県へ、県を跨いだ広域的な移動が発生しています。

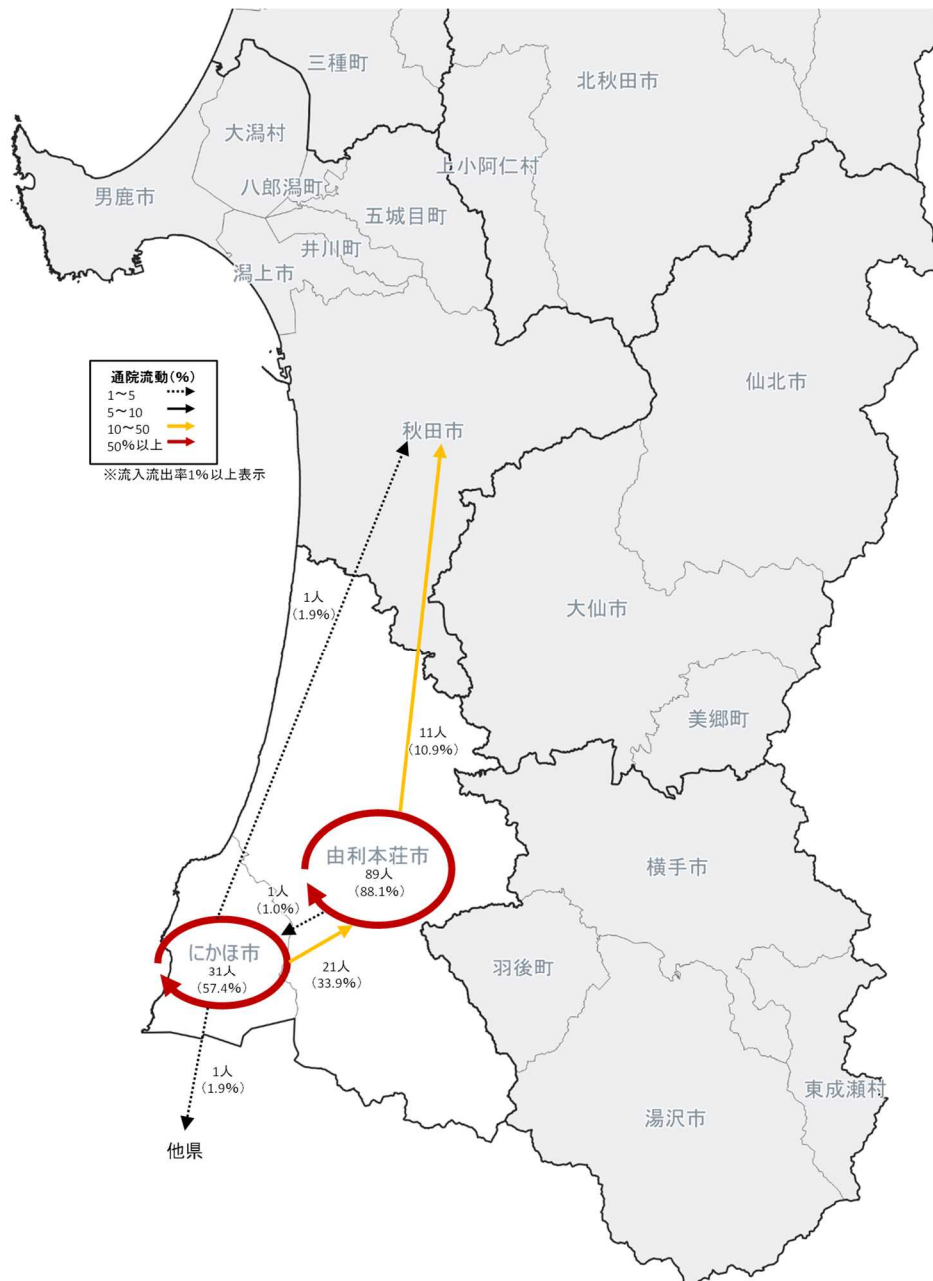


図 由利圏域の通院流動

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

○仙北圏域

仙北市、大仙市、美郷町では居住する市内での移動が最も多くなっていますが、特に美郷町においては、病院等の施設がより多く立地する大仙市や横手市へ移動する割合が高く、市域を跨いだ移動が発生しています。

なお、仙北市と大仙市においては、限定的ではあるものの、岩手県への県を跨いだ広域的な移動が発生しています。

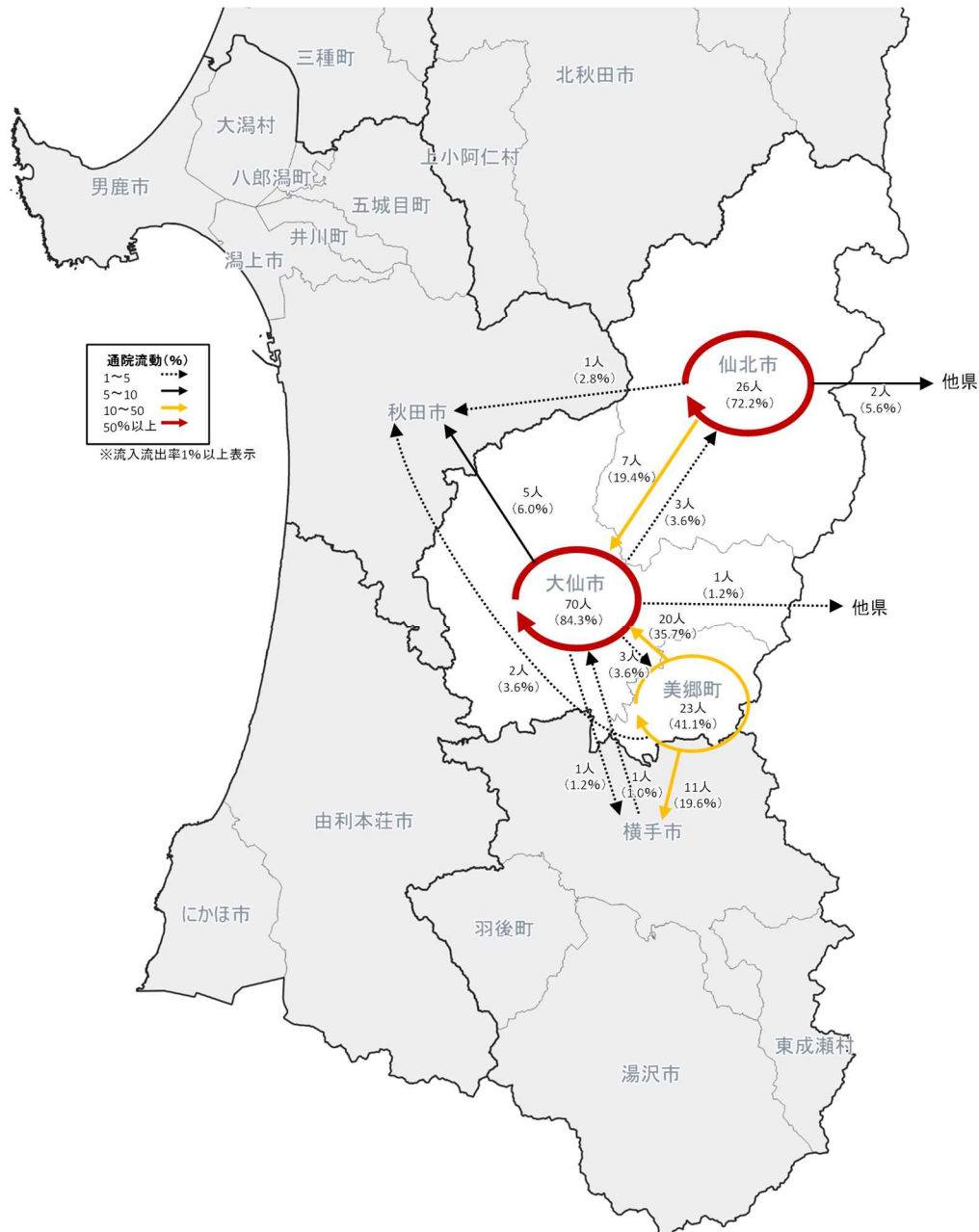


図 仙北圏域の通院流動

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

○平鹿・雄勝圏域

横手市、湯沢市、羽後町では居住する自治体内での移動が最も多くなっていますが、東成瀬村においては、病院施設等が多く立地する横手市や湯沢市への移動が高く、市域を跨いだ移動が発生しています。

また、横手市、湯沢市、羽後町の3市町間の移動が発生しています。

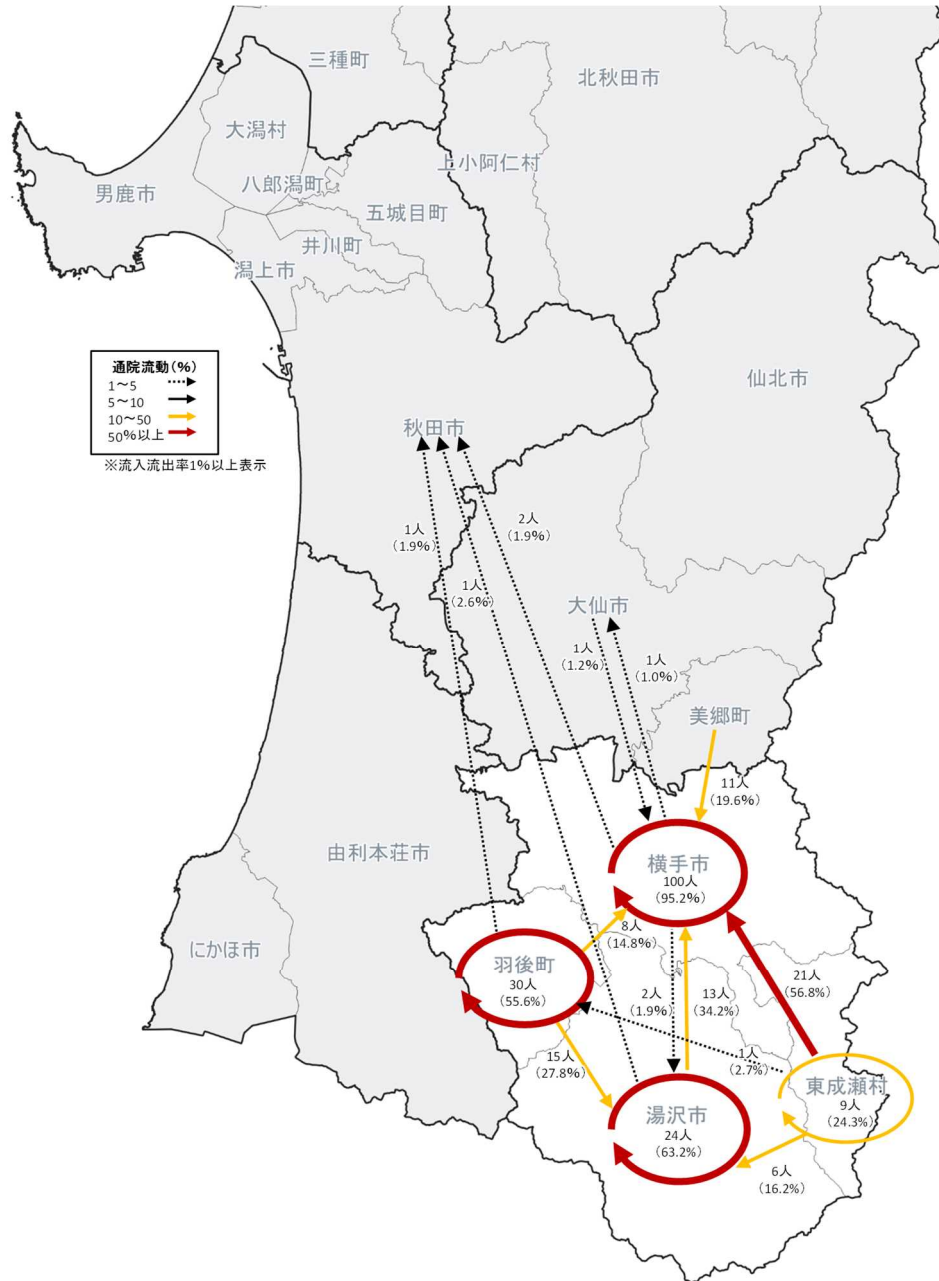


図 平鹿・雄勝圏域の通院流動

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

②移動手段

県民アンケート結果によれば、30～60 歳代では、「自家用車（自分で運転）」が8～9 割以上と最も多く、全ての年代、圏域において、地域公共交通利用の割合は非常に低い状況です。

70 歳代以上では、高齢になるにつれて「乗合バス等」の割合が高くなる傾向にあり、通院時の移動手段として地域公共交通を利用する実態を反映しています。

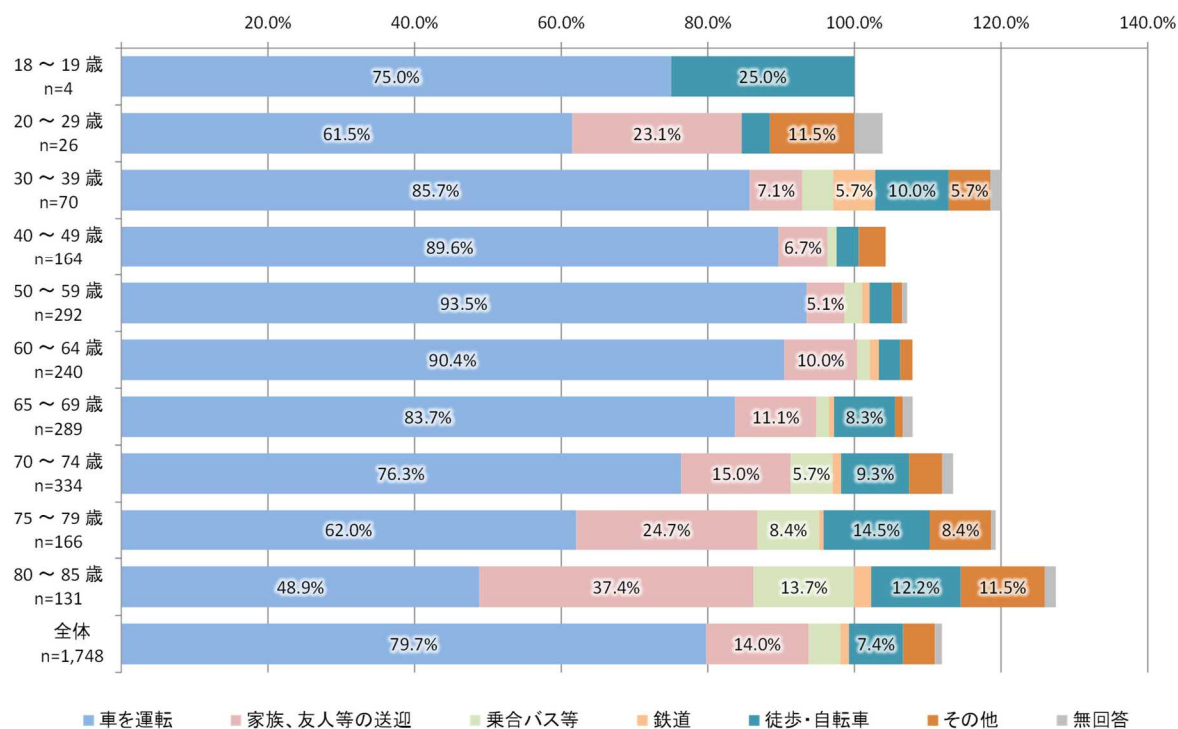
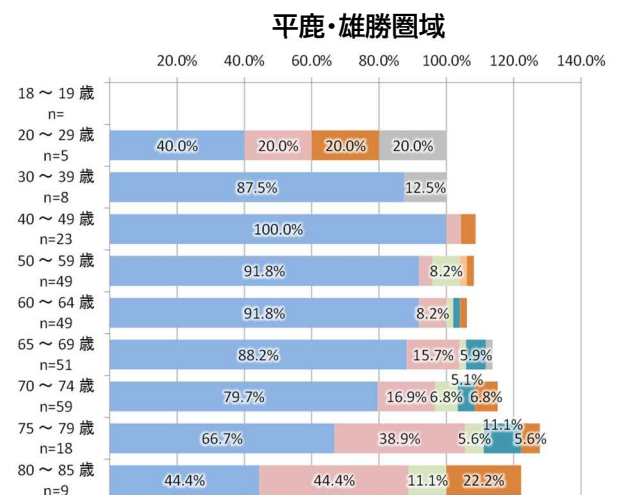
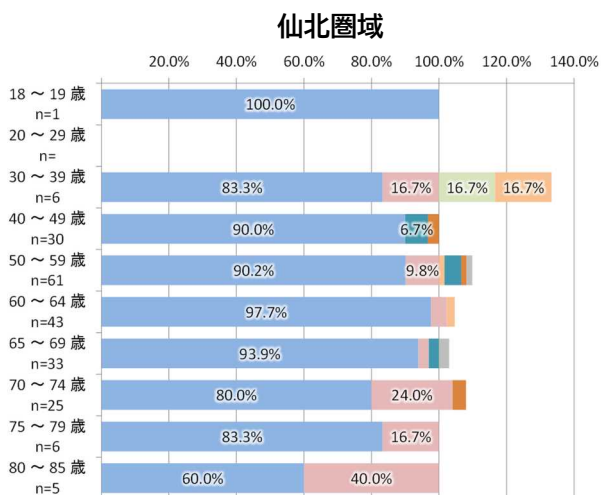
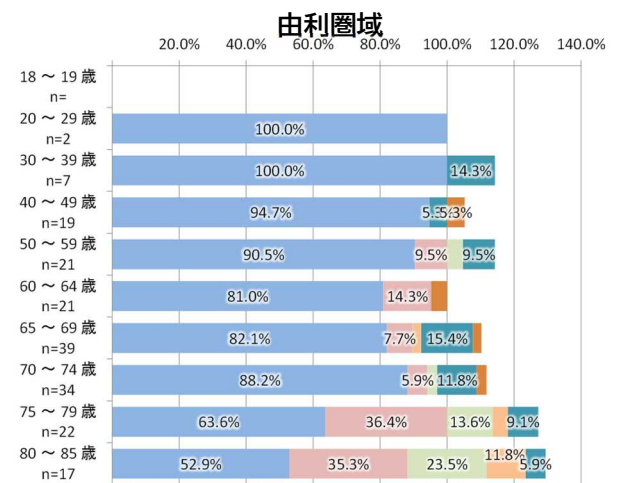
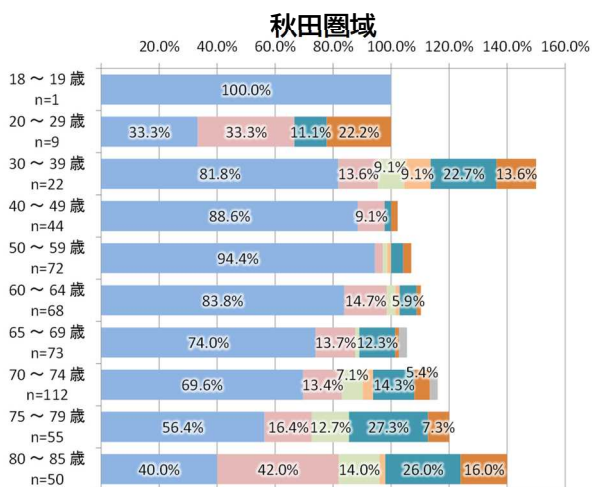
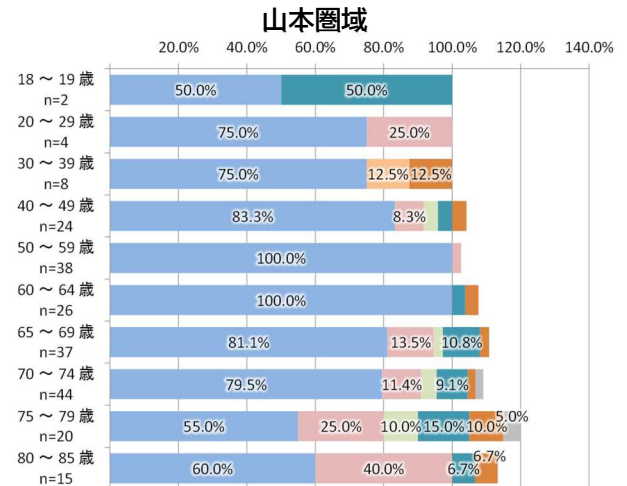
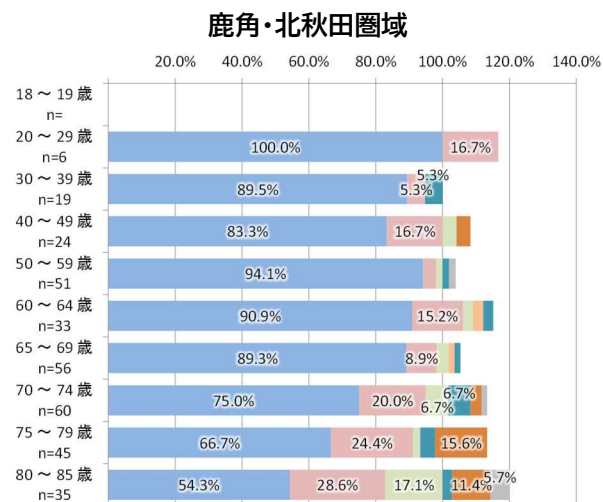


図 年齢別通院時の移動手段

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

※5%未満非表示



■ 車を運転
 ■ 家族、友人等の送迎
 ■ 乗合バス等
 ■ 鉄道
 ■ 徒歩・自転車
 ■ その他
 ■ 無回答

図 圏域別年齢別通院時の移動手段

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

※5%未満非表示

(5)県民の徒歩での移動可能距離

県民アンケート結果によれば、各年代での徒歩で移動することができる距離は、20代～70代前半までは概ね同様の傾向にあり、1,000m以上歩くことができる方の割合が最も多くなっています。

一方、75歳以上になると、1,000m以上歩くことができる方の割合も一定数存在しますが、100m以内や300m以内・500m以内の回答の割合が高くなるなど、徒歩での移動可能距離は短くなる傾向にあります。

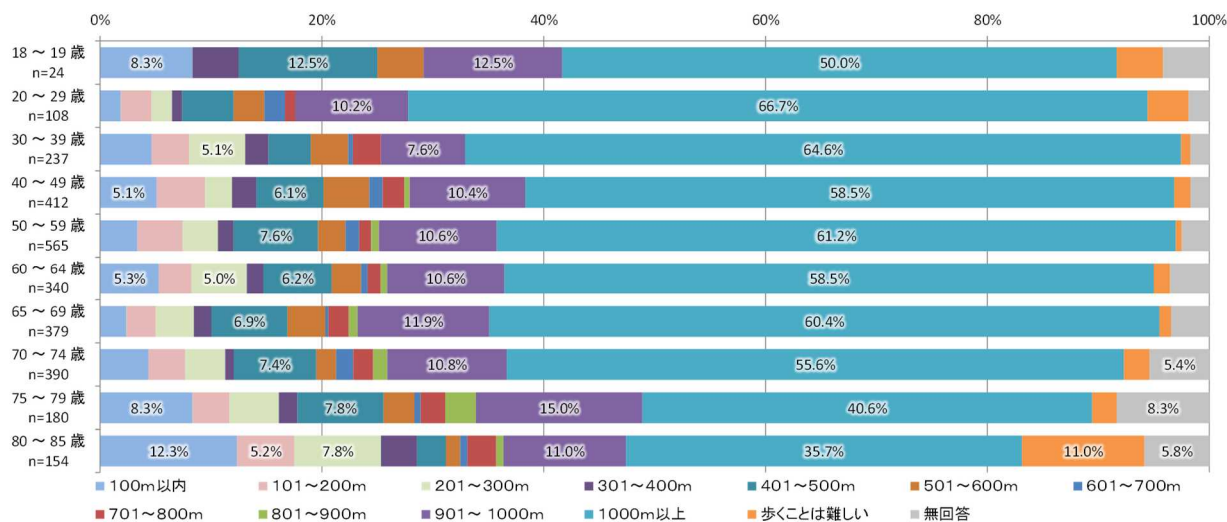


図 年齢別徒歩での移動可能距離

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

※5%未満非表示

1-7 観光動向

(1)観光地点等入込客数・外国人延べ宿泊数

本県における観光地点等入込客数及び外国人延べ宿泊数は2019年度（平成31年度）まで増加傾向にあり、2019年度（平成31年度）には観光地点等入込客数35,270千人、外国人延べ宿泊数119,320人となっていました。

一方、2020年度（令和2年度）には新型コロナウイルス感染症の影響により両者ともに大幅に減少しており、観光地点等入込客数は18,360千人（前年比52.1%）、外国人延べ宿泊数は20,010人（前年比16.8%）となっています。

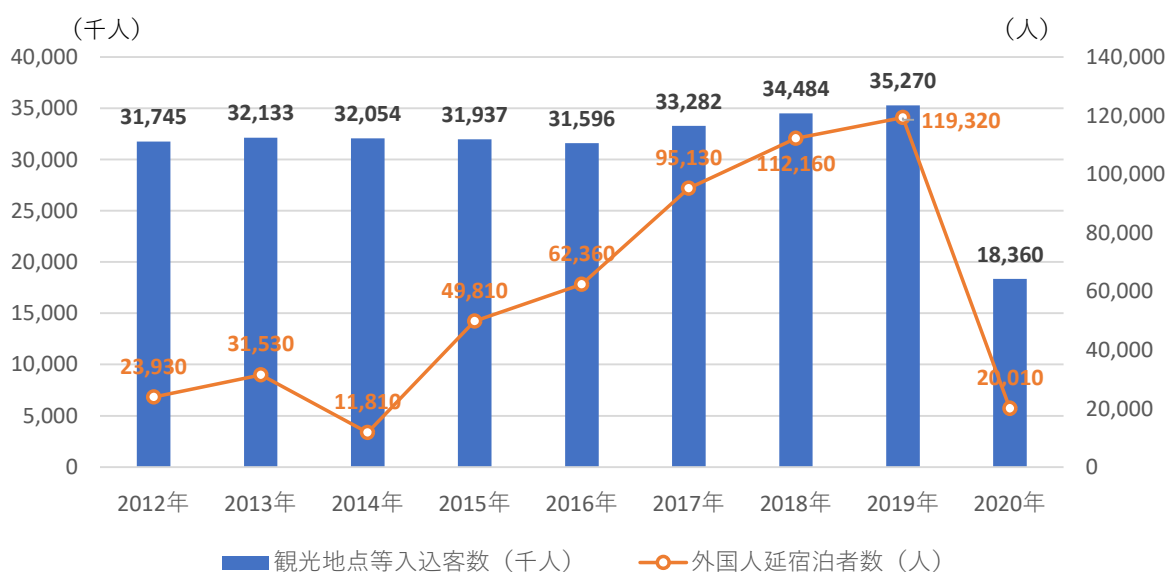


図 観光地点等入込客数及び外国人延べ宿泊数

出典：秋田県観光統計

圏域別の入込客数では秋田圏域や仙北圏域の占める割合が高く、秋田圏域では道の駅あきた港や秋田県立中央公園、男鹿市複合観光施設オガレなど、仙北圏域では角館武家屋敷や道の駅協和四季の森、水沢温泉郷・乳頭温泉郷などが上位に挙げられます。

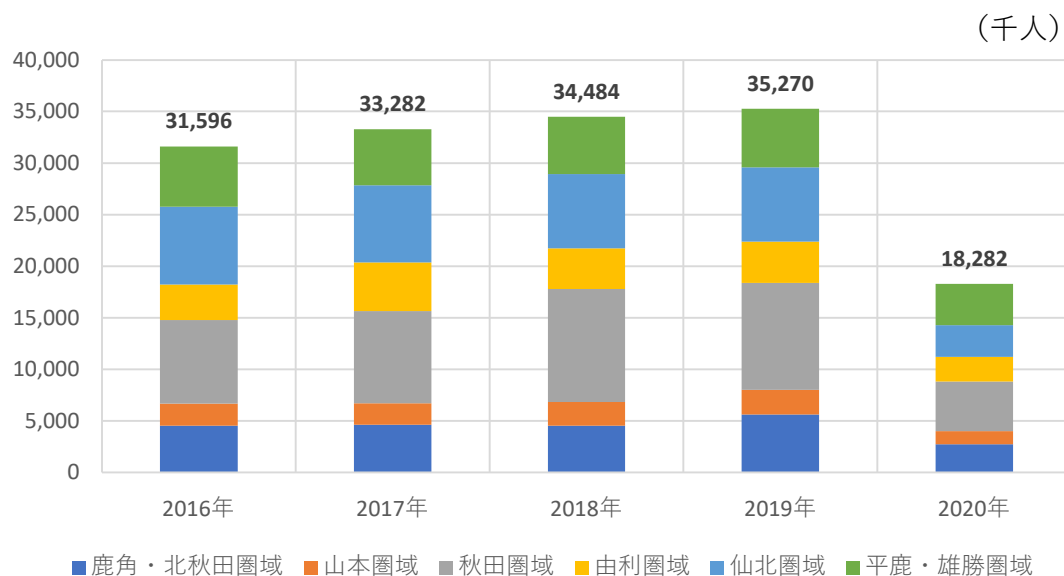


図 圏域別の観光地点等入込客数

出典：秋田県観光統計

表 観光地点別入込客数 上位 30 地点(2020 年度)

順位	地点名	市町村名	入込客数	前年比
1	道の駅あきた港	秋田市	1,837,365	112.1%
2	道の駅ふたつ	能代市	1,106,359	216.3%
3	道の駅うご端縫いの郷	羽後町	744,707	103.2%
4	秋田ふるさと村	横手市	629,511	98.0%
5	にかほ市観光拠点センター「にかほっと」	にかほ市	606,040	90.3%
6	道の駅十文字	横手市	525,500	103.5%
7	秋田県立中央公園	秋田市	489,699	99.8%
8	道の駅象潟ねむの丘	にかほ市	482,880	94.0%
9	男鹿市複合観光施設 オガーレ	男鹿市	472,593	121.0%
10	角館武家屋敷	仙北市	450,649	121.3%
11	道の駅おがち「小町の郷」	湯沢市	417,649	99.6%
12	道の駅雁の里せんなん	美郷町	358,775	99.9%
13	道の駅かみこあに	上小阿仁村	349,933	114.2%
14	秋田市千秋公園	秋田市	307,700	100.0%
15	道の駅さんない	横手市	305,511	98.8%
16	秋田犬の里	大館市	278,435	—
17	鳥海山・鉾立	にかほ市	276,819	110.7%
18	秋田市大森山動物園	秋田市	275,027	100.8%
19	道の駅にしめ	由利本荘市	263,920	109.2%
20	秋田県立小泉潟公園	秋田市	259,074	106.2%
21	道の駅「岩城」	由利本荘市	238,556	102.3%
22	道の駅協和「四季の森」	大仙市	221,736	98.0%
23	大太鼓の里ぶっさん館（道の駅たかのす）	北秋田市	215,448	94.4%
24	クアドーム ザ・ブーン	秋田市	206,272	105.3%
25	男鹿水族館GAO	男鹿市	193,077	107.4%
26	水沢温泉郷	仙北市	181,236	97.2%
27	乳頭温泉郷	仙北市	176,646	106.0%
28	玉川温泉地区	仙北市	171,103	111.2%
29	ハタハタ館	八峰町	166,474	97.1%
30	温泉保養センターはまなす	にかほ市	161,523	110.4%

出典：秋田県観光統計

(2)広域的な主要拠点からの二次交通の運行状況

本県の広域的な主要交通拠点である空港、フェリーターミナル、新幹線駅から観光地点等へ運行する観光二次交通の運行状況は下表のとおりです。

表 主な二次交通の運行状況

拠点	名称	行先	交通モード	運行会社
秋 田 空 港	エアポートライナー	角館・乳頭温泉地区、田沢湖・玉川温泉地区、男鹿温泉地区、横手・湯沢・栗駒方面、大仙・美郷町、本荘・象潟地区、秋田市内	乗合タクシー	・キングタクシー ・秋田中央トランスポート ・中仙タクシー ・象潟合同タクシー
	秋田空港リムジンバス	秋田駅西口 など	路線バス	秋田中央交通
	秋田空港にかほGO	象潟駅	乗合タクシー	象潟合同タクシー
	スカイアクセス	秋田市内	乗合タクシー	秋田中央トランスポート
	乗合タクシー	由利本荘市内	乗合タクシー	光タクシー
大 館 能 代 空 港	リムジンバス	大館市内、能代市内、上小阿仁村	乗合バス	秋北タクシー
	愛☆のりくん	十和田湖、八幡平・玉川温泉	乗合タクシー	・たかのす・ひかりタクシー ・丸宮タクシー
	森吉山周遊タクシー	阿仁スキー場周辺、伊勢堂岱遺跡、大太鼓の館・ぶっさん館	乗合タクシー	・たかのす・ひかりタクシー ・丸宮タクシー ・北鹿観光ハイヤー ・米内沢タクシー
	乗合タクシー	上小阿仁村	乗合タクシー	・丸宮タクシー ・北鹿観光ハイヤー ・たかのす・ひかりタクシー
秋田フェリーターミナル	セリオン線	秋田駅	路線バス	・秋田中央交通
秋田駅	中心市街地循環バス（ぐるる）	木内前（秋田県）/川反入口	路線バス	・秋田中央交通
	乗合タクシー	男鹿温泉郷	乗合タクシー	・秋田観光バス ・船川タクシー
大曲駅	羽後交通	玉川温泉	路線バス	・羽後交通
角館駅	エアポートライナー	田沢湖、乳頭温泉	乗合タクシー	・キングタクシー

(3)観光施設・拠点の分布状況

○鹿角・北秋田圏域

当該圏域には、観光入込客数 30 万人以上の「八幡平国立公園」や 20 万人以上の「道の駅かみこあに」のほか、「道の駅たかのす」など 10 万人以上の観光施設・拠点が複数立地しています。

なお、北秋田市の伊勢堂岱遺跡を含む「北海道・北東北の縄文遺跡群」が 2021 年に世界文化遺産に登録されたことから、今後の来訪者の増加に向けて情報発信や受入体制の構築が必要です。



図 鹿角・北秋田圏域の観光施設・拠点の分布状況

出典：秋田県観光統計（2020 年）

○山本圏域

当該圏域には、観光入込客数 30 万人以上の「道の駅ふたつ」のほか、10 万人以上の「ハタハタ館」が立地しています。

「ハタハタ館」は、JR 五能線あきた白神駅から徒歩 1 分の距離にあり、鉄道からアクセスしやすい環境となっています。



図 山本圏域の観光施設・拠点の分布状況

出典：秋田県観光統計（2020 年）

○秋田圏域

当該圏域には、「男鹿市複合観光施設オガレ」や「道の駅あきた港」など、観光入込数30万人以上の観光施設・拠点が複数あるほか、集客力の高い公園施設や動物公園なども立地しています。

また、空港やフェリーターミナル、秋田駅などの交通拠点があるほか、秋田市街地では路線バスなど地域公共交通が比較的充実しています。

男鹿市内には、温泉施設や宿泊施設等が立地していますが、秋田駅や秋田空港など主要な交通拠点からの二次交通が運行しており、アクセス性が確保されています。

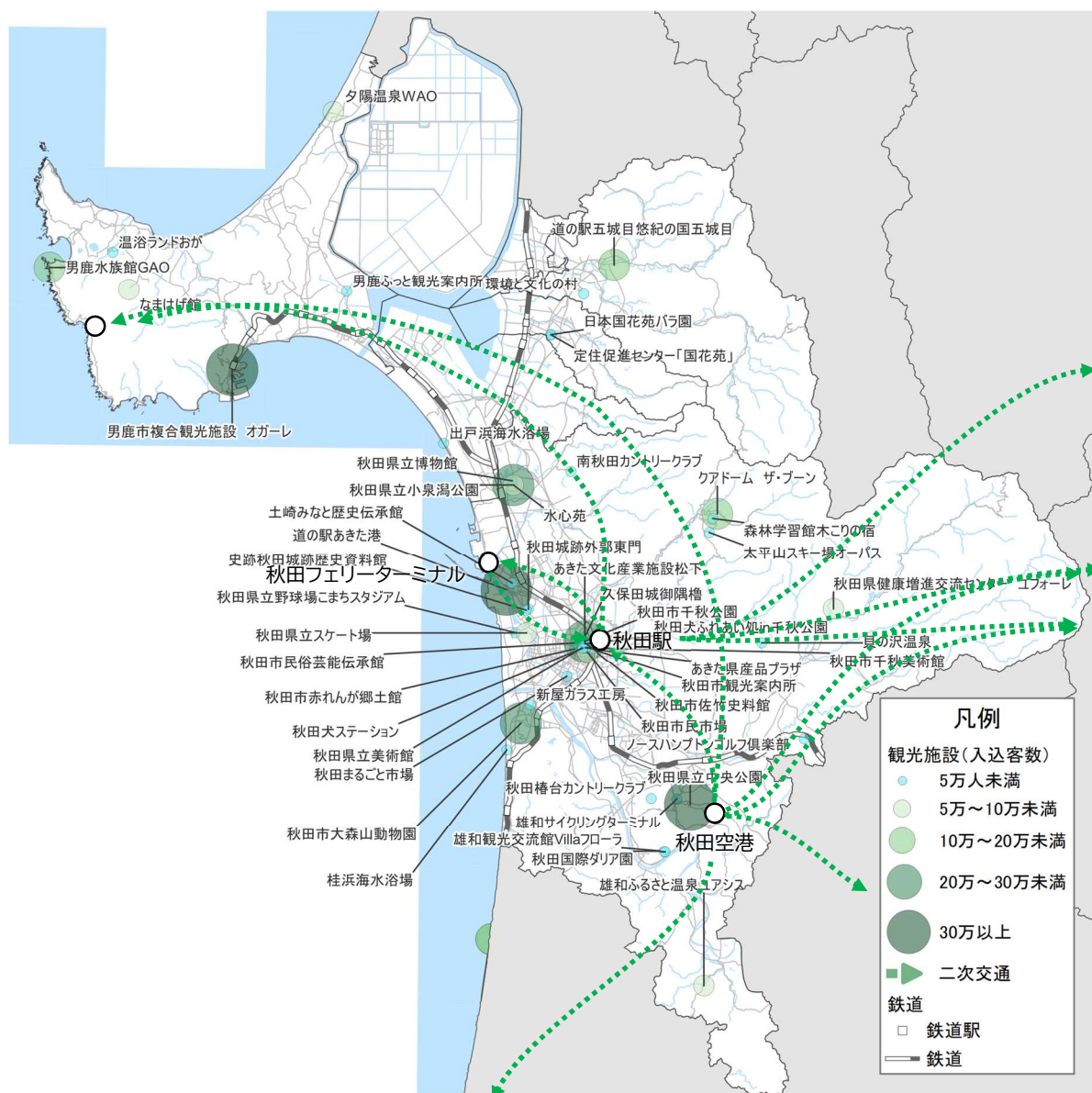


図 秋田圏域の観光施設・拠点の分布状況

出典：秋田県観光統計（2020年）

○由利圏域

当該圏域では、観光入込客数 30 万人以上の「道の駅象潟ねむの丘」をはじめ、10 万人以上の道の駅などの観光施設・拠点が立地しています。

このほか、自然観光資源である鳥海山にも 10 万人以上の観光入込客数があり、観光シーズンには、にかほ市内からの二次交通が運行しています。



図 由利圏域の観光施設・拠点の分布状況

出典：秋田県観光統計（2020 年）

○仙北圏域

当該圏域は、本県を代表する観光拠点として、田沢湖や田沢湖近郊の温泉郷をはじめ、角館武家屋敷など、観光入込客数 10 万人以上の観光施設・拠点が複数立地しています。

角館武家屋敷には JR 角館駅から市内の公共交通を利用してアクセスすることができるほか、田沢湖や田沢湖近郊の温泉郷に対しては、田沢湖駅や秋田駅、秋田空港などから二次交通が運行しており、アクセス性が確保されています。



図 仙北圏域の観光施設・拠点の分布状況

出典：秋田県観光統計（2020 年）

○平鹿・雄勝圏域

当該圏域では、観光入込客数 30 万人以上の「秋田ふるさと村」や複数の道の駅が立地しています。

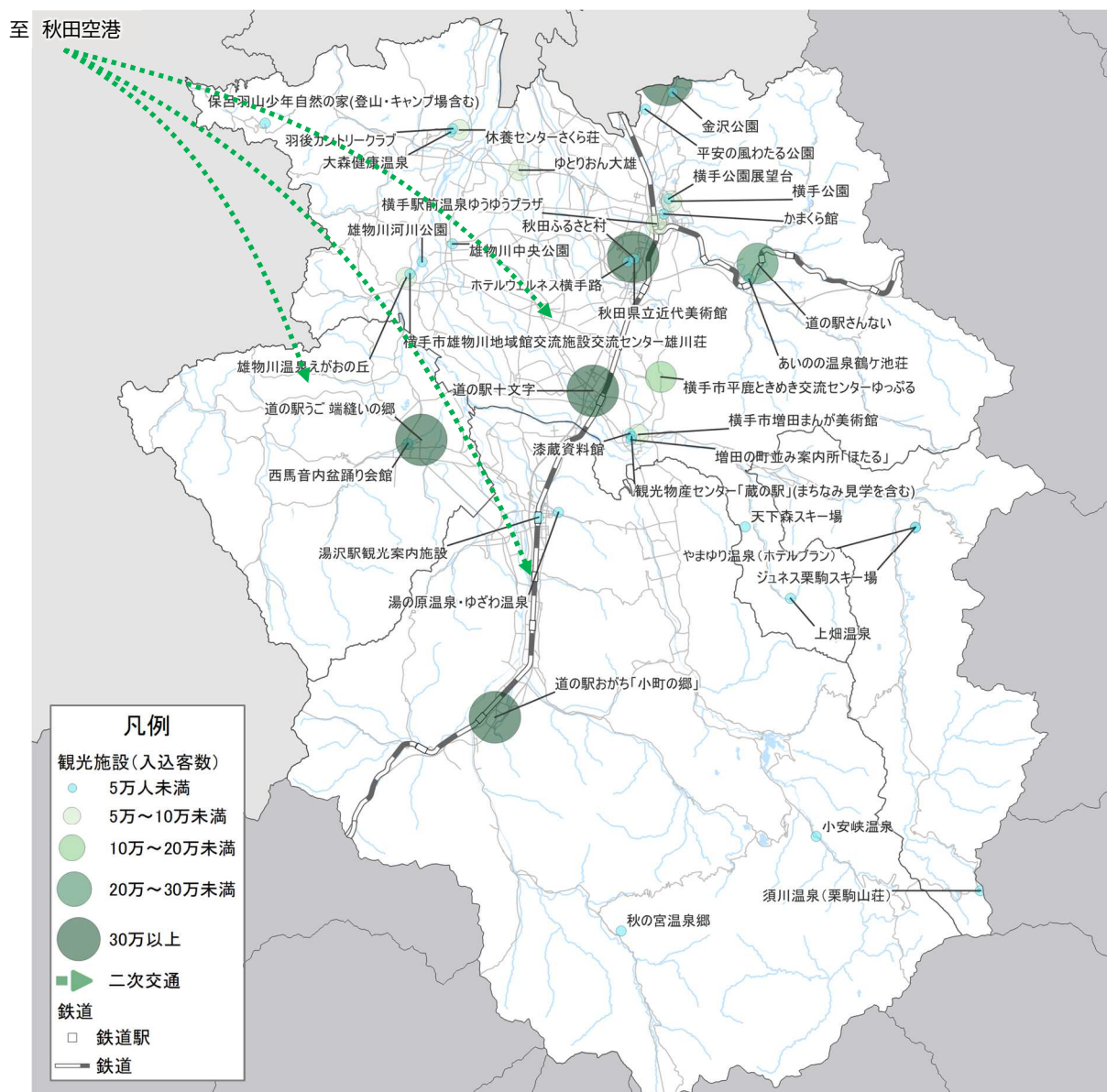


図 圏域の観光施設・拠点の分布状況

出典：秋田県観光統計（2020 年）

1-8 自動車・運転免許の保有者数

(1)自動車の保有台数

秋田県全体の一世帯当たりの自動車保有台数は 1.82 台/世帯となっており、一世帯に 1 台以上の自動車を保有している状況となっています。

秋田市を含む秋田圏域は、1.55 台/世帯と県平均より低い数値になっていますが、由利、仙北、平鹿・雄勝の 3 圏域では、2 台/世帯以上となっています。

県全体の数値は東北平均（1.82 台/世帯）と同水準にありますが、全国平均（1.33 台/世帯）を大きく上回っているほか、圏域別にみると秋田圏域以外の 5 圏域は東北平均を上回っています。

表 自動車の保有台数

圏域	市町村名	自動車保有数			世帯	1世帯 当たりの 保有台数
		乗用車	軽自動車	合計		
鹿角・ 北秋田圏域	鹿角市	9,480	13,479	22,959	11,041	2.08
	小坂町	1,646	2,045	3,691	2,019	1.83
	大館市	23,324	26,937	50,261	28,300	1.78
	北秋田市	10,908	11,546	22,454	11,816	1.90
	上小阿仁村	803	796	1,599	854	1.87
	鹿角・北秋田圏域計	35,035	39,279	74,314	40,970	1.81
山本圏域	能代市	16,787	20,899	37,686	21,878	1.72
	藤里町	927	1,471	2,398	1,132	2.12
	三種町	5,296	7,905	13,201	5,802	2.28
	八峰町	2,217	3,175	5,392	2,615	2.06
	山本圏域計	25,227	33,450	58,677	31,427	1.87
秋田圏域	秋田市	113,166	88,787	201,953	138,183	1.46
	男鹿市	8,852	11,097	19,949	10,573	1.89
	潟上市	11,131	12,295	23,426	12,621	1.86
	五城目町	3,002	3,711	6,713	3,344	2.01
	八郎潟町	2,025	2,335	4,360	2,188	1.99
	井川町	1,611	2,012	3,623	1,543	2.35
	大潟村	1,417	1,498	2,915	883	3.30
	秋田圏域計	141,204	121,735	262,939	169,335	1.55
由利圏域	由利本荘市	26,969	30,701	57,670	28,629	2.01
	にかほ市	9,180	9,218	18,398	8,752	2.10
	由利圏域計	36,149	39,919	76,068	37,381	2.03
仙北圏域	仙北市	9,063	10,865	19,928	9,352	2.13
	大仙市	28,993	34,193	63,186	28,585	2.21
	美郷町	6,669	8,909	15,578	6,064	2.57
	仙北圏域計	44,725	53,967	98,692	44,001	2.24
平鹿・雄勝圏域	横手市	28,934	39,296	68,230	31,096	2.19
	湯沢市	14,514	18,684	33,198	17,678	1.88
	羽後町	4,573	6,649	11,222	4,643	2.42
	東成瀬村	794	1,233	2,027	893	2.27
	平鹿・雄勝圏域計	48,815	65,862	114,677	54,310	2.11
秋田県計				685,367	377,424	1.82
東北				6,886,209	3,778,320	1.82
全国				77,991,114	59,497,356	1.31

(2) 運転免許の保有状況

県内の運転免許の保有状況は、概ね横ばいから微減の傾向にあります。また、65歳以上の高齢者における免許返納者数は増加傾向にあり、県全体では2020年度の返納者数が2016年度に比べて約59%増加しています。

県内の高齢者数が増加したことに加えて、社会的に免許返納を促す情勢の変化などがあったことが一因と考えられます。

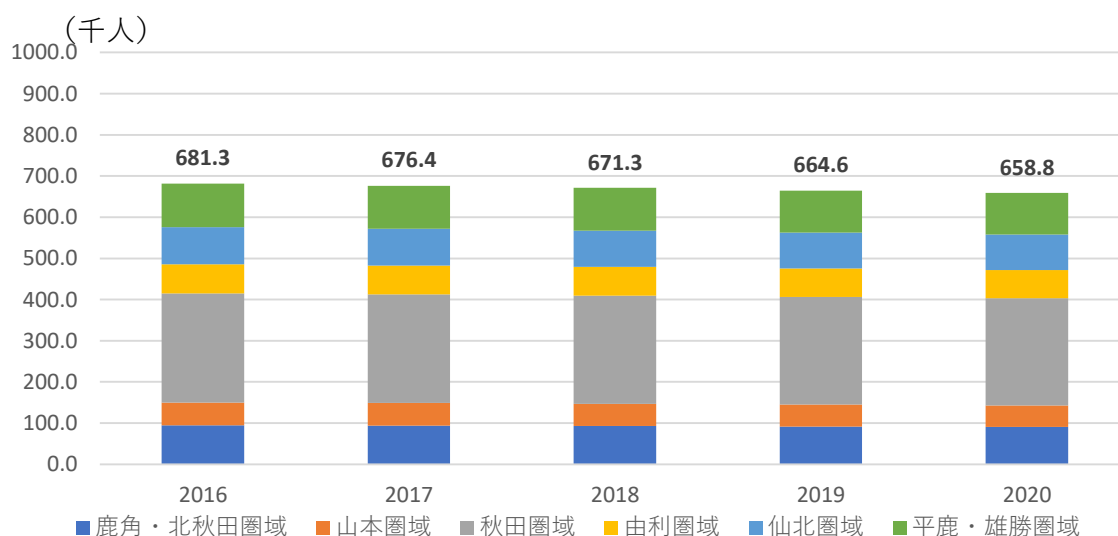


図 圏域別の免許保有者数

出典：市町村別免許人口

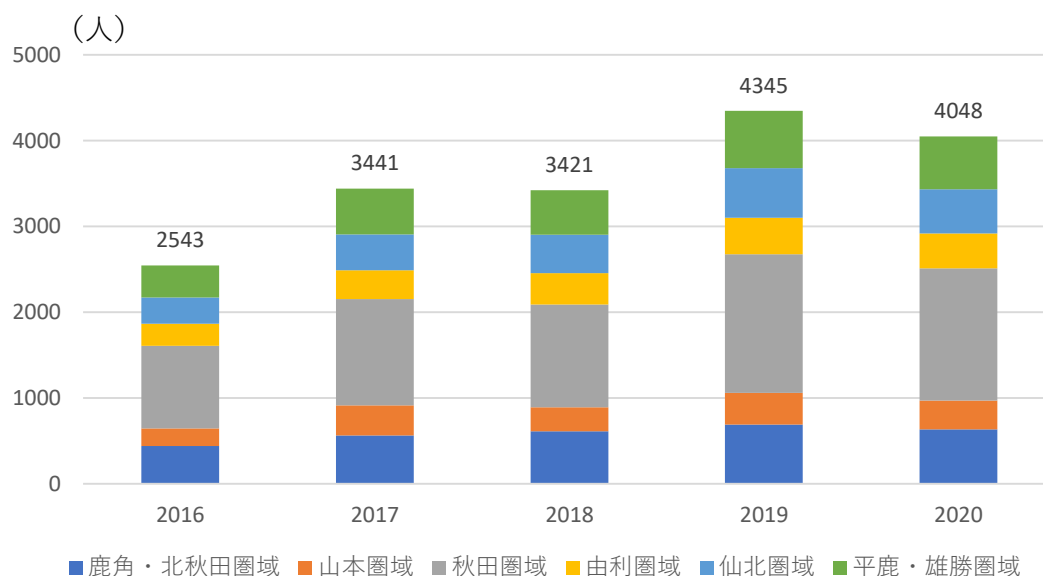


図 圏域別の65歳以上の免許返納者数

出典：警察署別運転免許全部返納者数及び
運転履歴証明書申請件数（65歳以上）

1-9 交通事故発生件数等

県内の交通事故の発生件数は減少傾向にあり、2020 年（令和 2 年）の発生件数は 1,377 件となっています。

交通事故を起こした年代別にみると、65 歳以上の割合が増加しており、2016 年（平成 28 年）から 2020 年（令和 2 年）にかけて 7.9 ポイント増加しています。

社会的にも高齢者の運転に対する懸念や免許返納を推進する動きがありますが、特に本県は高齢化が顕著となっていることから、免許返納後の高齢者が地域公共交通を利用しやすい環境づくりが求められています。

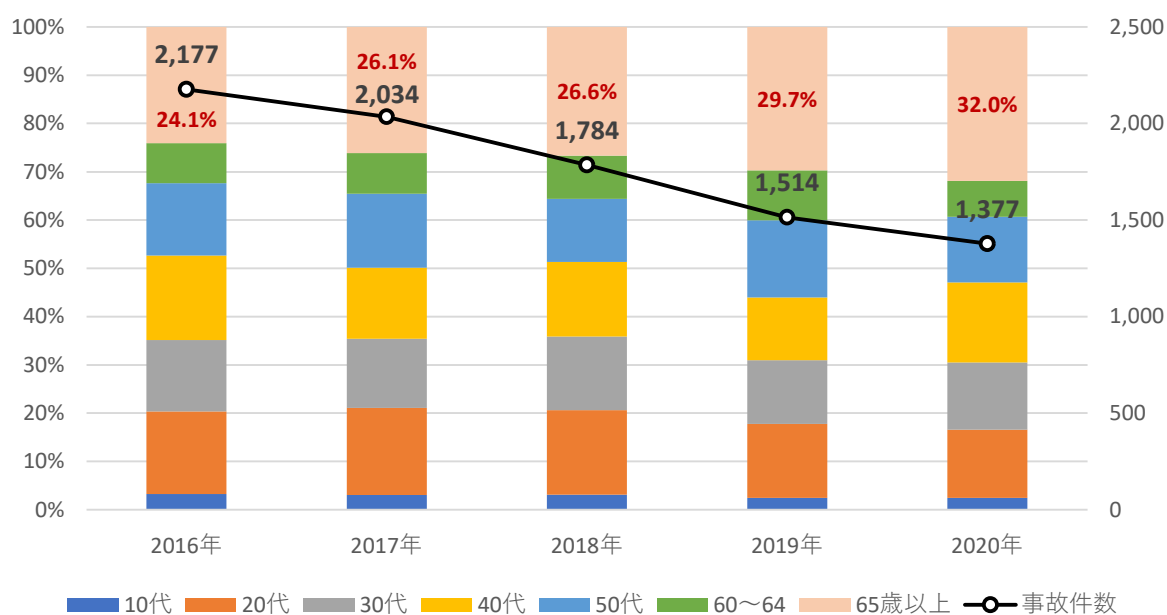


図 秋田県全体の事故発生件数の推移と事故を起こした年代の割合

出典：交通事故統計（秋田県警察本部）

1-10 社会的動向

(1) 高校の再編整備

本県では少子化による高校生の減少などを背景として、秋田県高等学校総合整備計画に基づき、高校の統合等再編整備を行っています。

今後も募集定員に対する入学者数の状況等を踏まえて見直し等を行うこととしていますが、高校の再編整備によって通学距離が増加することで、高校生の総数自体は減少しながらも公共交通に対する通学対応の必要性が高まることが想定されます。

表 今後の主な再編整備計画の予定一覧

圏域	対象校	実施予定年度
鹿角・北秋田圏域	花輪高校・十和田高校・小坂高校	2024年（令和6年）4月
秋田圏域	男鹿海洋高校・男鹿工業高校（2キャンパス制）	未定
平鹿・雄勝圏域	増田高校・雄物川高校・平成高校	未定

各地区の構想案の概要

関係者との調整を進め、準備が整ったところから順次、事業に着手します。→ 統合など一定の時間を要する事業については、長期的な展望をもってスケジュールを策定します。

鹿角小坂 鹿角小坂地区統合校 鹿角小坂地区統合校（仮称）は、花輪高校、十和田高校、小坂高校を統合し、地域に根ざした特色のある教育活動を展開するとともに、多様なコースを設定して生徒の進路実現を図り、地域社会や国際社会で活躍できる人材を育成する学校として設置する。 1学年の学級数は6学級、校舎設置場所は現花輪高校敷地とし、令和6年度の開校を予定している。学科は普通科、工業科とする。普通科には生徒の多様な進路希望を踏まえ3つのコースを設置する。工業科は電気・機械・情報について総合的に学び、新しいニーズに対応できる力を育成する。	能代山本 能代科学技術高校 能代科学技術高校（令和3年度開校）は、能代工業高校と能代西高校の統合による、工業科と農業科の二つの大学科で構成した県内初の専門高校である。 技術革新と社会の変化に主体的かつ柔軟に対応できる技術・技能を備えた職業人を育成するために、学科間連携を推進しながら専門性の深化を図る取組を充実させる。 能代高校屋間の部定時制課程 能代高校定時制課程（令和3年度開設）は、ニッ井高校と能代工業高校定時制課程の再編による、「昼間の部」の定時制高校である。校舎は現ニッ井高校校舎を使用し、校舎の呼称を「ニッ井キャンパス」とする。 生徒の多様なニーズに対応したきめ細かな指導により基礎学力の確実な定着を図るとともに、地域をフィールドとした体験的な学びにより、主体的に協働する態度や、地域づくりに参画していく態度を育てる教育活動を充実させる。
男鹿湯上南秋 男鹿地区統合校 男鹿海洋高校と男鹿工業高校を統合し、地域に根ざした特色のある教育活動を通して、地域産業に貢献できる人材育成を目指す学校を男鹿地区に設置する。 1学年の学級数は4～5学級、学科は工業科、水産科等を検討する。一定期間、現在の両校の校舎を使用し（2キャンパス制）、その後については、地域の実情、校舎や施設設備の状況等を考慮して決定する。今後は本計画期間中の開校に向けて具体的な検討を進める。 【五城目高校】地元や秋田市からの入学者数が今後も一定数見込めるとともに、全県的に見た学校の配置状況等から特別な事情があることを考慮し、今後はキャリア教育をベースにした指導や地域と連携した教育活動の充実を図る。	由利本荘にかほ 【矢島高校】広い中山間地域を抱えており、教育を受ける機会を整えていくという視点から大きな意味をもっているなど、特別な事情を考慮し、今後も校舎一体型の中高連携校としての先進的な取組や生徒一人一人に応じたきめ細かい教育活動を推進するとともに、コミュニティ・スクールとして地域と連携・協働した取組を一層進める。 一方で、入学者数が減少し続けている現状があり、将来的にも一層小規模校化が進むことが予想されることを踏まえ、並行して地域の関係者や当該校と学校の活性化や今後の在り方について協議を行う。 【仁賀保高校】県境地域に位置しているという地理的な状況から、全県的に見て特別な事情があることを考慮し、今後は地域の資源や機能等を有効に活用しながら、体験と実践を伴った探究的な学習等の充実を図る。併せて今後の生徒数の推移を注視しながら将来の在り方について検討していく。 【地区内6校】地区内他4校も含めて、地区全体の再編整備の方向性を検討する。
大仙仙北 【西仙北高校】秋田市を含む広域の中学生の進学先の一つとなっていることなど特別な事情があることを考慮し、今後はキャリア教育を基盤とする教育を進める。 一方で、入学者数減少により2学級規模を維持できなくなりつつあることを踏まえ、並行して地域の関係者や当該校と学校の活性化や今後の在り方について協議を行う。 【六郷高校】全県唯一の福祉科を有し、高齢者福祉を支える人材の育成に取り組んでいるなど全県的な視野から特別な事情があることを考慮し、今後はコミュニティ・スクールとして地域と連携した教育活動を推進し、生徒一人一人の進路実現を目指す指導の充実を図る。 【大曲農業高校太田分校】今後は小規模校の利点を生かした指導や、より地域に根ざした教育活動の更なる充実を図る。一方で、地区全体で少子化が進む中で大幅な定員割れが続いていることを踏まえ、並行して地域の関係者や当該校と学校の活性化や今後の在り方について協議を行う。	横手 横手地区統合校 増田高校、雄物川高校、平成高校を統合し、地域社会や国際社会で活躍できる人材を育成する学校を設置する。1学年の学級数は5～6学級とし、設置する学科等については、地域の中学生の志望動向、地域の特色、卒業後の進路の見通し等を踏まえた上で総合的に検討する。今後は地域の声を聞きながら、魅力ある学校の設置に向けた具体的な検討を進める。 校舎や施設設備についても、地元と協議の上、地域の実情、校舎や施設設備の状況等を考慮して決定する。 【地区内他3校】入学者数減少への対応も含め、将来の在り方を検討していく。 湯沢雄勝 【羽後高校】中山間地域の生徒の通学や地元の教育・文化における学校の役割等から特別な事情があることを考慮し、今後は、地域と共に歩む学校として教育活動の充実を図る。 一方で、入学者数減少により2学級規模を維持できなくなりつつあることを踏まえ、並行して地域の関係者や当該校と学校の活性化や今後の在り方について協議を行う。

図 第七次秋田県高等学校総合整備計画の概要

2. 地域公共交通の状況等の概要

2-1 地域公共交通の運行状況

(1) 県内を運行する公共交通一覧

県内には下表に示す地域公共交通が運行し、各地域における日常生活の移動を支えています。

ここでは各圏域を運行する地域公共交通として、鉄道及びバス交通を対象として、運行経路・範囲などについて示すこととします。

人口の分布状況に対して、現在の地域公共交通がカバー可能な範囲を整理し、鉄道やバス停などから離れており、地域公共交通の利用が不便な地域（公共交通不便地域）に居住する人口の割合についても併せて整理することとします。

表 県内を運行する公共交通一覧(2021年11月時点)

区分		単位	路線数・事業者数							備考
			全県	鹿角・北秋田	山本	秋田	由利	仙北	平鹿・雄勝	
空路		路線	5	1		4				
航路		路線	1			1				
鉄道	JR 新幹線	路線	1			1		1	1	
	JR 在来線	路線	7	2	2	3	1	1	2	
	三セク鉄道	路線	2	1			1	1		
高速バス		路線	12	3	2	4	2	2	2	
広域路線バス		路線	20	7	2	6	3	2	3	地域間幹線系統
生活バス		路線	65	5	3	32	2	6	17	
マイタウン・バス		路線	119	5	6	16	26	55	11	
フィーダー系統バス		路線	90	34	3	9	28	4	12	
一般タクシー		事業者	65	11	2	22	6	12	13	
レンタカー		事業者	88	17	4	29	9	17	12	

※一般タクシーの事業者数は秋田県ハイヤー協会の会員企業

※レンタカーの事業者数は一般向け乗用車レンタルを実施する企業数

(参考)公共交通の不便地域の設定について

市町村アンケート結果によれば、各自治体によって公共交通の空白地域又は不便地域の定義は異なるものの、25市町村のうち17市町村で空白又は不便地域が「ある」と回答しています。

本計画において公共交通の不便地域内や対象人口当を把握するに当たり、地域公共交通へのアクセス可能範囲を設定する必要がありますが、国土交通省が示す「都市構造の評価に関するハンドブック」において、地域公共交通沿線地域を「鉄道駅から800m、バス停から300m」としていることから、この基準を採用することとします。

表 公共交通不便地域の範囲について

○以下の範囲に「含まれない」地域を交通不便地域として設定します。

- ・鉄道駅から800m以内の範囲
- ・バス停から300m以内の範囲
- ・エリア型（バス停等が無い）の移動サービスの対象となる範囲

※公共交通を対象とするものであるため、民間や地域などによる無償の移動サービス等は対象外とします。

(2)鹿角・北秋田圏域

①地域公共交通の運行状況一覧

本圏域で運行する地域公共交通については下表のとおりであり、運行状況図については次頁に示します。

表 公共交通の運行状況一覧

市町村名	空路	航路	鉄道 (新幹線)	鉄道 (在来線)	高速バス	路線バス (地域間幹線系統)	生活バス	マイタウン バス	フィーダー 系統	一般タクシー	レンタカー
鹿角市				●	●	●		●	●	●	●
小坂町				●		●			●	●	
大館市				●	●	●	●		●	●	●
北秋田市	●			●	●	●	●		●	●	●
上小阿仁村							●	●			

②公共交通の運行状況図

■広域的な公共交通(鉄道・地域間幹線系統・生活バス)及び地域内フィーダー系統

※地域内フィーダー系統は地域間幹線系統と密接に関連する系統であるため併せて表示

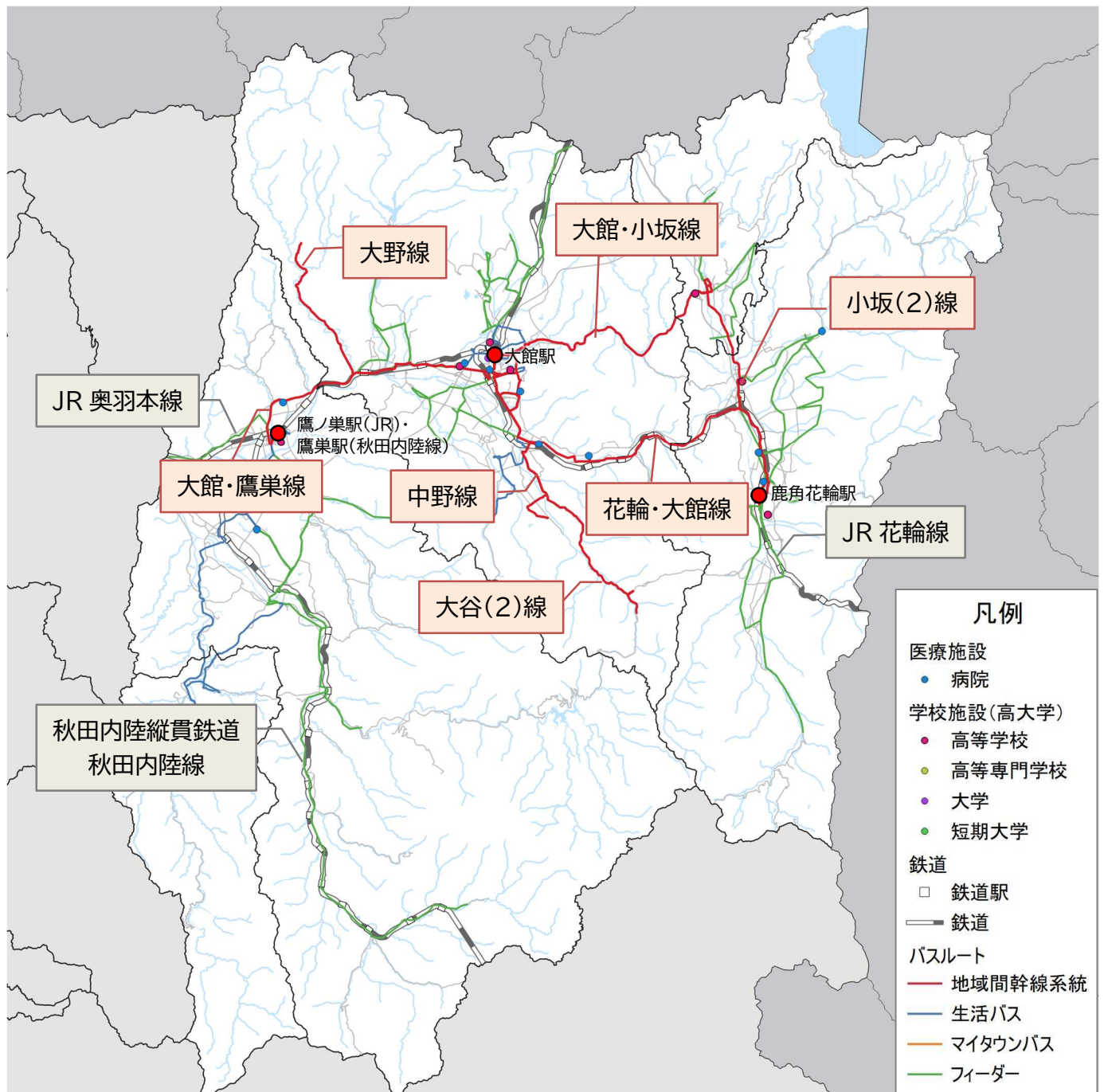


図 公共交通の運行状況(鹿角・北秋田圏域)

■地域内を運行する主な公共交通(マイタウンバス・一般タクシー)

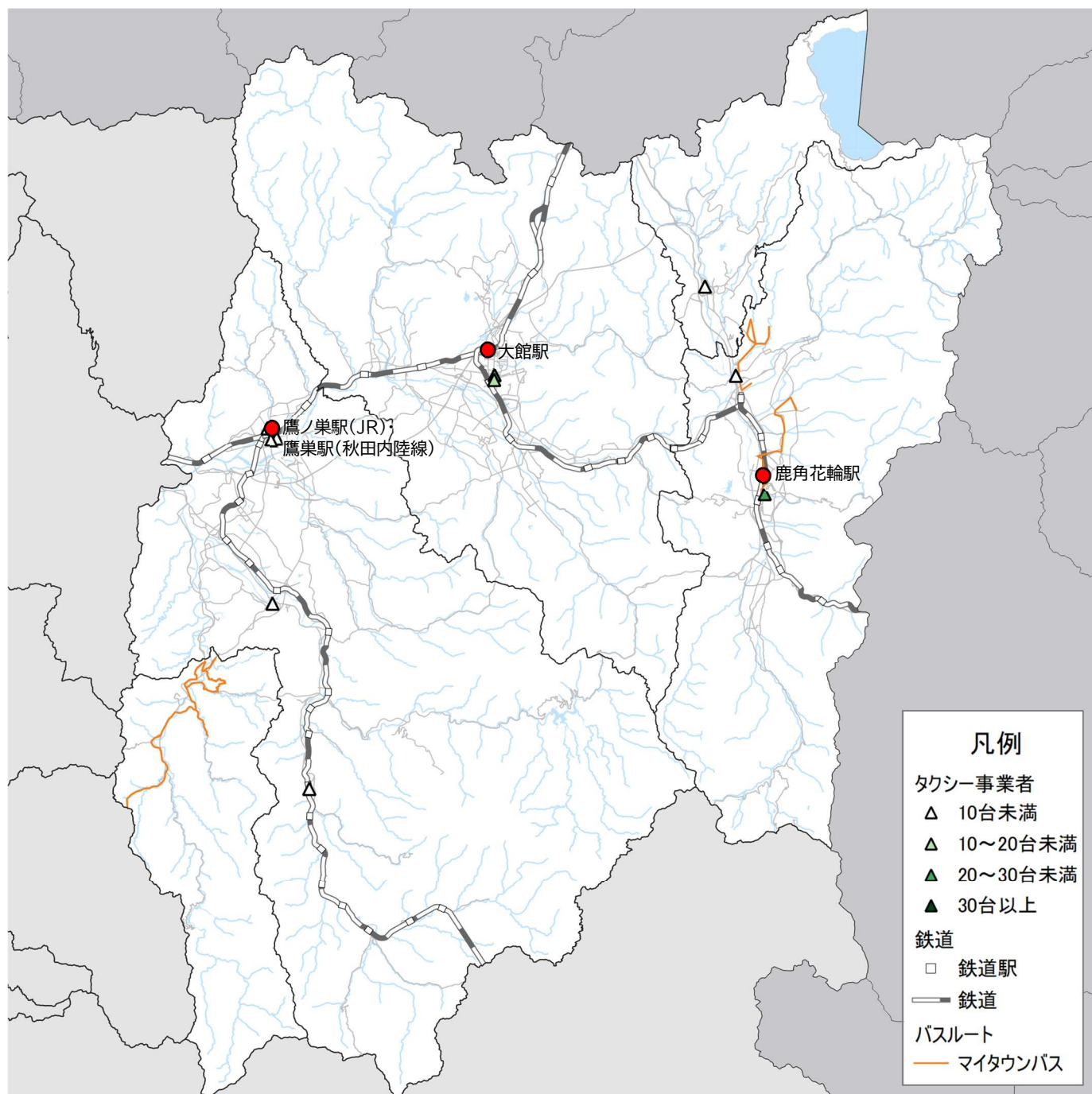


図 公共交通の運行状況(鹿角・北秋田圏域)

③公共交通によるカバー範囲

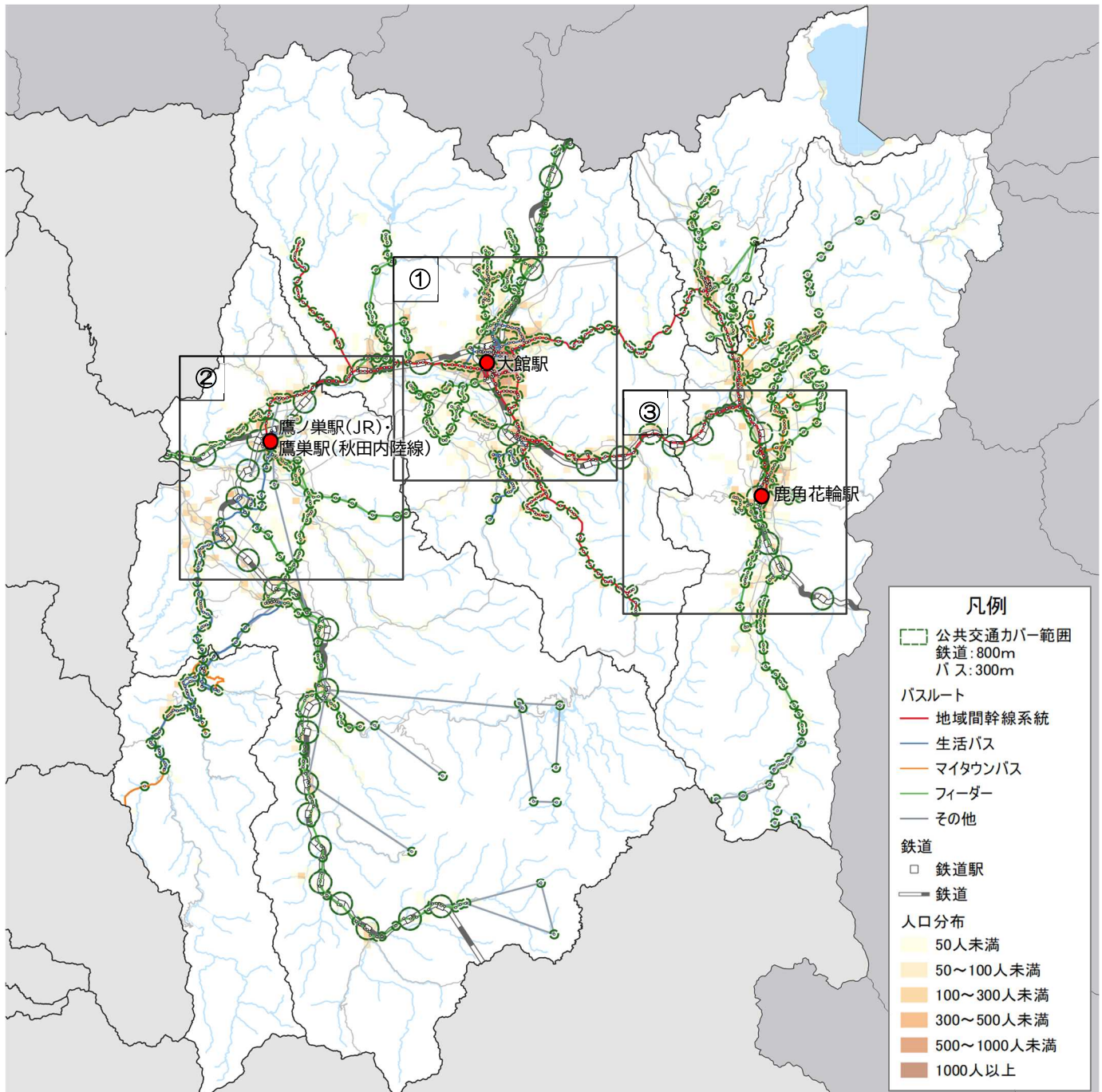


図 地域公共交通によるカバー範囲(鹿角・北秋田圏域)

表 地域公共交通(鉄道駅・バス停)によるカバー率

項目	人口(人)	圏域の総人口に占める割合(%)
当該圏域の総人口	146,233.3 人	100.0%
① 鉄道駅から 800mの範囲内の人口	34,352.2 人	23.5%
② バス停から 300mの範囲内の人口	98,106.2 人	67.1%
③ ①+②の範囲内の人口	107,028.4 人	73.2%

※①と②の範囲は重複するケースもあり、①と②の計が必ずしも③となるわけではない

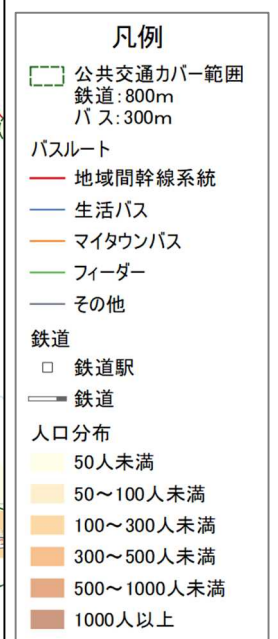
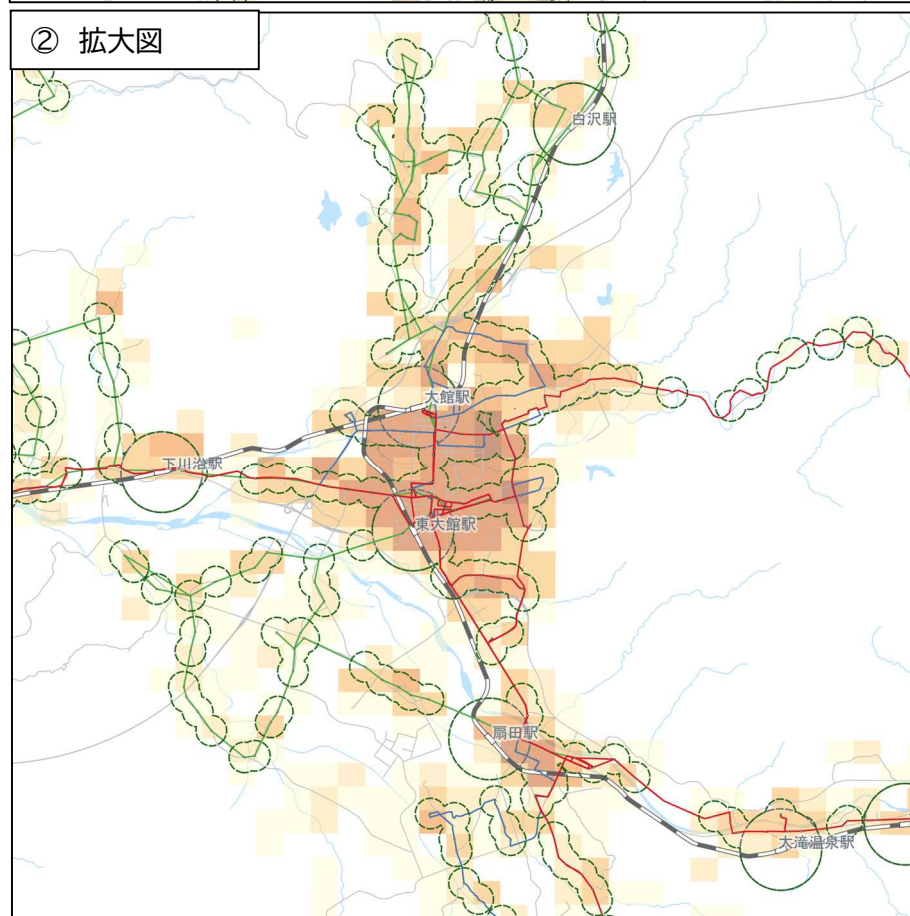
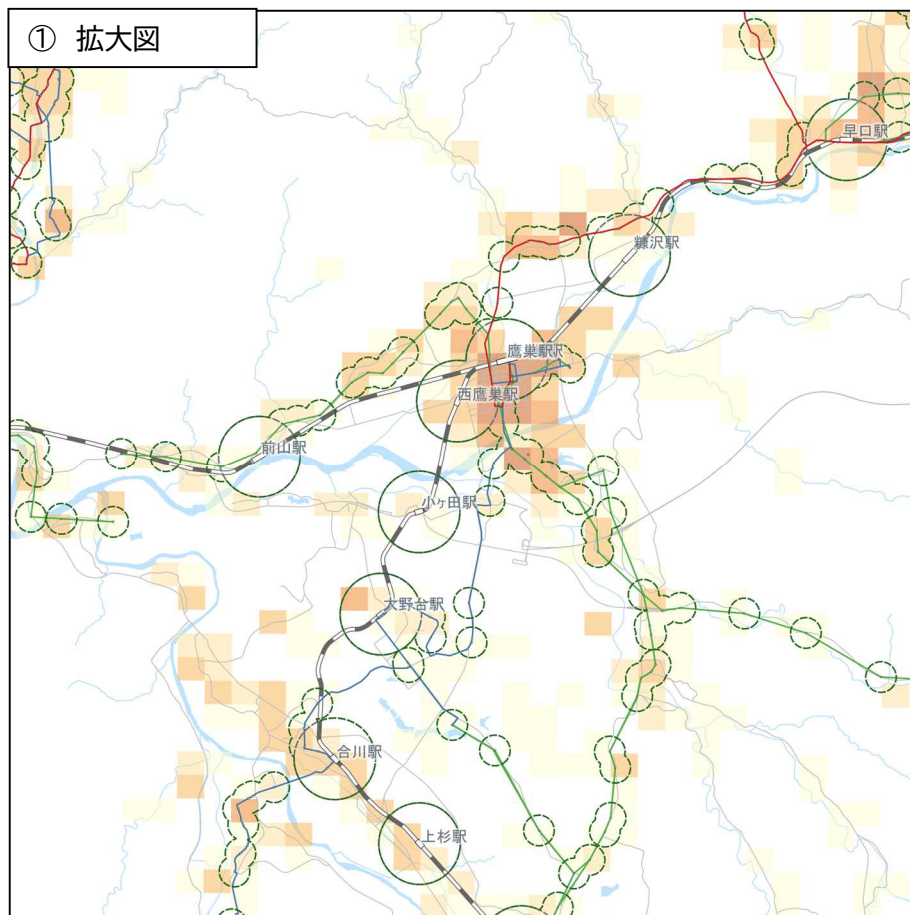


図 地域公共交通によるカバー範囲(鹿角・北秋田圏域)拡大図(1/2)

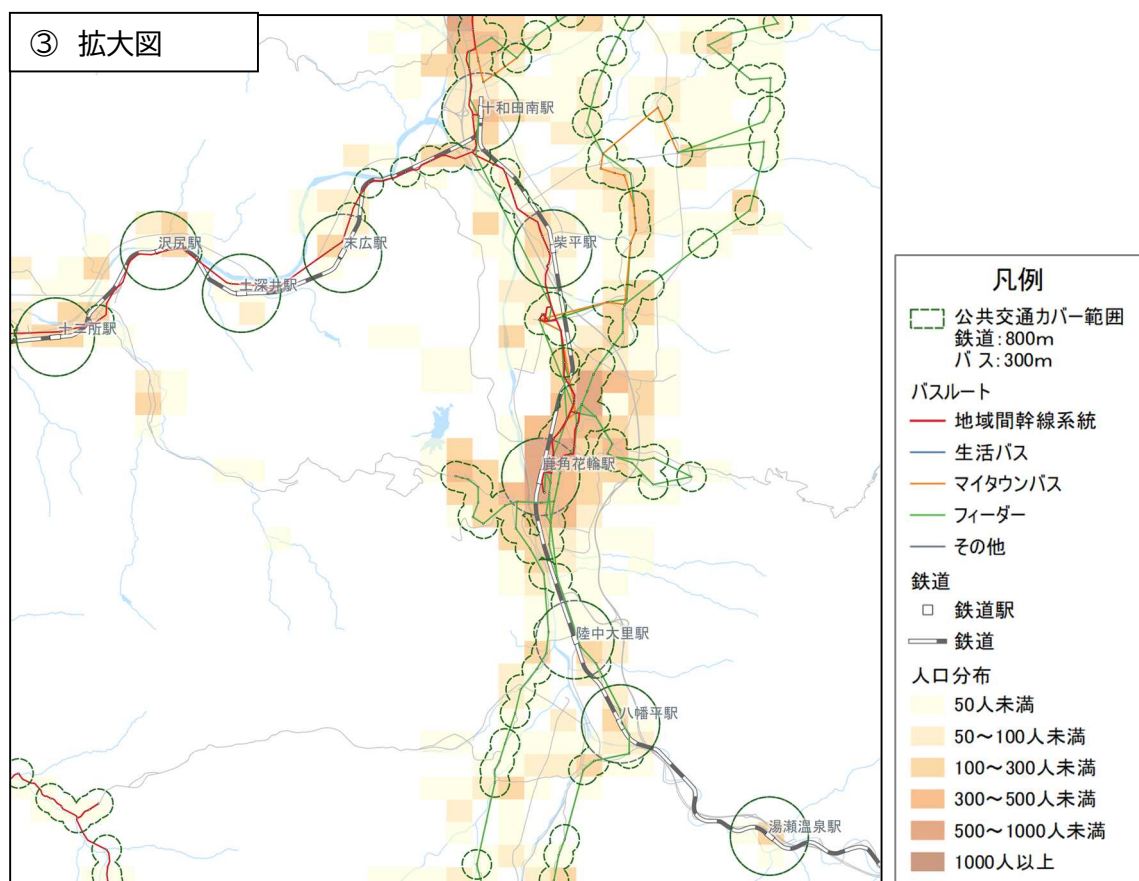


図 地域公共交通によるカバー範囲(鹿角・北秋田圏域)拡大図(2/2)

(3)山本圏域

①地域公共交通の運行状況一覧

本圏域で運行する地域公共交通については下表のとおりであり、運行状況図については次頁に示します。

表 公共交通の運行状況一覧

市町村名	空路	航路	(新幹線) 鉄道	(在来線) 鉄道	高速バス	(地域間幹線系統) 路線バス	生活バス	マイタウン バス	フィーダー 系統	一般タクシー	レンタカー
能代市				●	●	●	●	●	●	●	●
藤里町						●	●				
三種町				●		●				●	
八峰町				●			●	●			

②公共交通の運行状況図

■広域的な公共交通(鉄道・地域間幹線系統・生活バス)及び地域内フィーダー系統

※地域内フィーダー系統は地域間幹線系統と密接に関連する系統であるため併せて表示



図 公共交通の運行状況(山本圏域)

■地域内を運行する主な公共交通(マイタウンバス・一般タクシー)

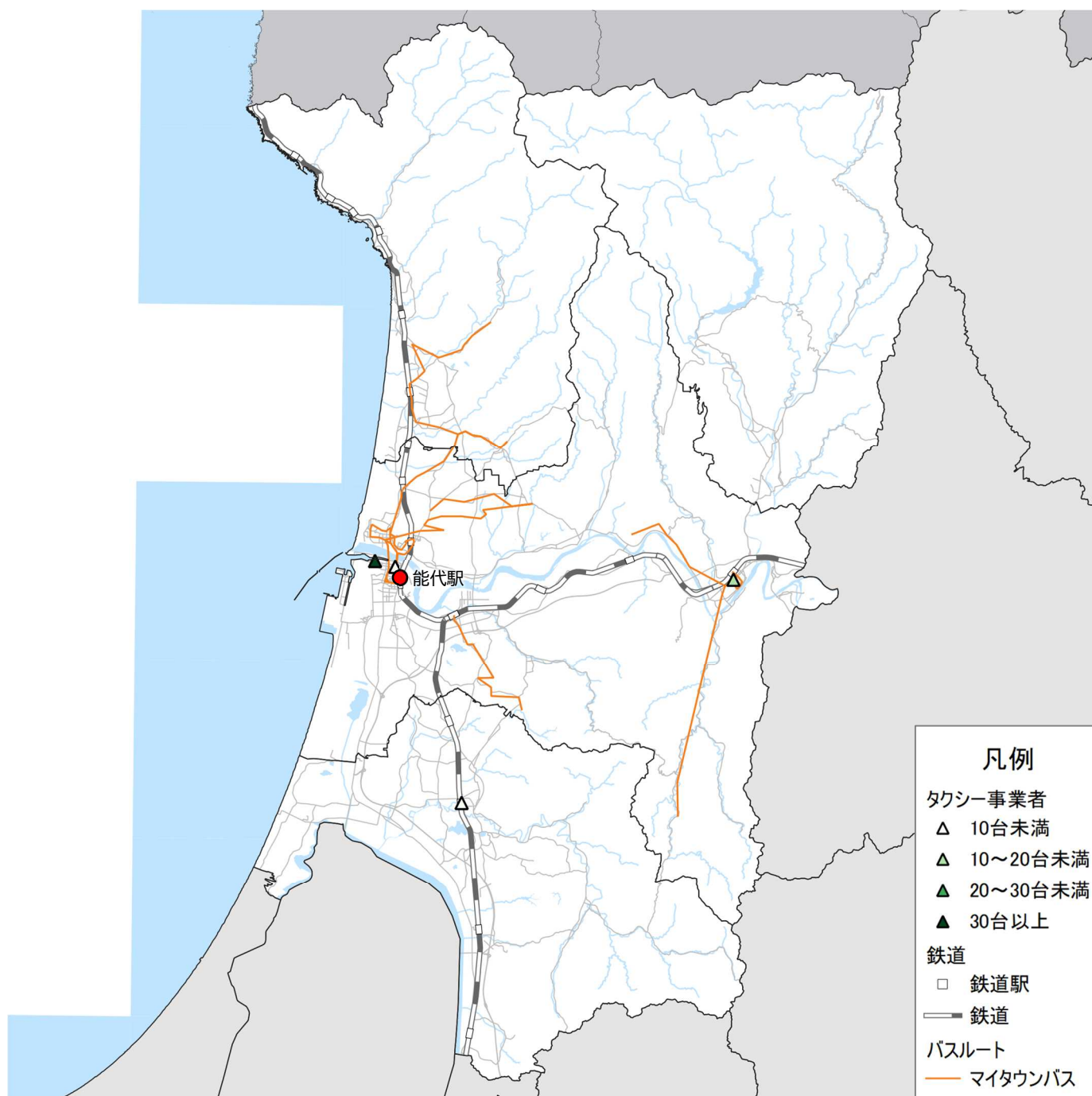


図 公共交通の運行状況(山本圏域)

③公共交通によるカバー範囲

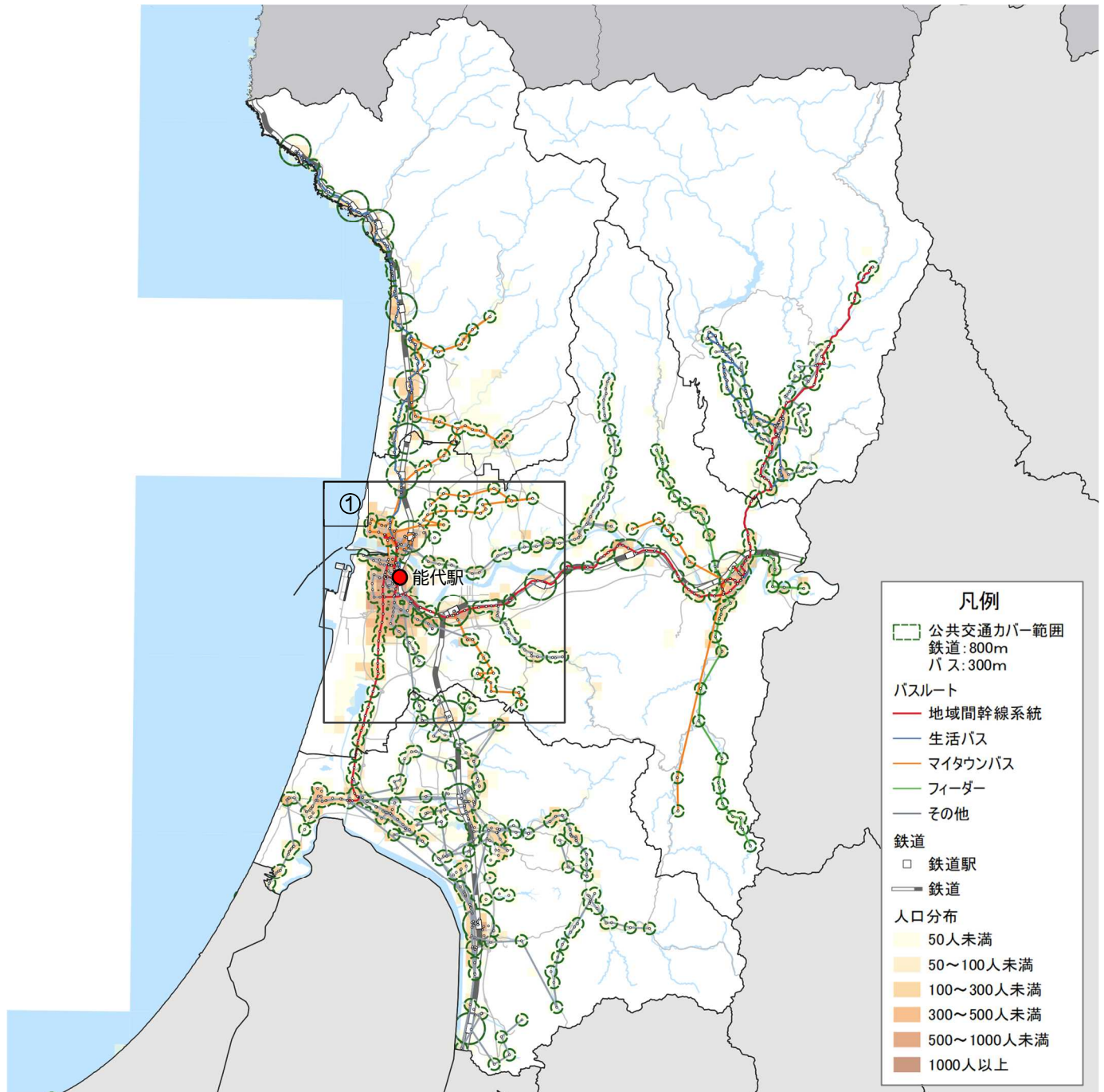


図 公共交通によるカバー範囲(山本圏域)

表 地域公共交通(鉄道駅・バス停)によるカバー率

項目	人口(人)	圏域の総人口に占める割合(%)
当該圏域の総人口	82,089.2 人	100.0%
① 鉄道駅から 800mの範囲内の人口	21,475.4 人	26.2%
② バス停から 300mの範囲内の人口	67,061.3 人	81.7%
③ ①+②の範囲内の人口	69,915.3 人	85.2%

(4)秋田圏域

①公共交通の運行状況一覧

本圏域で運行する公共交通については下表のとおりであり、運行状況図については次頁に示します。

表 公共交通の運行状況一覧

市町村名	空路	航路	(新幹線) 鉄道	(在来線) 鉄道	高速バス	路線バス (地域間幹線系統)	生活バス	マイタウン バス	フィーダー 系統	一般タクシー	レンタカー
秋田市	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●
男鹿市				●				●	●	●	●
潟上市				●		●	●		●	●	
五城目町						●				●	
八郎潟町				●		●					
井川町				●		●					
大潟村						●				●	

※地域内フィーダー系統は地域間幹線系統と密接に関連する系統であるため併せて表示



■主に地域内を運行する公共交通(マイタウンバス・一般タクシー)

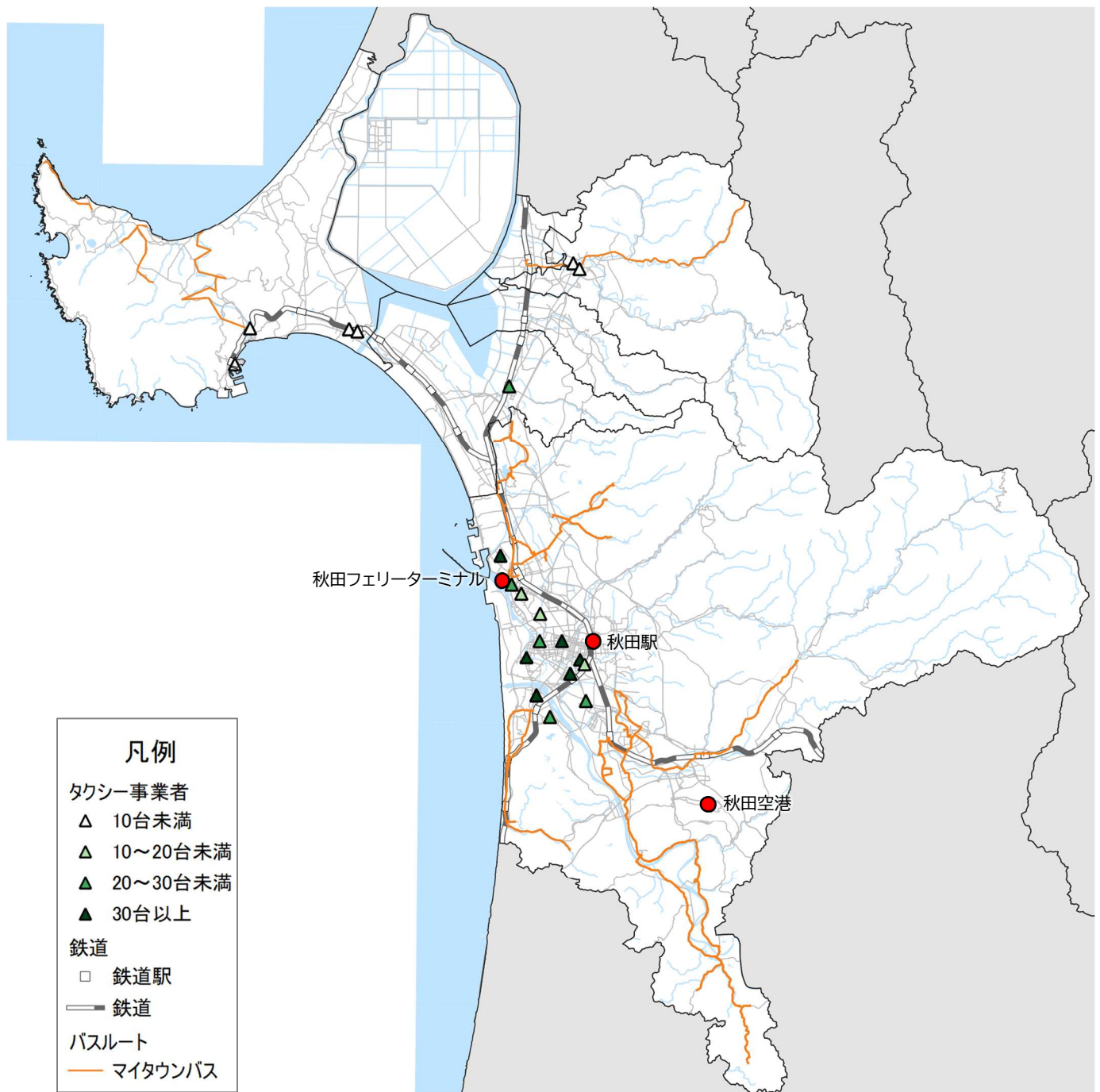


図 公共交通の運行状況(秋田圏域)

③公共交通によるカバー範囲

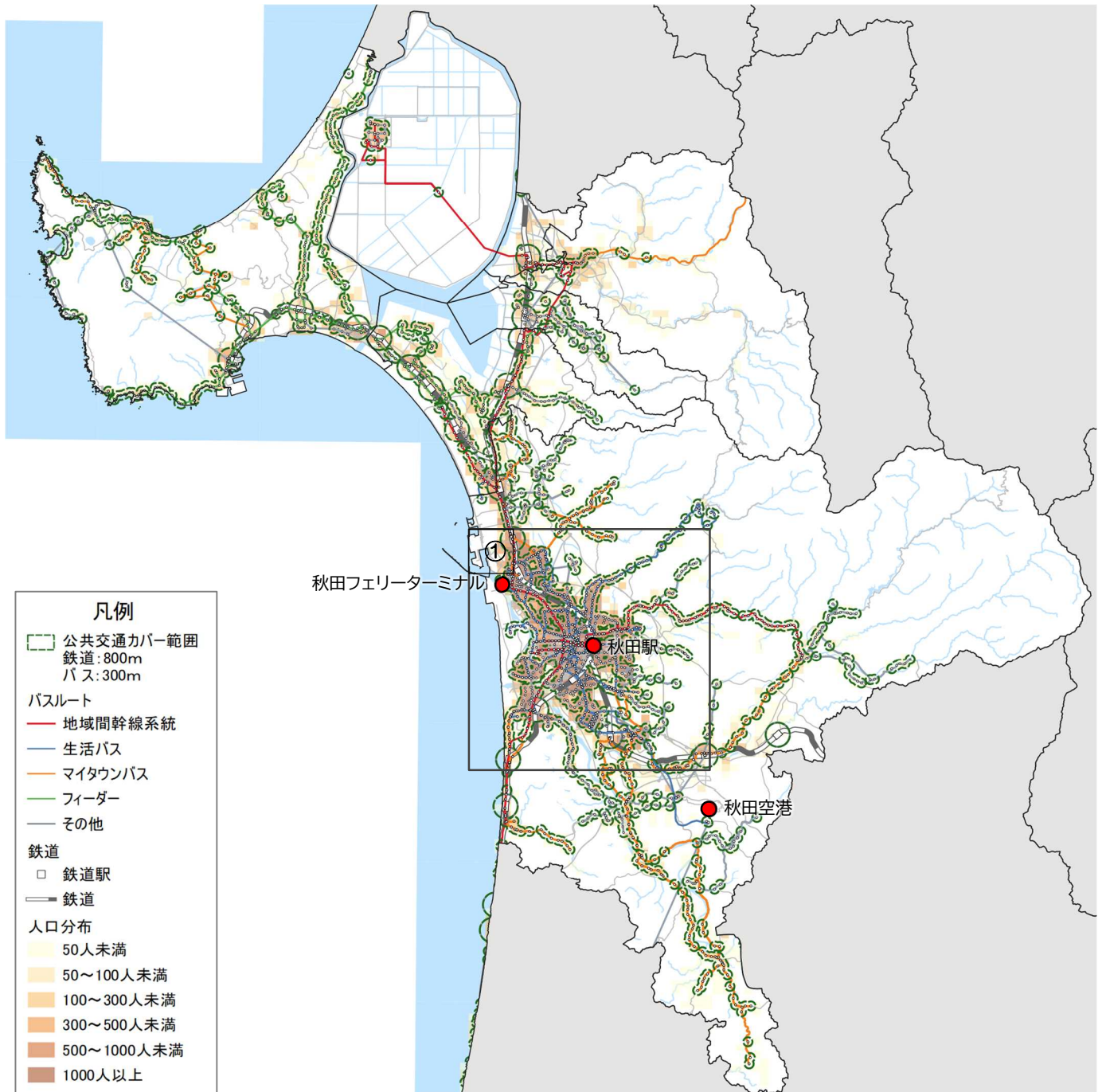


図 公共交通によるカバー範囲(秋田圏域)

表 地域公共交通(鉄道駅・バス停)によるカバー率

項目	人口(人)	圏域の総人口に占める割合(%)
当該圏域の総人口	400,347.5 人	100.0%
① 鉄道駅から 800mの範囲内の人口	69,256.1 人	17.3%
② バス停から 300mの範囲内の人口	280,618.5 人	70.1%
③ ①+②の範囲内の人口	343,961.3 人	85.9%

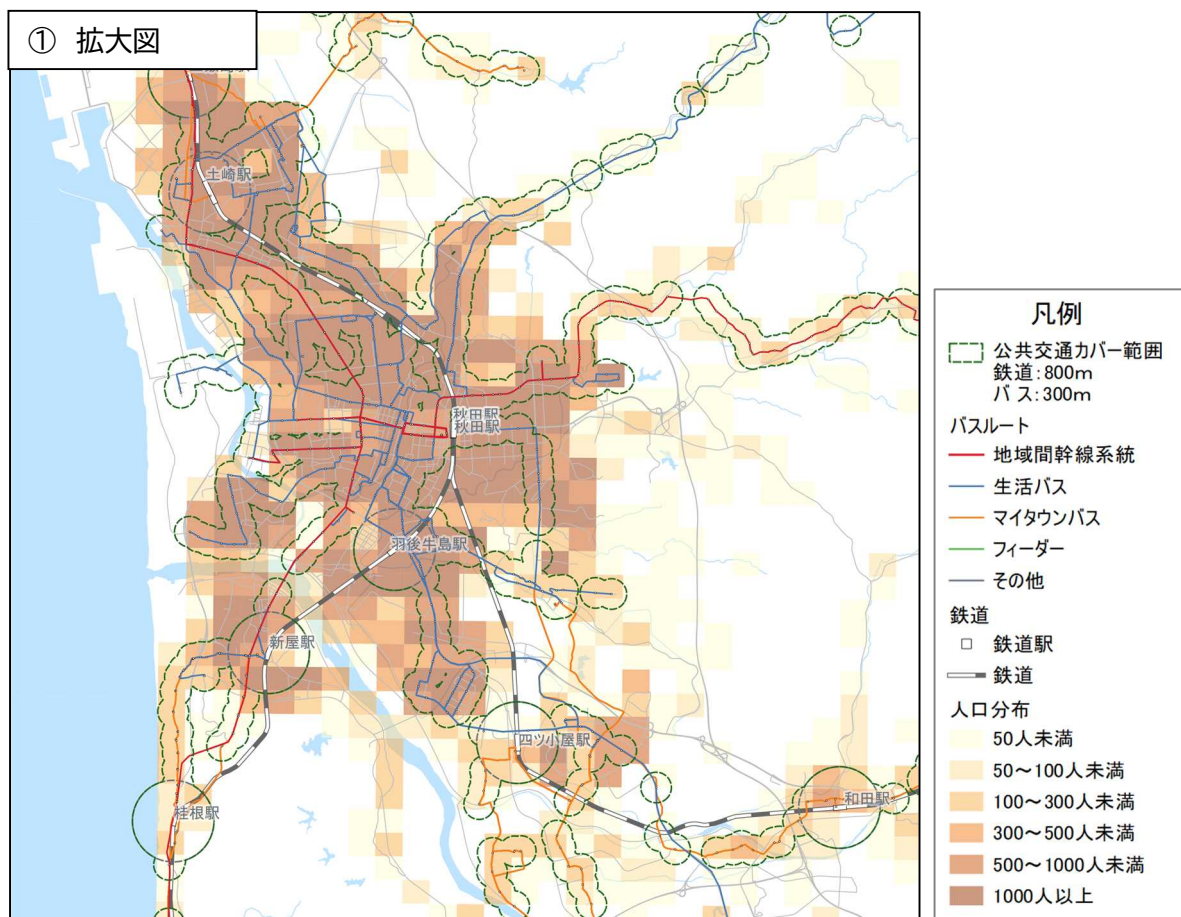


図 地域公共交通によるカバー範囲(秋田圏域)拡大図

(5)由利圏域

①公共交通の運行状況一覧

本圏域で運行する公共交通については下表のとおりであり、運行状況図については次頁に示します。

表 公共交通の運行状況一覧

市町村名	空路	航路	鉄道 (新幹線)	鉄道 (在来線)	高速バス	路線バス (地域間幹線系統)	生活バス	マイタウン バス	フィーダー 系統	一般タクシー	レンタカー
由利本荘市				●	●	●	●	●	●	●	●
にかほ市				●	●	●	●	●	●	●	●

②公共交通の運行状況図

■広域的な公共交通(鉄道・地域間幹線系統・生活バス)及び地域内フィーダー系統

※地域内フィーダー系統は地域間幹線系統と密接に関連する系統であるため併せて表示



図 公共交通の運行状況(由利圏域)

■地域内を運行する主な公共交通(マイタウンバス・一般タクシー)



図 公共交通の運行状況(由利圏域)

③公共交通によるカバー範囲

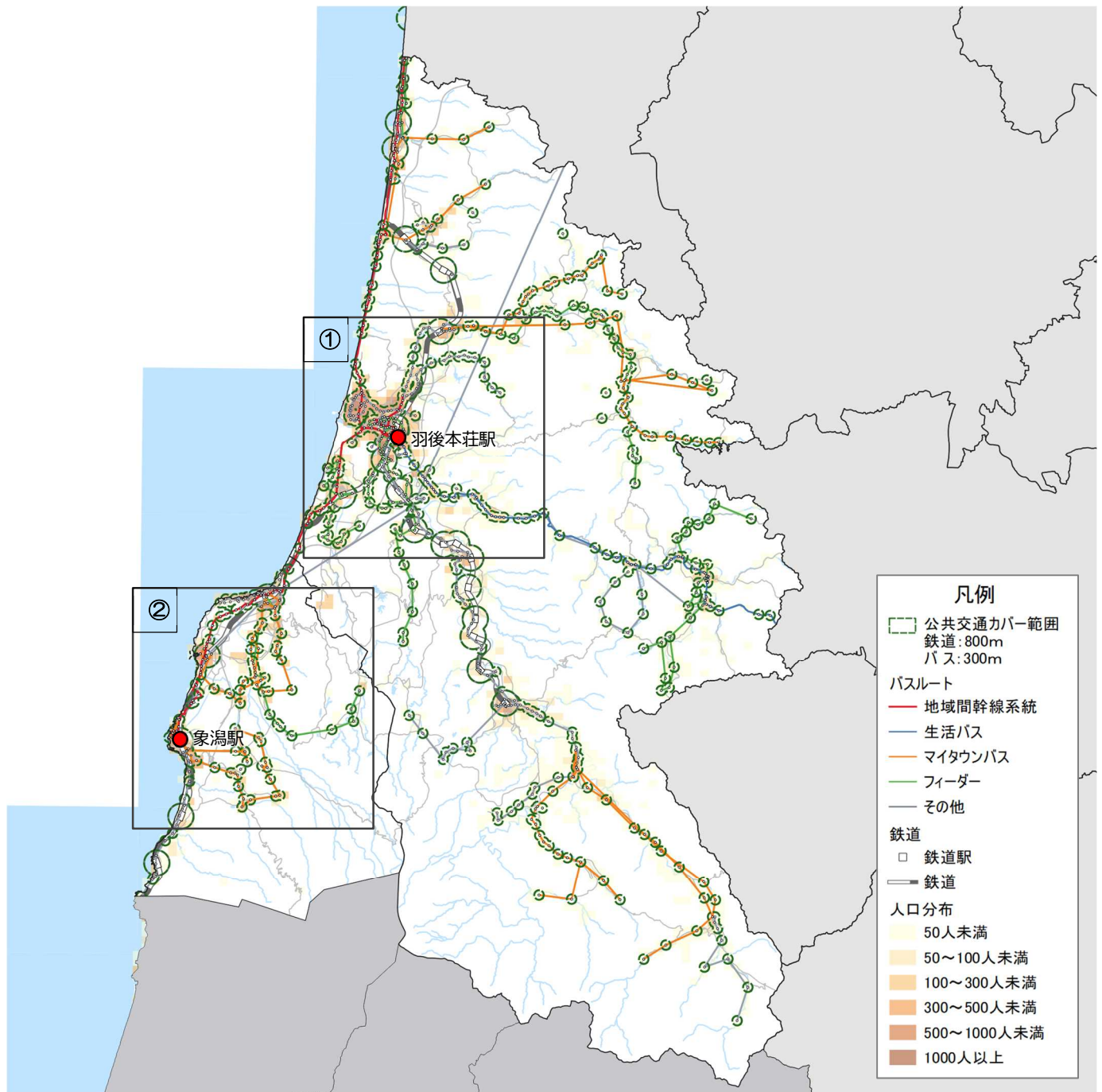


図 公共交通によるカバー範囲(由利圏域)

表 地域公共交通(鉄道駅・バス停)によるカバー率

項目	人口(人)	圏域の総人口に占める割合(%)
当該圏域の総人口	103,976.6 人	100.0%
① 鉄道駅から 800mの範囲内の人口	31,573.5 人	30.4%
② バス停から 300mの範囲内の人口	78,690.4 人	75.7%
③ ①+②の範囲内の人口	82,416.4 人	79.3%

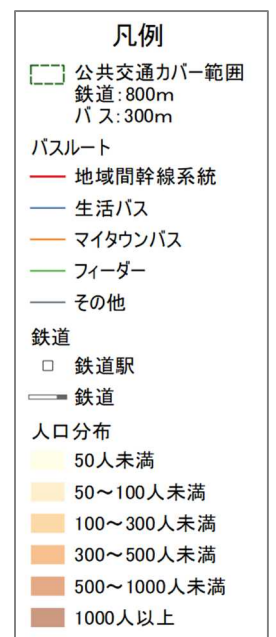
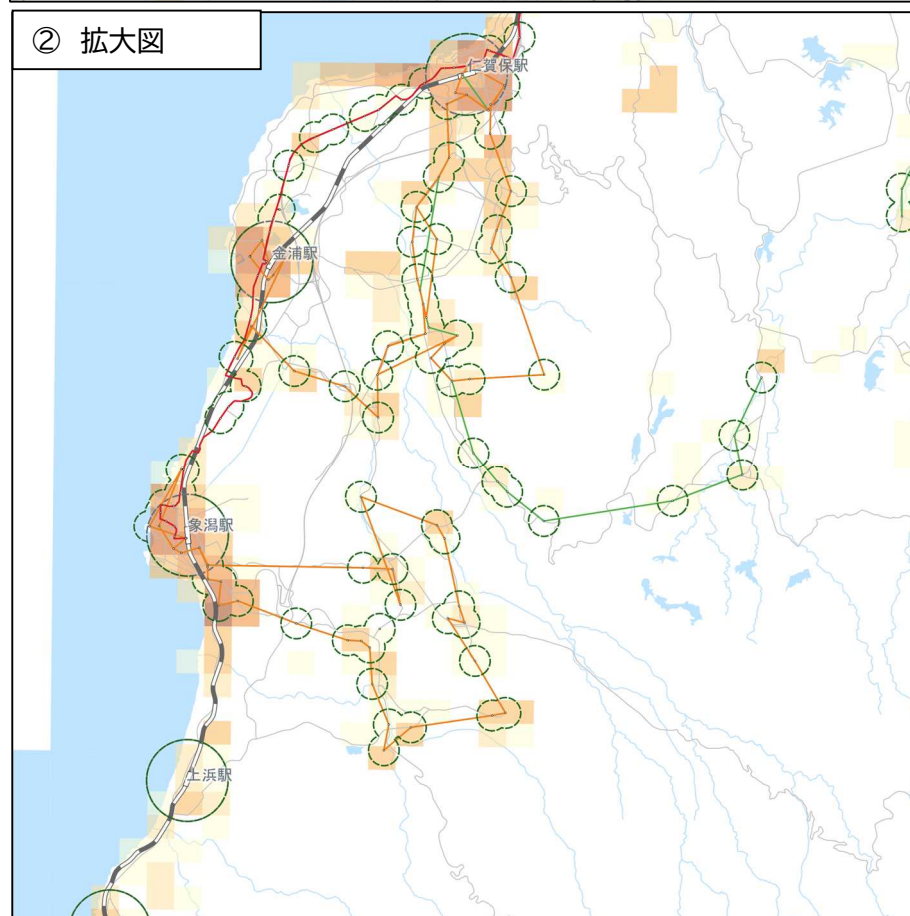
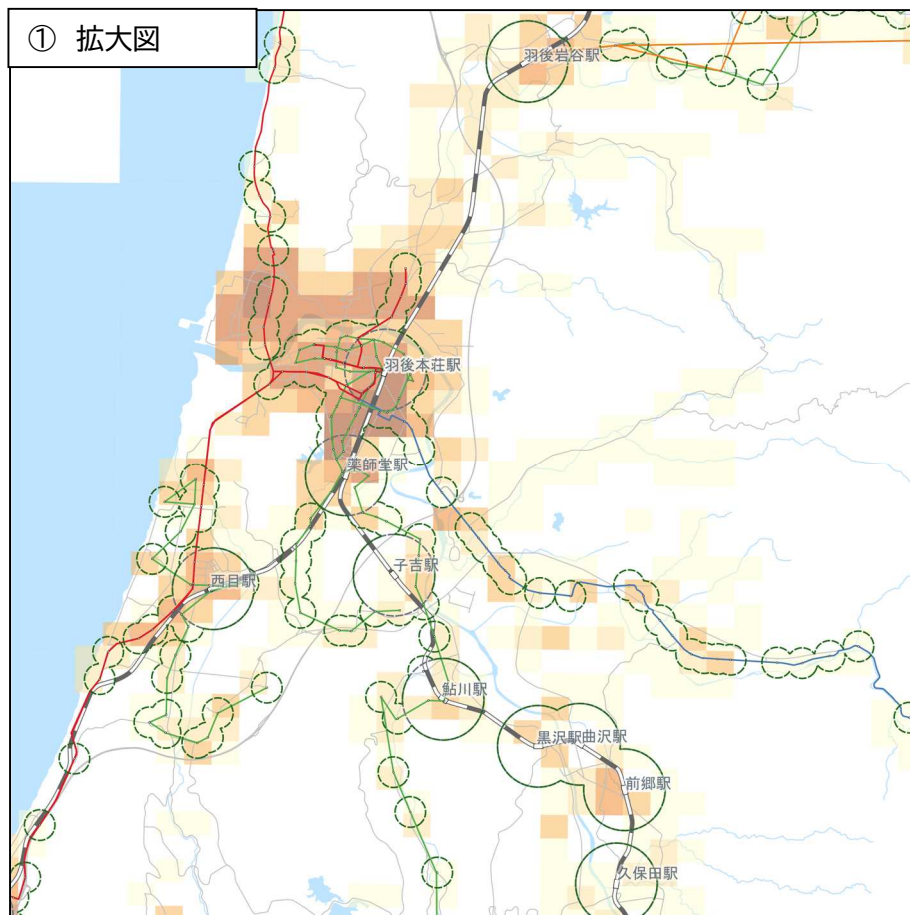


図 地域公共交通によるカバー範囲(由利圏域)拡大図

(6)仙北圏域

①公共交通の運行状況一覧

本圏域で運行する公共交通については下表のとおりであり、運行状況図については次頁に示します。

表 公共交通の運行状況一覧

市町村名	空路	航路	鉄道 (新幹線)	鉄道 (在来線)	高速バス	路線バス (地域間幹線系統)	生活バス	マイタウン バス	フィーダー 系統	一般タクシー	レンタカー
仙北市			●	●	●		●	●		●	●
大仙市			●	●	●	●	●	●	●	●	●
美郷町				●		●	●			●	

②公共交通の運行状況図

■広域的な公共交通(鉄道・地域間幹線系統・生活バス)及び地域内フィーダー系統

※地域内フィーダー系統は地域間幹線系統と密接に関連する系統であるため併せて表示

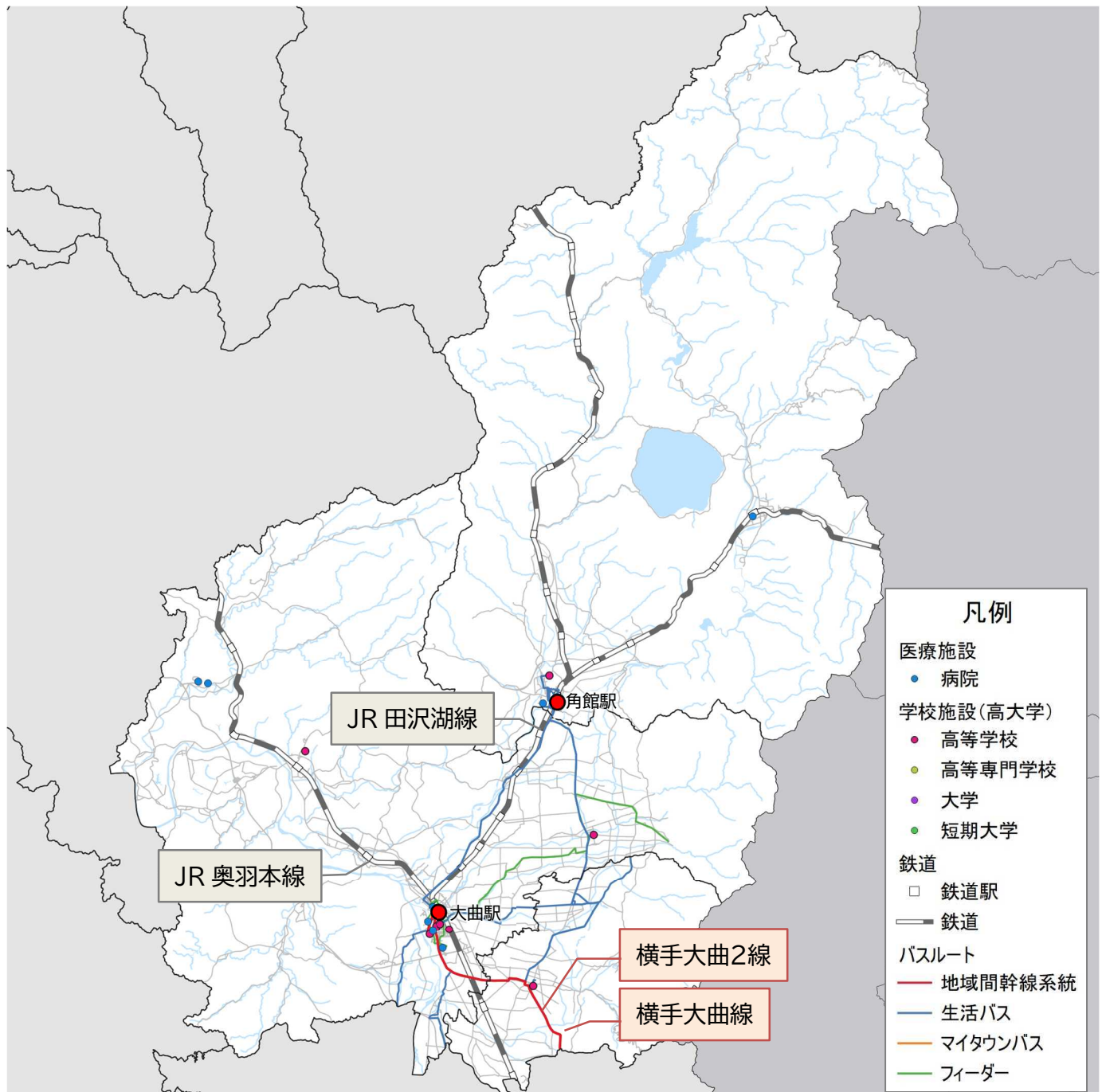


図 公共交通の運行状況(仙北圏域)

■主に地域内を運行する公共交通(マイタウンバス・一般タクシー)

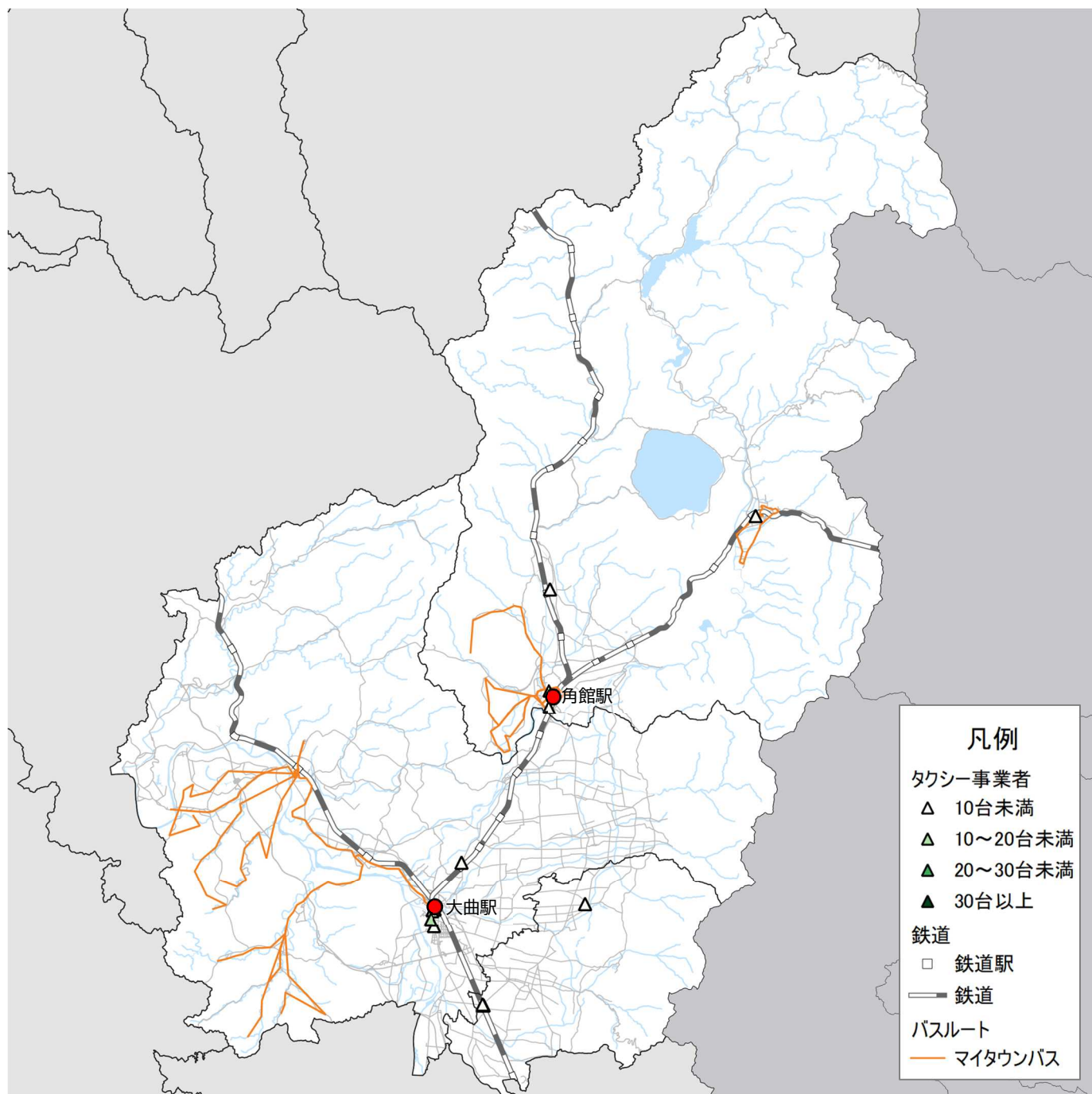


図 公共交通の運行状況(仙北圏域)

③公共交通によるカバー範囲

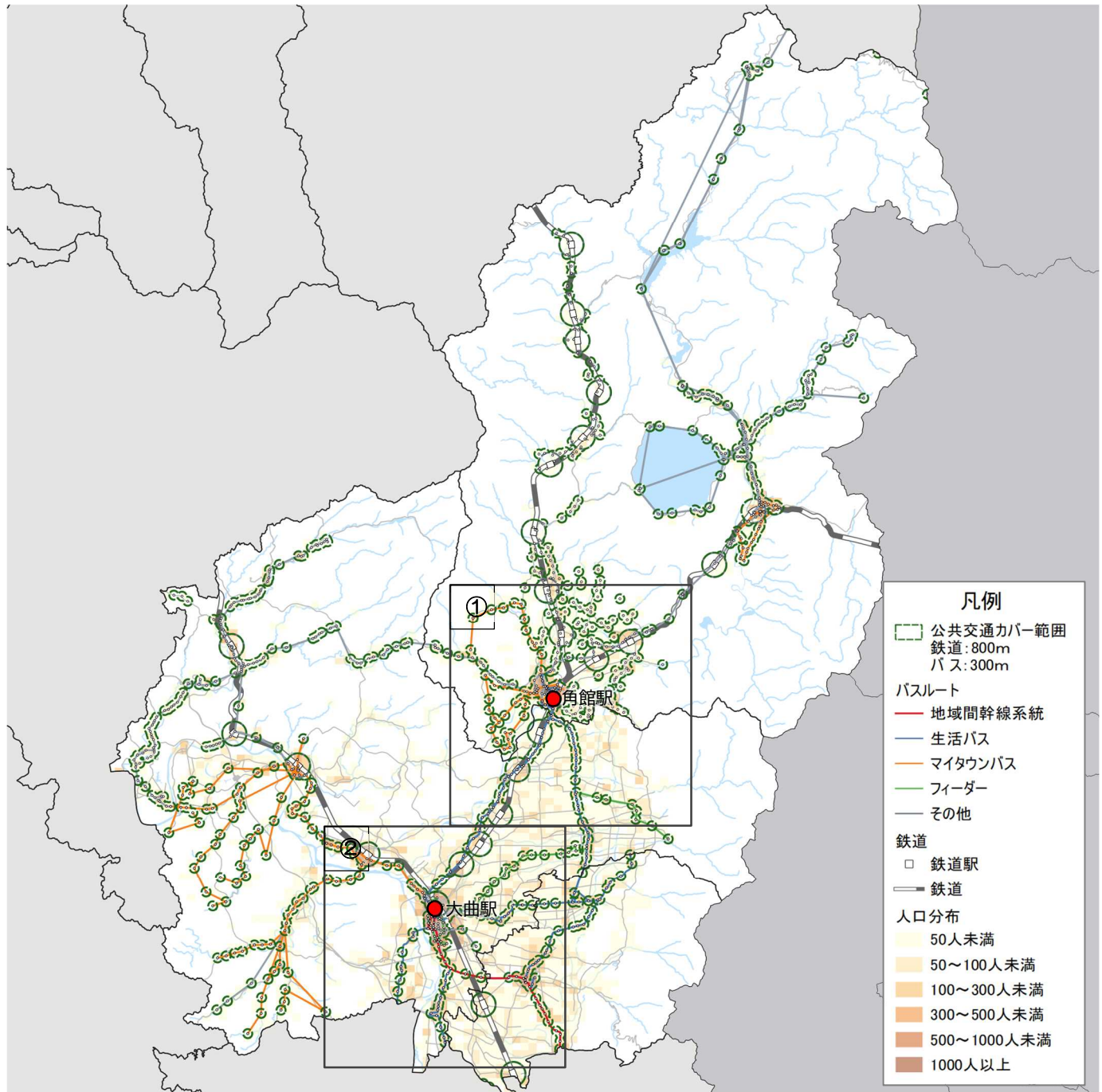


図 公共交通によるカバー範囲(仙北圏域)

表 地域公共交通(鉄道駅・バス停)によるカバー率

項目	人口(人)	圏域の総人口に占める割合(%)
当該圏域の総人口	130,669.7 人	100.0%
① 鉄道駅から 800mの範囲内の人口	24,996.0 人	19.1%
② バス停から 300mの範囲内の人口	71,835.3 人	55.0%
③ ①+②の範囲内の人口	78,262.5 人	59.9%

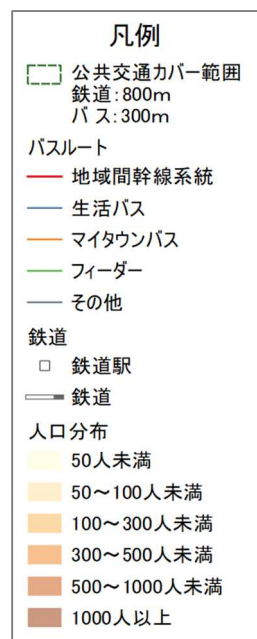
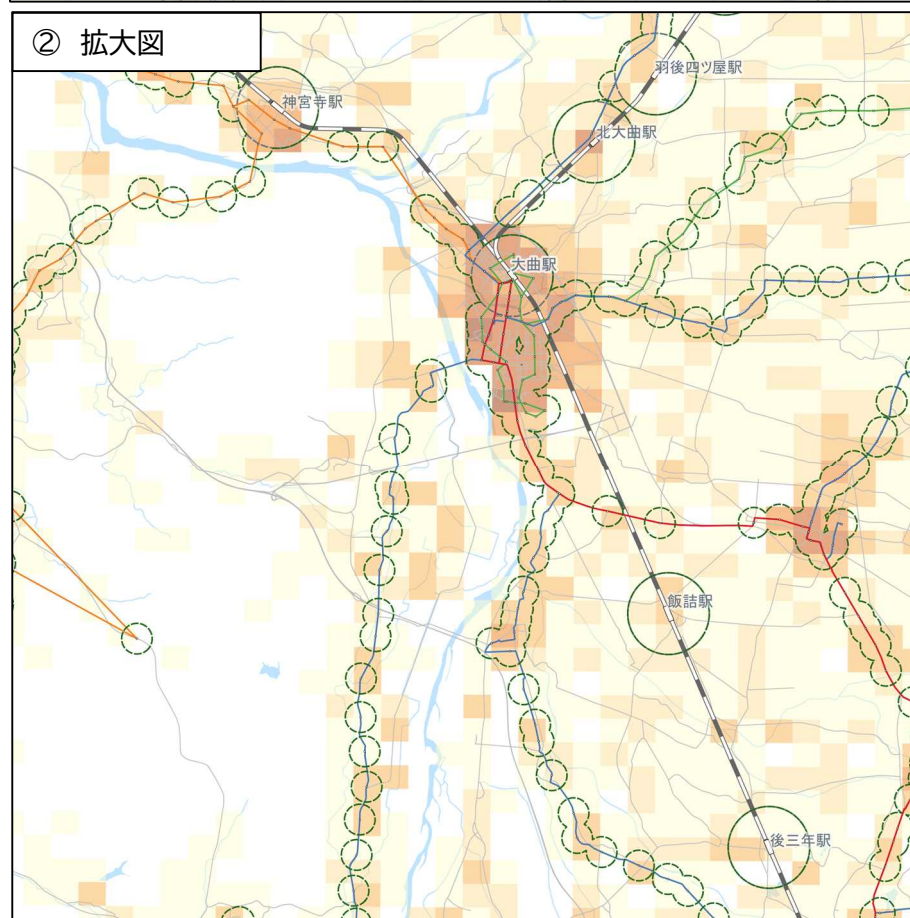
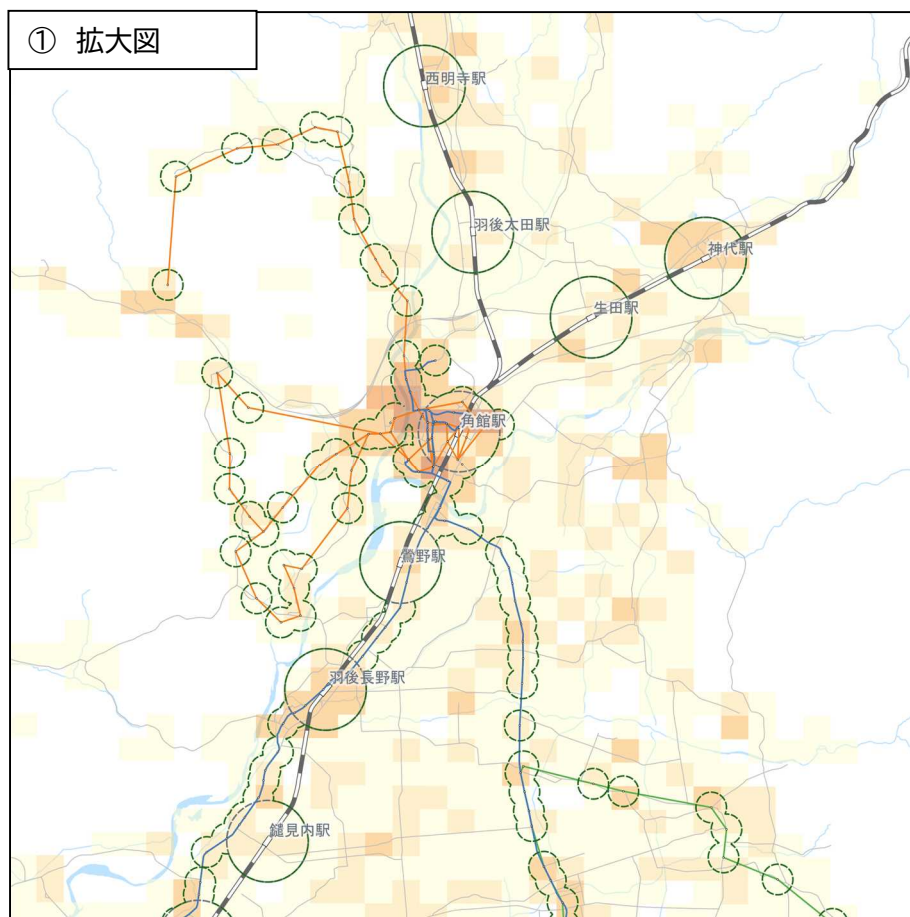


図 地域公共交通によるカバー範囲(仙北圏域)拡大図

(7)平鹿・雄勝圏域

①公共交通の運行状況一覧

本圏域で運行する公共交通については下表のとおりであり、運行状況図については次頁に示します。

表 公共交通の運行状況一覧

市町村名	空路	航路	鉄道 (新幹線)	鉄道 (在来線)	高速バス	路線バス (地域間幹線系統)	生活バス	マイタウン バス	フィーダー 系統	一般タクシー	レンタカー
横手市				●	●	●	●		●	●	●
湯沢市				●	●	●	●	●	●	●	●
羽後町							●	●		●	
東成瀬村							●				

②公共交通の運行状況図

■広域的な公共交通(鉄道・地域間幹線系統・生活バス)及び地域内フィーダー系統

※地域内フィーダー系統は地域間幹線系統と密接に関連する系統であるため併せて表示

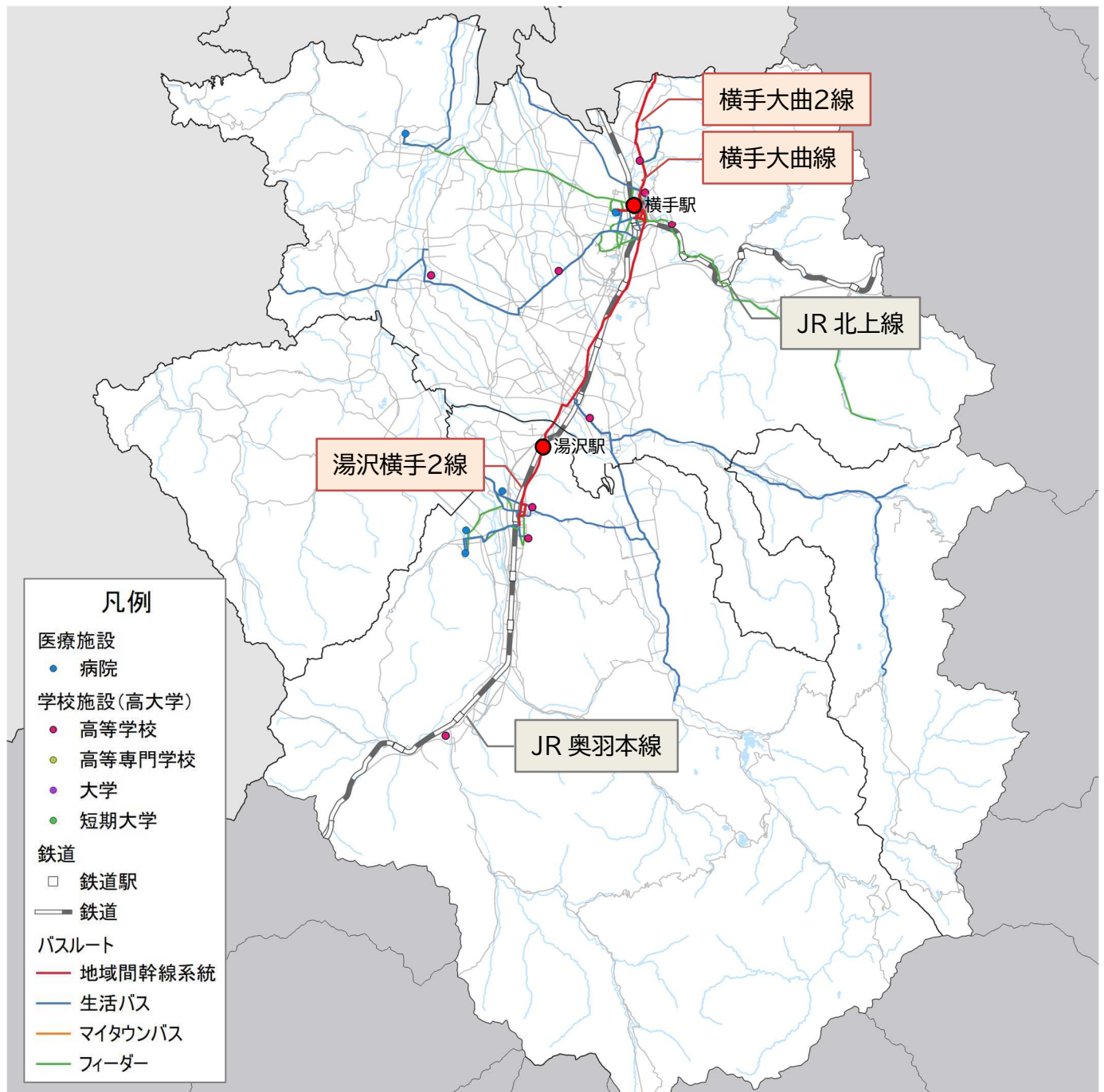


図 公共交通の運行状況(平鹿・雄勝圏域)

■地域内を運行する主な公共交通(マイタウンバス・一般タクシー)

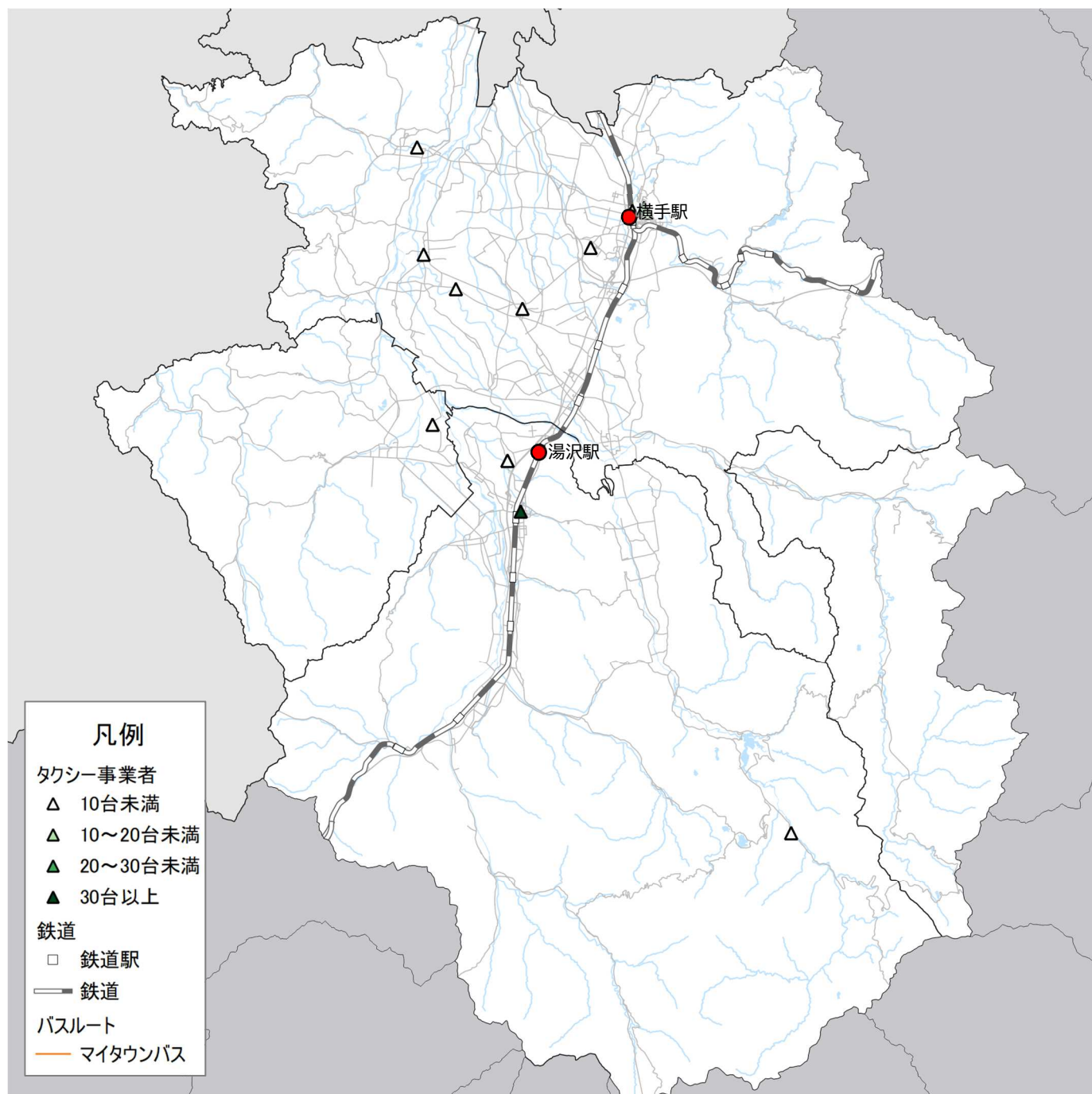


図 公共交通の運行状況(平鹿・雄勝圏域)

③公共交通によるカバー範囲

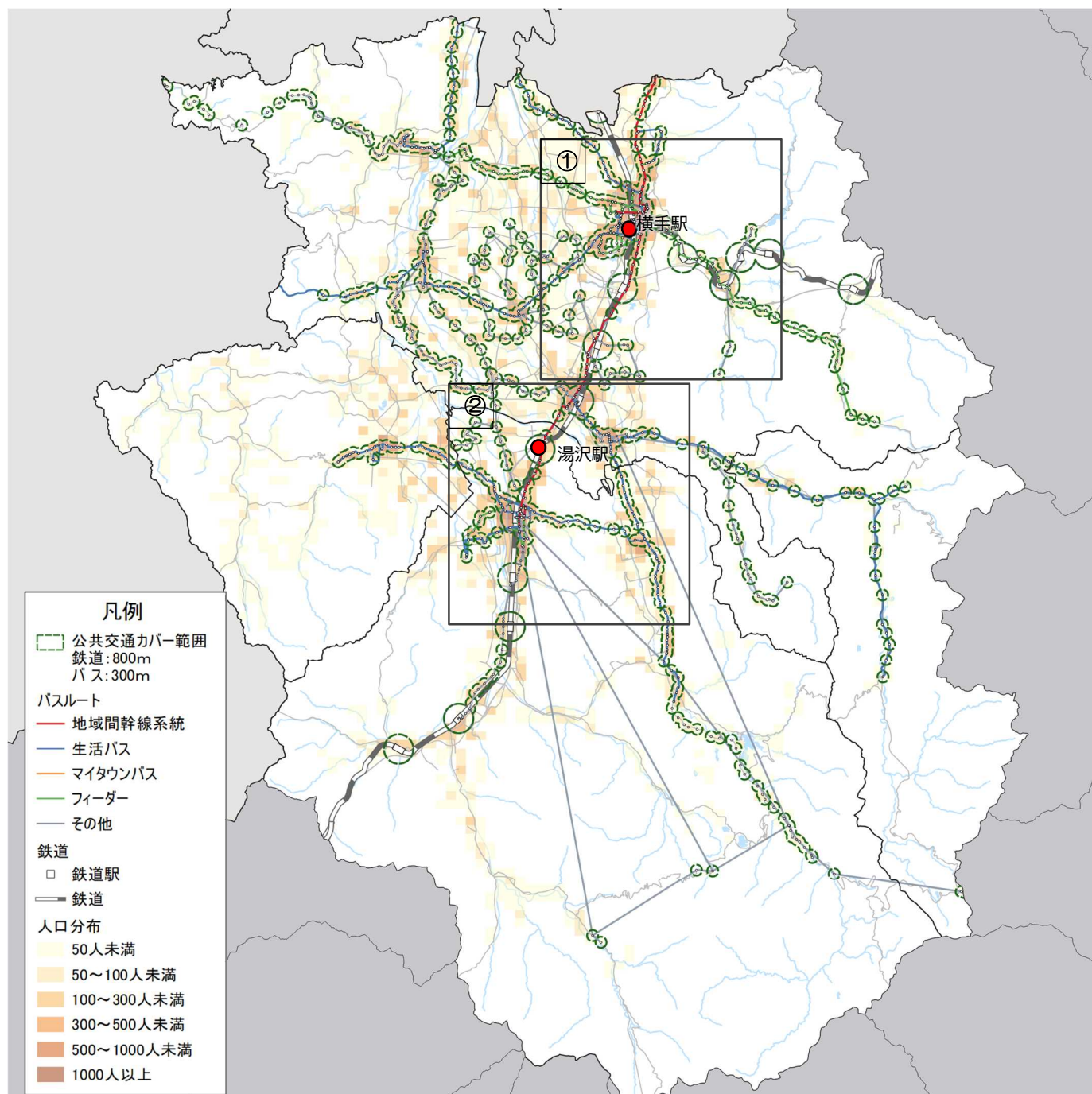
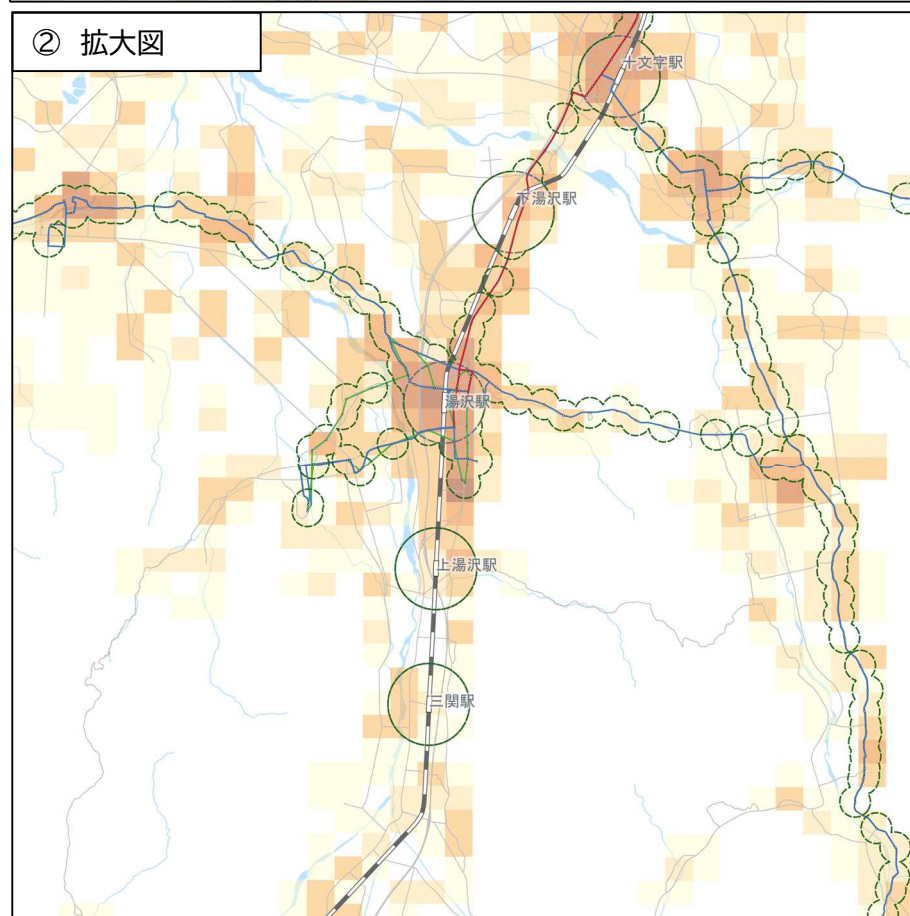
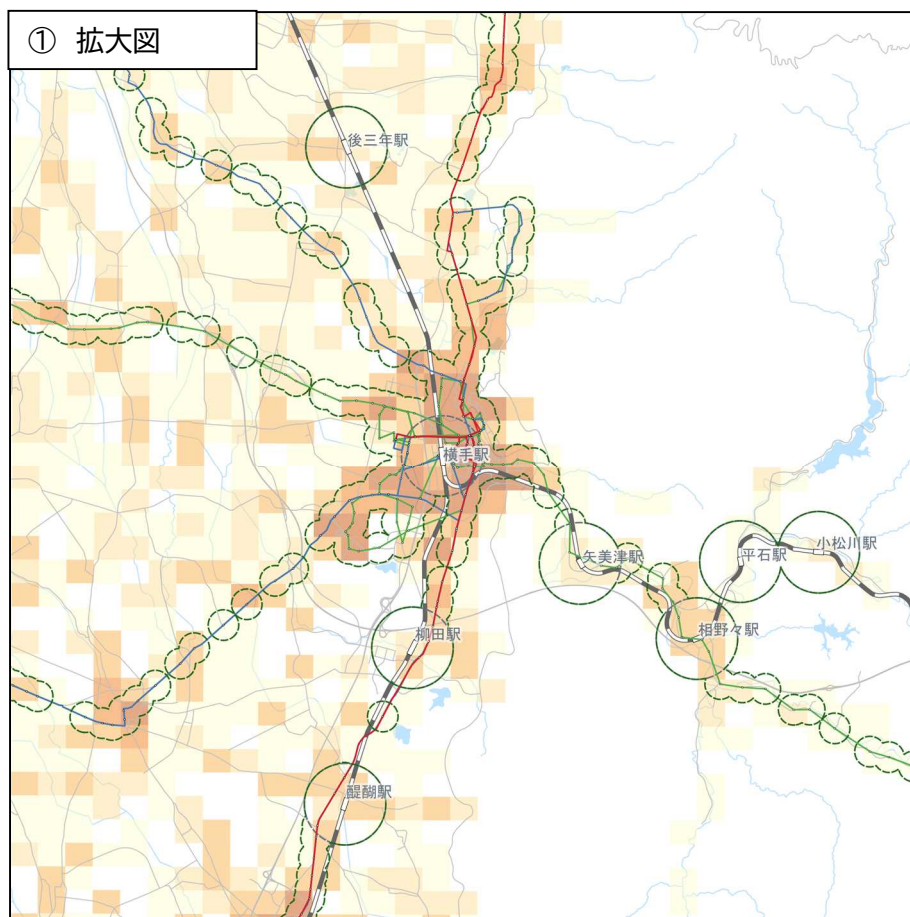


図 公共交通によるカバー範囲(平鹿・雄勝圏域)

表 地域公共交通(鉄道駅・バス停)によるカバー率

項目	人口(人)	圏域の総人口に占める割合(%)
当該圏域の総人口	146,949.3 人	100.0%
① 鉄道駅から 800mの範囲内の人口	22,625.6 人	15.4%
② バス停から 300mの範囲内の人口	87,021.7 人	59.2%
③ ①+②の範囲内の人口	91,562.8 人	62.3%



- 凡例**
- 公共交通カバー範囲
 鉄道: 800m
 バス: 300m
 - バスルート**
 - 地域間幹線系統
 - 生活バス
 - マイタウンバス
 - フィーダー
 - その他
 - 鉄道**
 - 鉄道駅
 - 鉄道
 - 人口分布**
 - 50人未満
 - 50～100人未満
 - 100～300人未満
 - 300～500人未満
 - 500～1000人未満
 - 1000人以上

図 地域公共交通によるカバー範囲(平鹿・雄勝圏域)拡大図

2-2 公共交通の年間利用者数

(1)空路

本県には、2つの空港（秋田空港・大館能代空港）が立地しており、2021年11月現在、秋田空港では東京便・札幌便・大阪便・名古屋便が運航、大館能代空港では東京便が運航しています。

両空港ともに主な利用はビジネス目的であり、利用者数は2011年から2019年まで増加傾向にありましたが、2020年にはコロナ禍の影響により大幅に減少しています。

月別では帰省・観光等の利用の増加を背景として、8月が年間で最も利用が多くなります。

①秋田空港

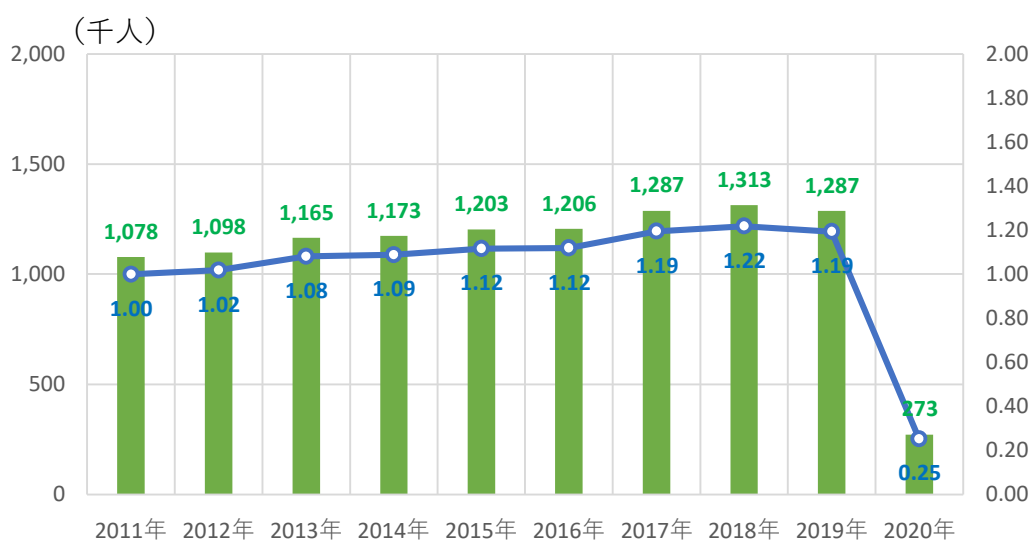


図 空港の年間利用者数の推移(秋田空港)

出典：秋田県資料

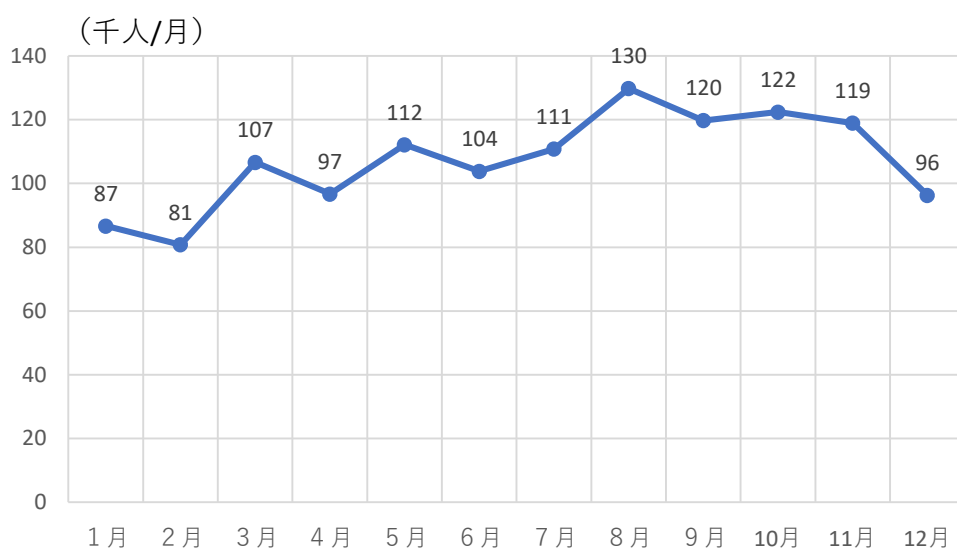


図 空港の月別利用者数(秋田空港)

出典：秋田県資料

※2016～2019の平均を算出

②大館能代空港

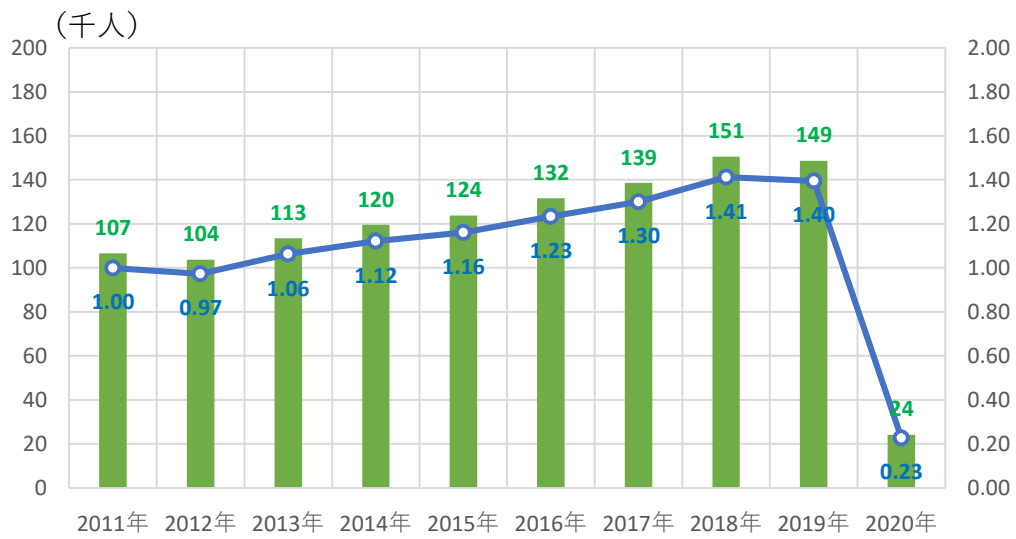


図 空港の年間利用者数の推移(大館能代空港)

出典：秋田県資料

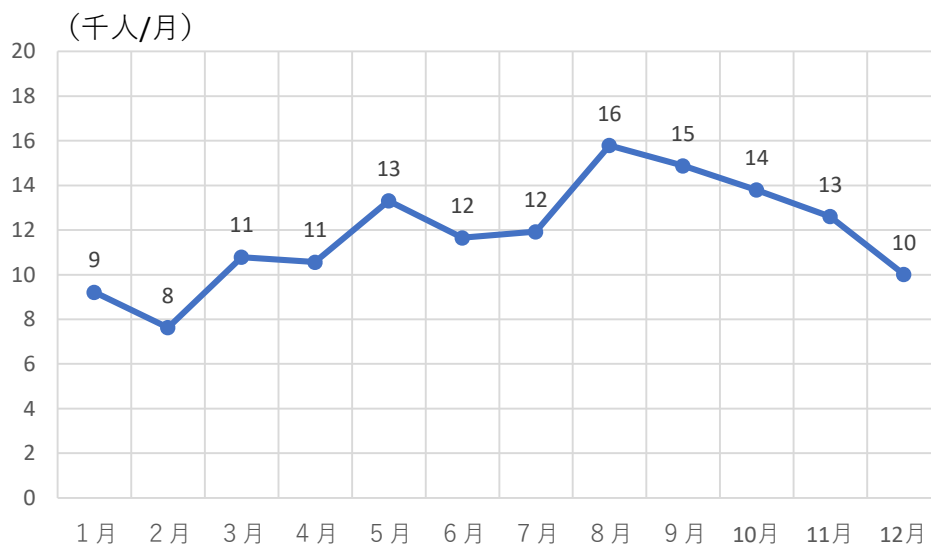


図 空港の月別利用者数(大館能代空港)

出典：秋田県資料

※2016～2019 の平均を算出

(2)航路(フェリー)

本県には、旅客線の停泊港として秋田フェリーターミナルが立地しており、2021年11月現在、秋田港経由で敦賀行（福井県）や苫小牧行（北海道）が運行しています。

利用のメインは観光目的によるものですが、年間利用者数は直近10年間では微減傾向にあり、2020年（令和2年）にはコロナ禍の影響により大幅に減少しています。

月別利用者数では、観光利用が大半であり、連休の多い8月の利用が特に多くなっています。

自家用車やバイクでの利用が多く、路線バス等でのアクセス・乗り継ぎは少ない状況にあります。

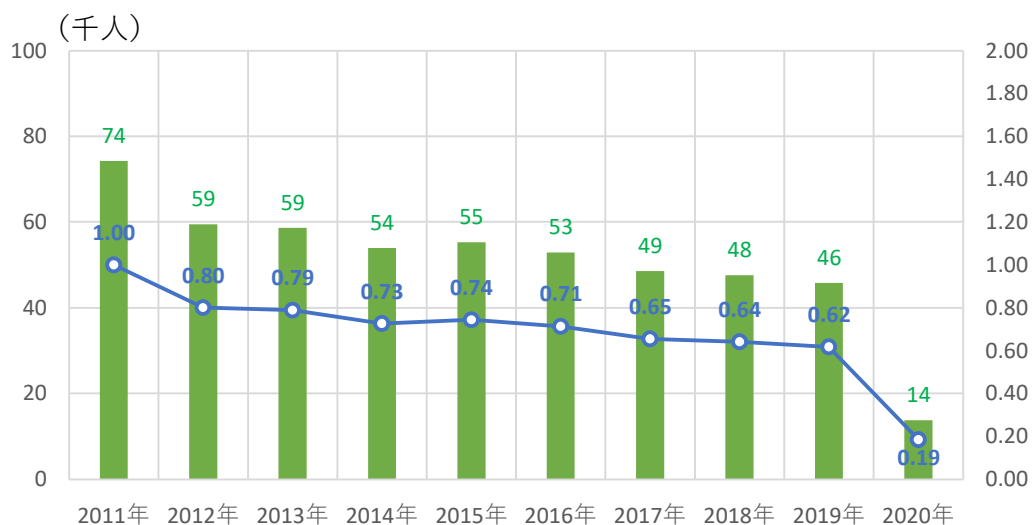


図 航路の年間利用者数の推移

出典：秋田県資料

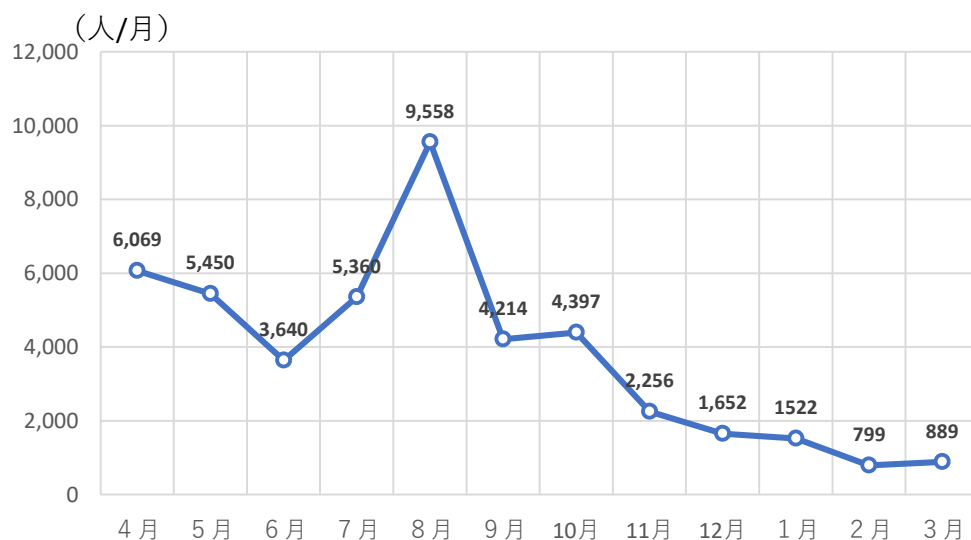


図 航路の月別利用者数(2019年)

出典：秋田県資料

(3)鉄道

①東日本旅客鉄道(在来線)

県内には東日本旅客鉄道の在来線が7路線運行しており、通勤・通学や買い物、通院などのさまざまな広域的な移動を支える役割を担っています。

年間利用者数は沿線人口の減少等の影響もあり、2016年度から2019年度まで微減傾向にありましたが、2020年度にはコロナ禍の影響により大幅に減少しています。

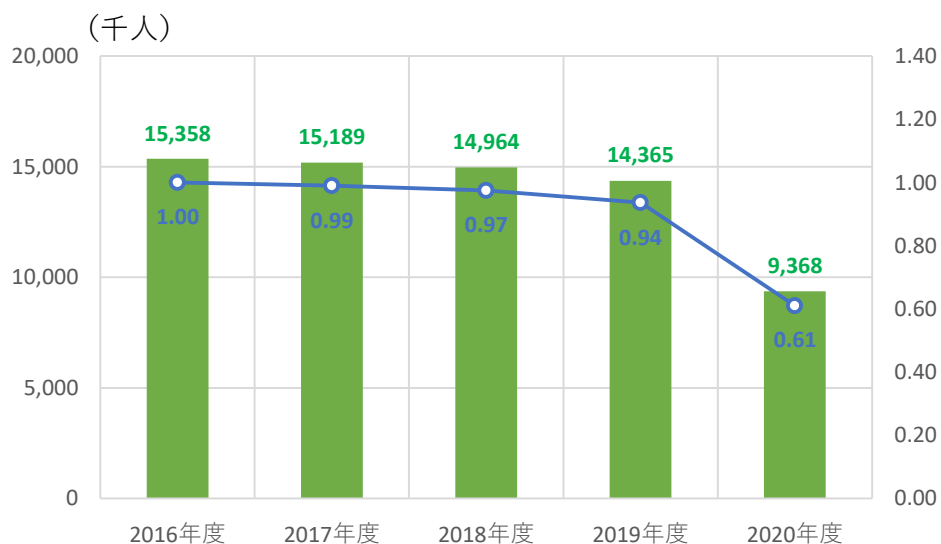


図 秋田県内の鉄道(東日本旅客鉄道)の年間利用者数の推移

出典：東日本旅客鉄道資料

※年間利用者数は駅間の1日あたりの通過人員(人/日)に年間日数(365日)を乗じた推計値

※駅間の通過人員には一部県外の区間を含む

②秋田内陸縦貫鉄道・由利高原鉄道(第三セクター)

秋田内陸縦貫鉄道について、2016年以降、観光入込客数の増加などを追い風として2019年度まで定期外利用は増加傾向にありました。

しかし、2020年度にはコロナ禍による観光需要の減少等を受けて、両事業者ともに定期外の利用者数は大幅に減少しています。

また、両事業者ともに定期（通勤・通学）については減少傾向にあり、沿線地域における人口減少や少子化による通勤・通学の移動需要の減少、保護者による高校生の送迎の増加などによるものと考えられます。

なお、下図にはありませんが、由利高原鉄道では、高校生向け通学定期券の特別割引制度の実施により、2021年度の定期券利用が大幅に増加しています。

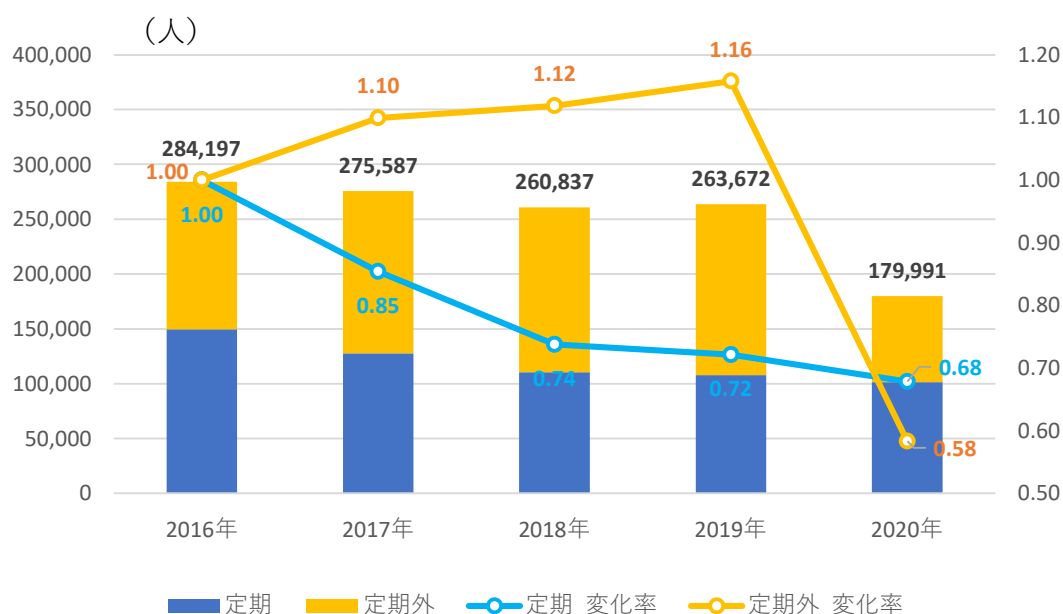


図 秋田内陸縦貫鉄道の利用者数の推移

出典：交通事業者資料

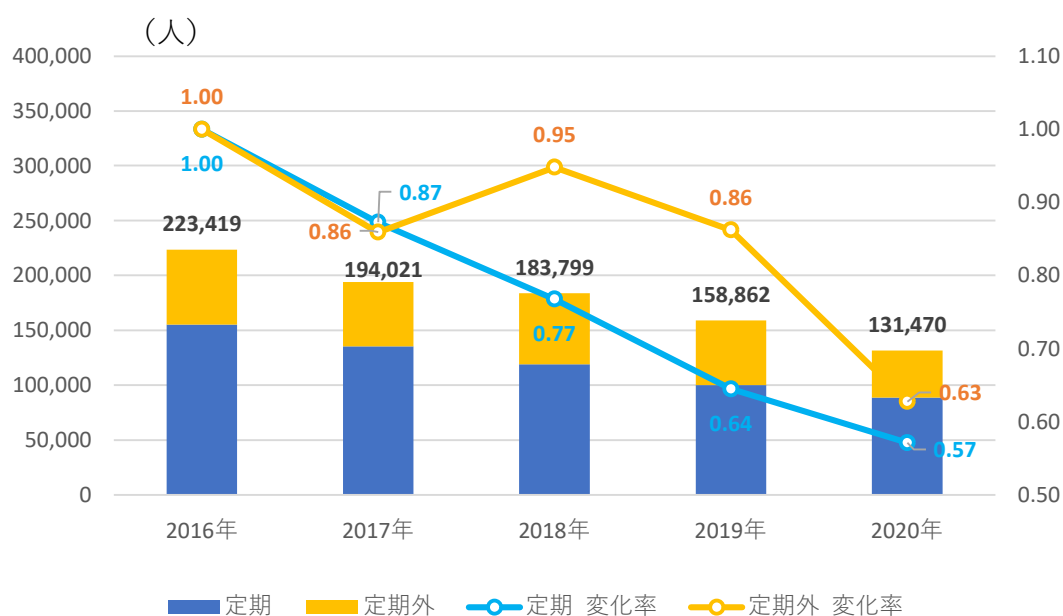


図 由利高原鉄道の利用者数の推移

出典：交通事業者資料

(4) 高速バス

本県には、計 11 路線の高速バスが運行しており、県内各所から仙台都市圏や東京都市圏などへの移動手段として利用されています。

高速バスの利用者数は概ね横ばいから微減の傾向にありましたが、2020 年（令和 2 年度）にはコロナ禍の影響により大幅に減少しています。

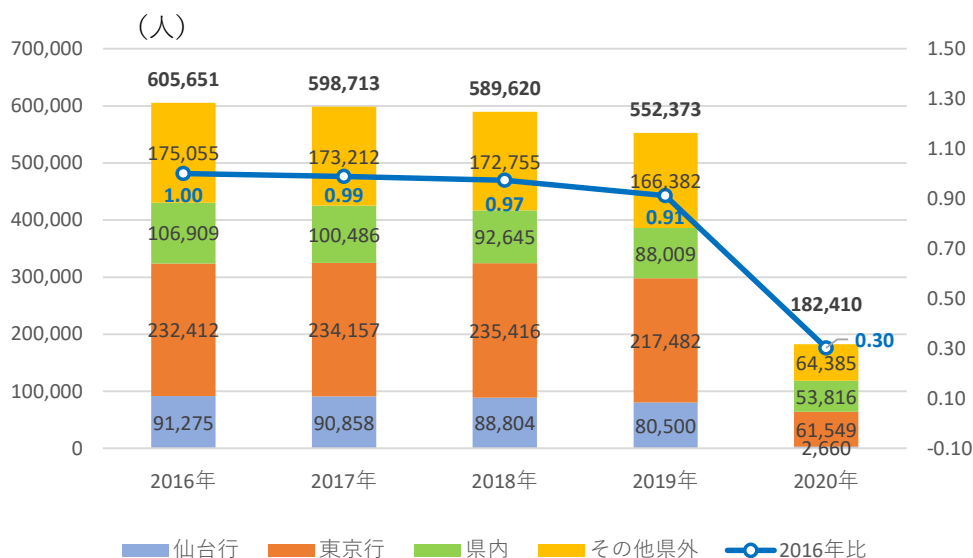


図 高速バス(全路線)の年間利用者数の推移

出典：交通事業者資料

(5) 路線バス(地域間幹線系統)

①年間利用者数

路線バス（地域間幹線系統）の年間利用者数は全体的に減少傾向にあります。

2018 年度から 2019 年度にかけて、補助対象の系統が 20 系統から 18 系統に減少しましたが、1 系統あたりの利用者数は微増となりました。

2019 年度から 2020 年度にかけては、補助対象系統が 18 系統から 20 系統に増加したものの、コロナ禍の影響により、年間利用者数、一系統あたりの利用者数ともに大きく減少しました。

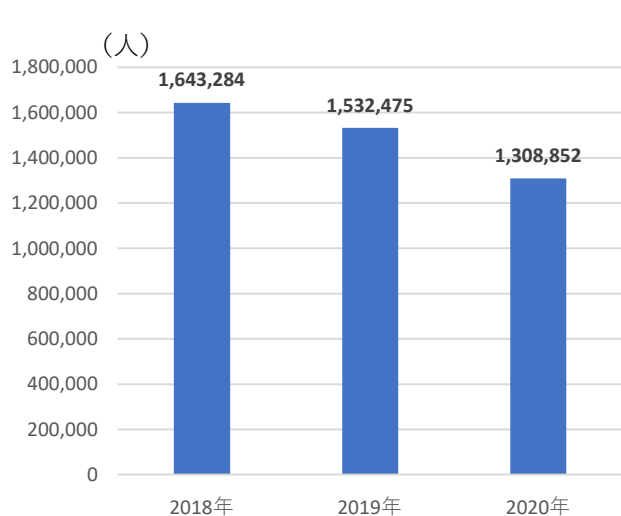


図 地域間幹線系統の年間利用者数

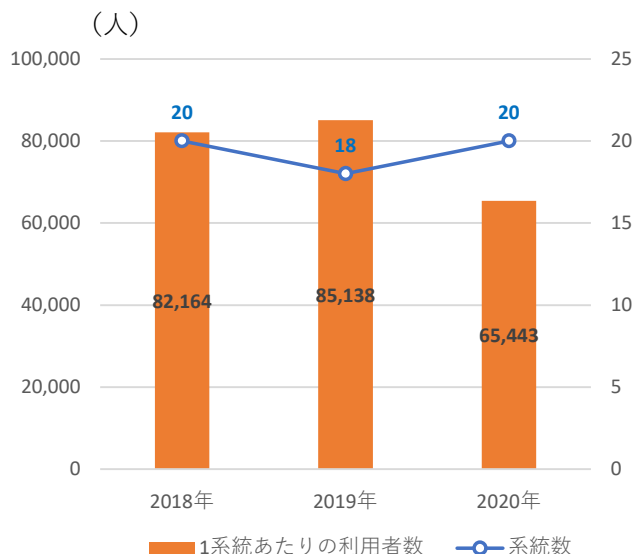


図 地域間幹線系統の1系統あたりの利用者数

出典：秋田県資料

②平均乗車密度・輸送量

県内の地域間幹線系統の平均乗車密度※¹及び輸送量※²は下表のとおりです。

地域間幹線系統として国の補助を受けるためには、輸送量15.0を上回る必要がありますが、20系統中7系統で15.0を下回っており、近く国庫補助要件から外れる可能性が高く、喫緊の課題となっています。

また、輸送量15.0以上であっても20.0未満の系統については、利用者数の減少等から将来的に維持が困難となる可能性が高く、路線の維持に向けた検討が求められます。

なお、平均乗車密度が5.0を下回る場合には、国からの補助金を満額受けることができない制度（密度カット）となっていますが、県内全ての路線で5.0を下回っており、1便当たりの利用が低い状況がみられます。

表 地域間幹線系統の平均乗車密度・輸送量等一覧

運行事業者	系統名	起点	終点	運送収入 A 円	実車走行キロ B km	平均 賃率 C 円	平均乗車密度 A/B/C	輸送量
秋北バス	大野	イオン大館店	中谷地	10,614,360	121,205.9	41.16	2.1	12.3
	大館・鷹巣	大館駅前	鷹巣駅前	19,528,250	292,003.4	42.72	1.5	24.1
	大館・小坂	鳳鳴高校前	小坂操車場	17,347,402	189,728.0	40.56	2.2	20.2
	大谷(2)	大館駅前	大谷	12,141,279	168,546.6	36.95	1.9	13.1
	中野	大館駅前	上中野	8,697,486	95,785.0	45.07	2.0	12.4
	能代・八竜	能代ステーション	八竜ふれあいセンター	10,192,340	108,378.5	48.20	1.9	19.3
	真名子・能代	真名子	能代厚生医療センター	18,179,850	127,416.3	36.13	3.9	12.4
	小坂(2)	花輪駅前	小坂操車場	15,590,428	231,871.2	45.54	1.4	20.7
	花輪・大館	花輪営業所	大館駅前	17,621,136	295,834.6	37.16	1.6	15.8
秋田中央交通	五城目	秋田駅西口	五城目BT	15,303,432	106,634.4	44.44	3.2	29.4
	追分	秋田駅西口	天王グリーンランド	24,162,813	126,664.2	49.59	3.8	30.4
	太平	大川反車庫	岩見三内	16,651,085	99,344.1	48.50	3.4	17.0
羽後交通	本荘象潟3	本荘営業所	象潟駅前	10,342,214	188,499.9	34.40	1.5	11.7
	横手大曲	横手BT	大曲BT	28,117,634	209,435.8	42.87	3.1	34.4
	本荘象潟4	本荘営業所	象潟駅前	12,878,172	190,715.1	34.20	1.9	12.7
	湯沢横手2	湯沢営業所	平鹿総合病院前	9,306,858	169,739.1	44.77	1.2	12.2
	本荘秋田2	本荘営業所	県立体育館前	17,099,690	223,497.8	30.55	2.5	15.2
	横手大曲2	平鹿総合病院前	大曲BT	13,362,466	149,153.0	42.07	2.1	15.1
秋田中央トランスポート	大潟	八郎潟駅前	サンルーラル大潟	6,395,942	103,896.9	14.80	4.1	28.2
	八郎潟	八郎潟駅前	五城目BT	6,184,532	74,671.8	49.58	1.6	23.5

※1：平均乗車密度とは1便あたりのバスに乗った乗客数を全区間で平均した数値です。

※2：輸送量とは、ある路線が運んでいる旅客の量（規模）を表すもので、平均乗車密度に運行回数をかけることにより算出する数値です。

③乗合バス輸送人員の推移(東北6県別)

東北6県における乗合バス輸送人員の推移では、全ての県において輸送人員が減少傾向にあります。

その中でも、特に本県は1995年度から2019年度にかけて約70%の減少割合となっており、減少幅は東北6県の中で最も大きいことがわかります。

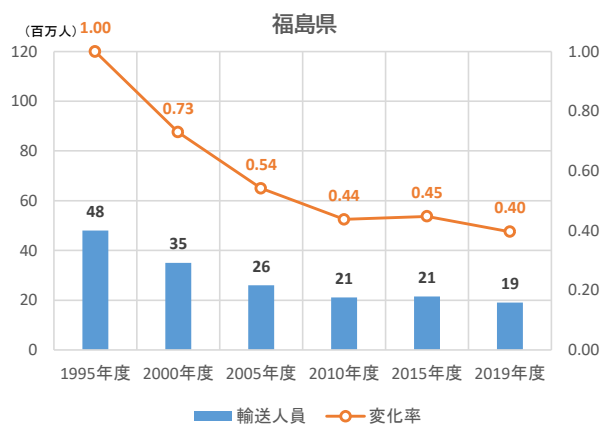
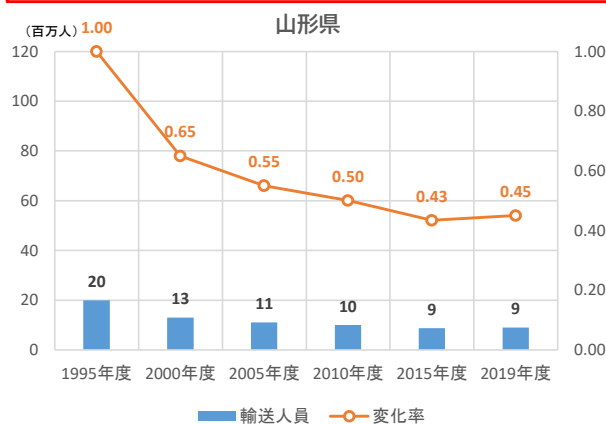
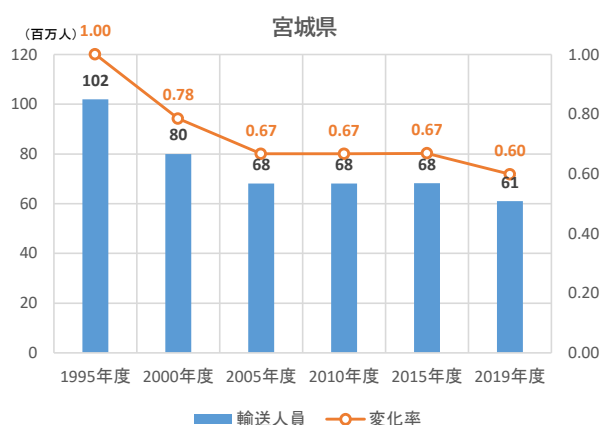
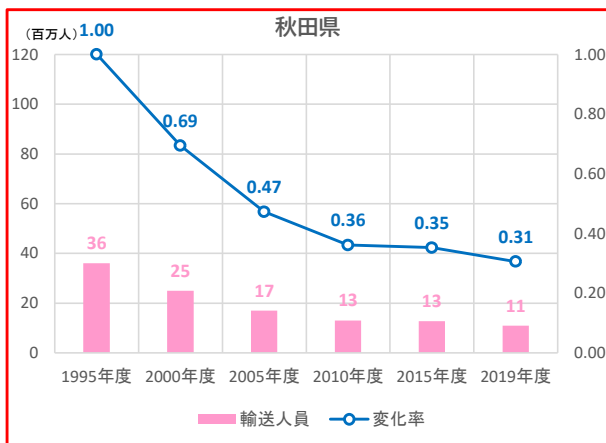
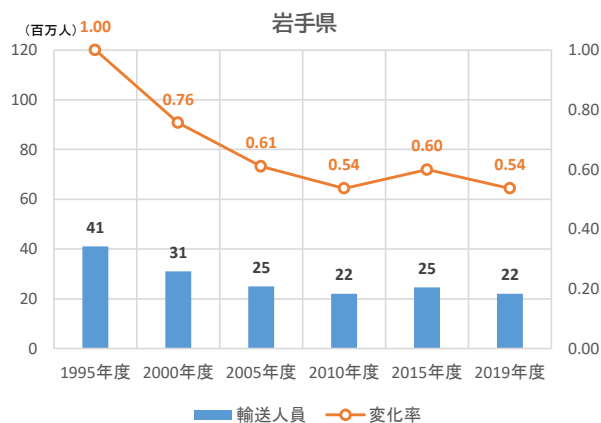
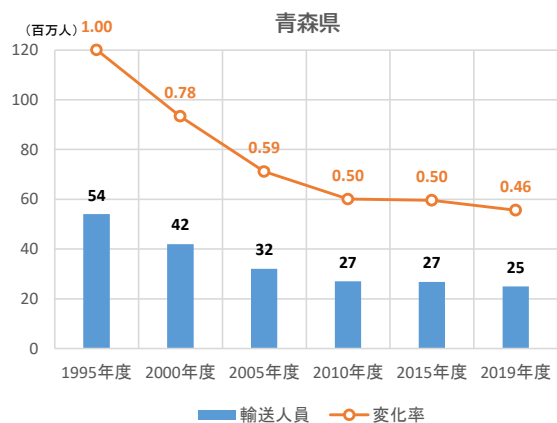


図 乗合バス輸送人員の推移(東北6県別)

出典：東北運輸局「図で見る東北の運輸」

(6)生活バス

本県では、地域間幹線系統の補助要件を満たさなくなった系統について、県独自の補助制度により、所定の要件を満たす場合には運行の欠損額に対する補助金を交付しています。(県単生活バス路線維持費補助金)

この対象となる系統全体での過去3か年の利用者数は2019年度に大きく減少しますが、2020年度には2018年度と同水準まで回復しています。

1系統あたりの利用者数も2018年・2019年度に比べて2020年度は増加しており、一見するとコロナ禍においても生活バスの利用者数が増加したように見えますが、実際には2019年度には一定の利用があり黒字路線として補助対象外であった系統が、コロナ禍により利用者が減少し赤字となったことにより新たに補助対象となり、その利用者数が加わったことによるものです。

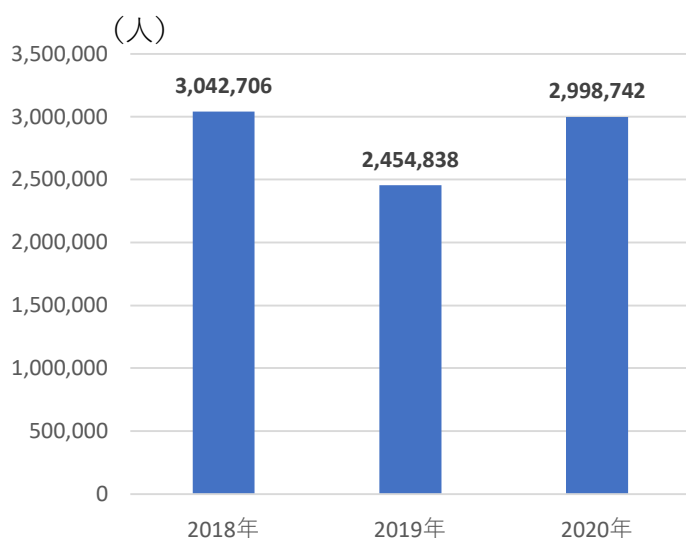


図 生活バスの年間利用者数

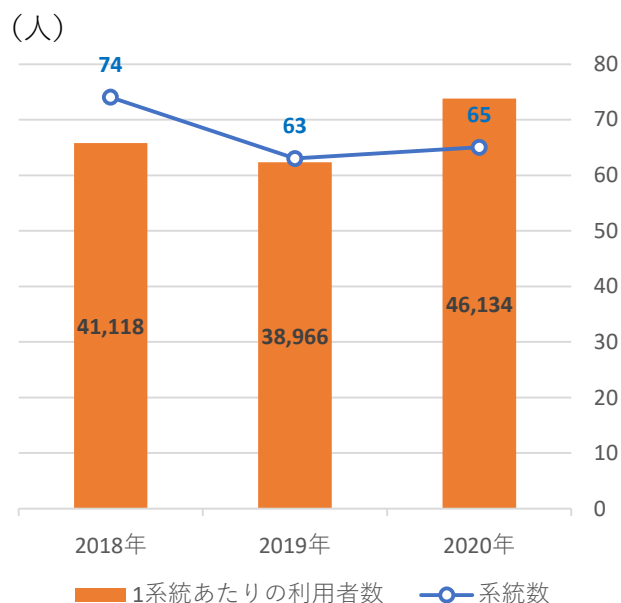


図 生活バスの1系統あたりの利用者数

出典：秋田県資料

2-3 地域公共交通に対する財政負担状況

(1) 地域公共交通に対する県の財政負担の推移

本県の地域公共交通に対する財政負担額は直近3か年で増加傾向にありますが、特に2020年度においては、コロナ対策費用が上乗せされていることもあり、2020年には2018年に比べて211%の増加率となっています。

また、バス交通に対する財政負担額については、地域間幹線系統、生活バス、地域内フィーダー系統に対する補助額は概ね横ばい傾向にあり、国と県の協調補助となっている地域間幹線系統及びフィーダー系統においては、過去3か年で増加傾向にあります。(2018年比112%)

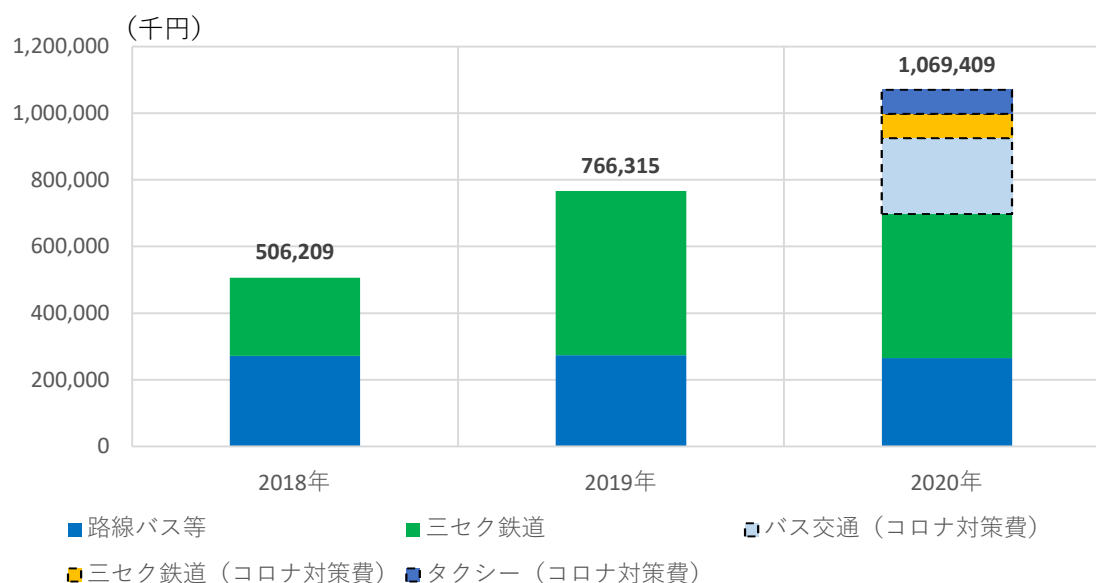


図 公共交通に対する県の財政負担額の推移

出典：秋田県資料

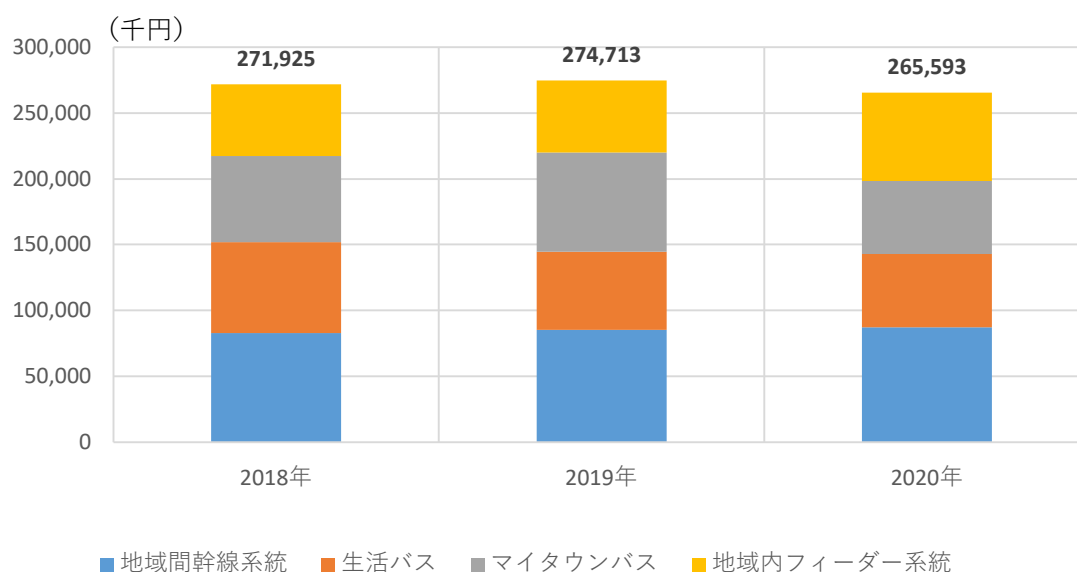


図 バス交通に対する県の財政負担額の推移

出典：秋田県資料

(2)地域公共交通に対する市町村の財政負担の推移

市町村における地域公共交通に対する財政負担額は、県と同様に増加傾向にあり、特に 2020 年にはコロナ対策費の上乗せも含めて、2018 年に比べて 119%の増加率となっています。

そのうち、事業者運行の路線バスに対する市町村の財政負担額は、各種別で軒並み増加傾向にあり、特に地域間幹線系統に対する 2020 年の補助額は 2018 年に比べて 129%の増加率と、最も高い増加率となっています。

また、市町村運行の路線バス等についても同様に増加傾向にあり、特にフィーダー系統に対する 2020 年の補助額は 2018 年に比べて 139%の増加率となっています。

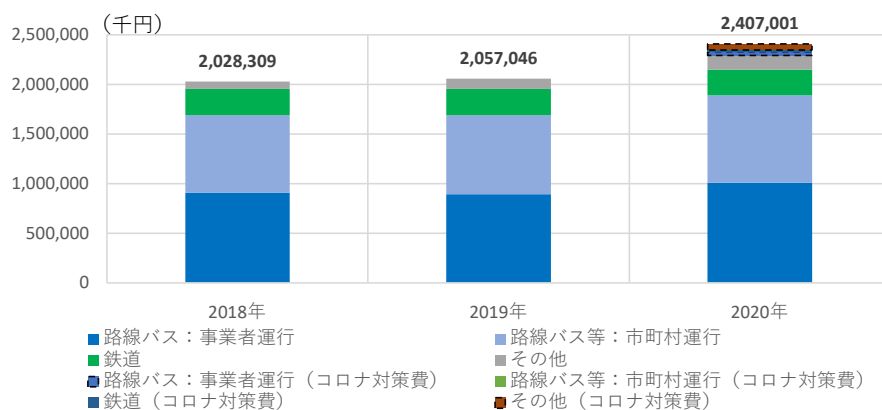


図 公共交通に対する市町村の財政負担額の推移

出典：秋田県資料

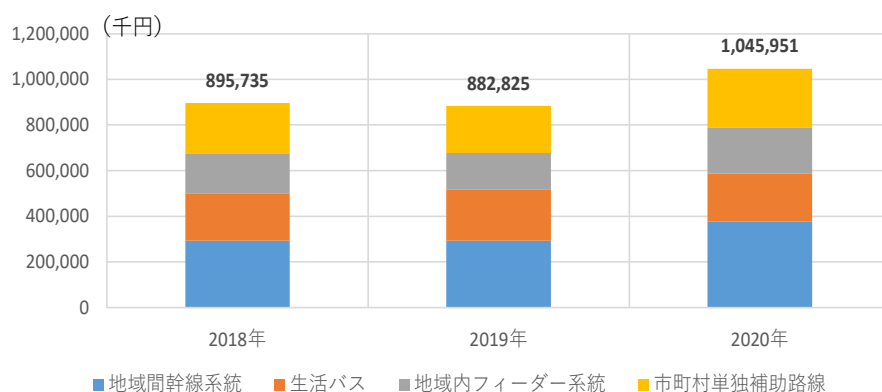


図 事業者運行の路線バスに対する市町村の財政負担額の推移

出典：秋田県資料

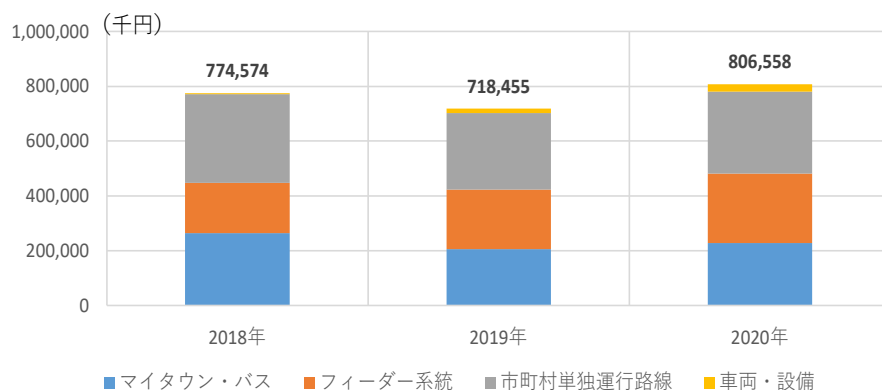


図 市町村運行の路線バスに対する市町村の財政負担額の推移

出典：秋田県資料

2-4 交通事業者の現状

乗合バス事業者 3 社の従業員数について、乗務員以外（整備士・事務員）の従業員数が概ね横ばいに推移するのに対して、乗務員については、2017 年から継続的に減少傾向にあり、乗務員不足の深刻化がみられます。

また、乗務員の平均年齢についても、乗務員以外の平均年齢に比べて高い傾向にあるほか、高齢化が進行しているなど、今後定年退職を控える年齢層が多くなっていることで、現状でも不足する乗務員の人数が、更に減少することが見込まれます。

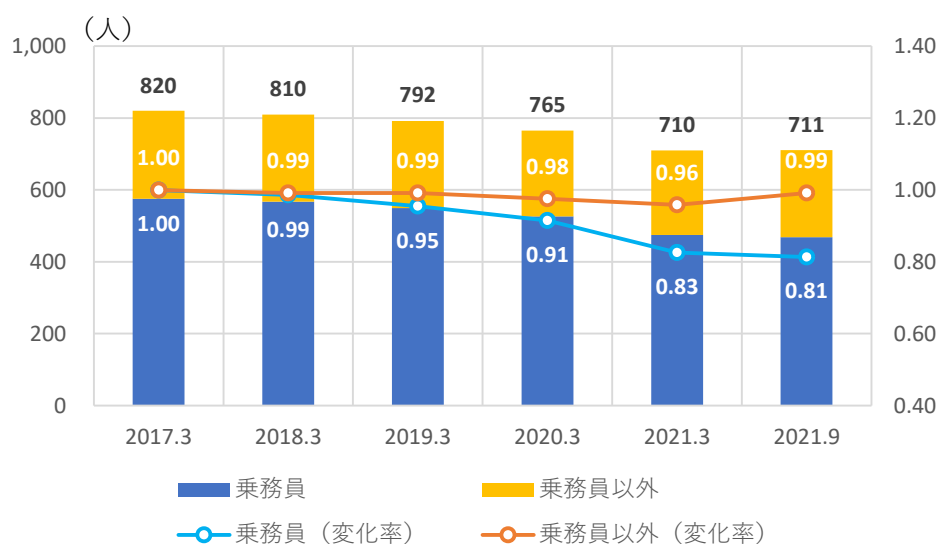


図 乗合バス事業者の乗務員・乗務員以外の従業員数の推移

出典：事業者聞き取り結果（R3 実施）

※数値は乗合バス 3 事業者（秋北バス・秋田中央交通・羽後交通）の合計

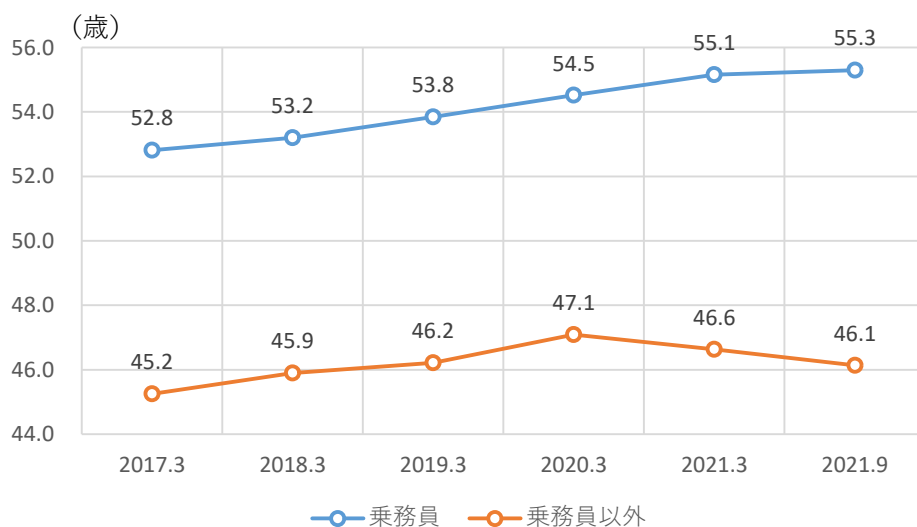


図 乗合バス事業者の乗務員・乗務員以外の平均年齢の推移

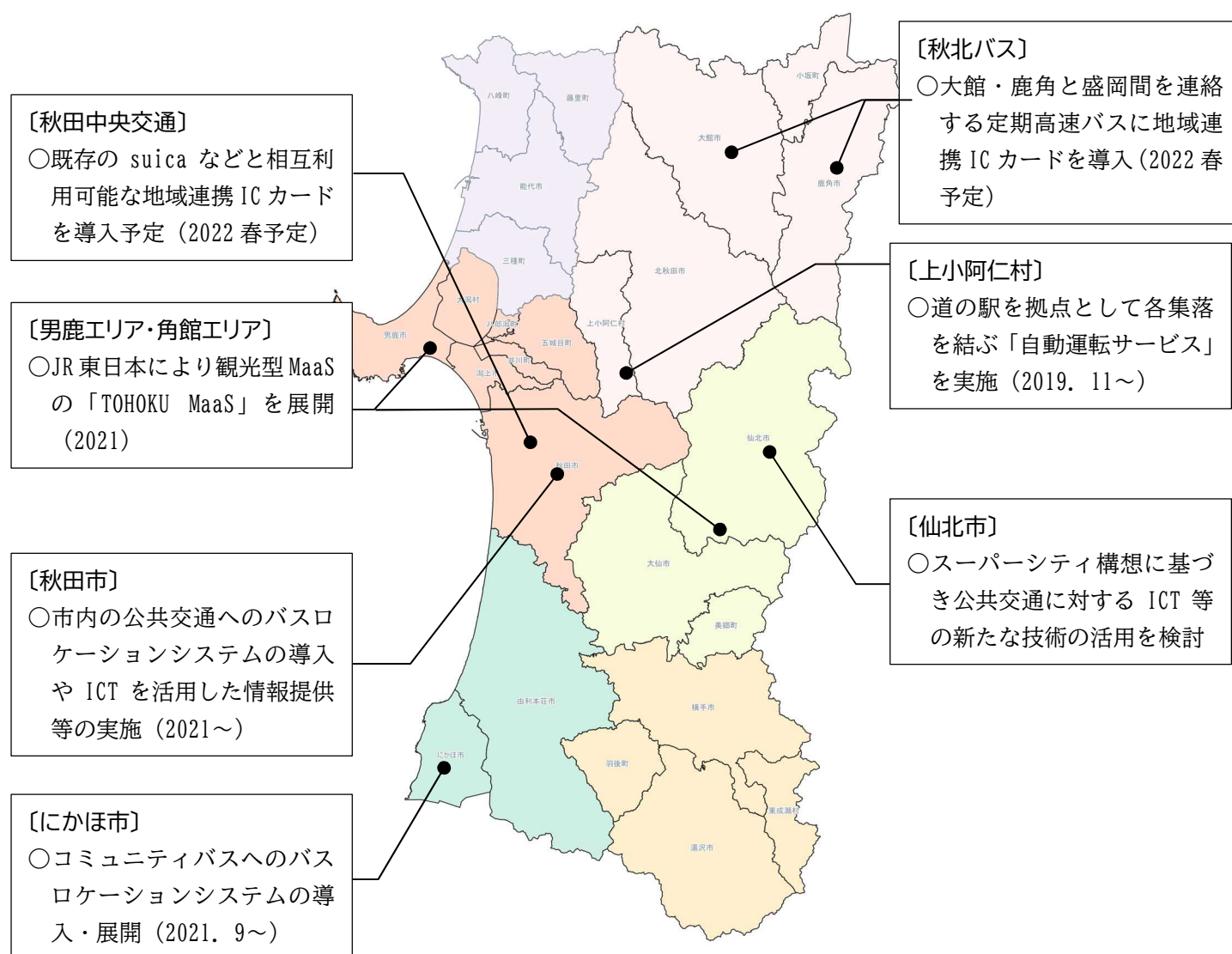
出典：事業者聞き取り結果（R3 実施）

※数値は乗合バス 3 事業者（秋北バス・秋田中央交通・羽後交通）の平均

2-5 県内の地域公共交通に対する新たな取組

県内では、交通事業者が運行する鉄道や乗合バス等のほか、各市町村においてコミュニティバスなど地域の実情に応じた公共交通を運行し、地域住民の移動手段の維持・確保に取り組んでいます。

こうした取組に加えて、近年では、地域公共交通に AI やデジタル化など新たな技術を活用する先進的な取組も始まっており、今後、県としての取組を検討する上では、県内での取組の実施状況等を踏まえながら、その水平展開や、県全体で取り組むべきものについては旗を振ってけん引するなど、市町村や交通事業者との更なる連携等を進めることが重要となります。



出典：市町村アンケート調査（R3 実施）等

(1)TOHOKU MaaS(男鹿エリア・角館エリア)

東日本旅客鉄道では、2021年4月～9月に開催された東北デスティネーションキャンペーンに合わせて、観光地点等でのチケット購入や観光二次交通の予約・決済などをスマートフォン上で一括管理することができるサービス「TOHOKU MaaS」を展開しました。

本県では、秋田・男鹿エリア及び角館エリアを対象として本サービスを展開し、角館エリアではオンデマンド交通の予約・決済サービス、秋田・男鹿エリアでは交通チケットや観光チケットの購入サービスを展開しました。

本サービスは東北デスティネーションキャンペーンの実施時期に合わせて、2021年9月で一旦サービスを終了しましたが、2021年11月から再開しています。



図 TOHOKU MaaS のサービスイメージ

(2)自動運転サービス(上小阿仁村)

NPO法人上小阿仁村移送サービス協会では、上小阿仁村において、高齢者等の生活の移動手段確保に向けて、国土交通省の事業を活用し、道の駅「かみこあに」を拠点とした自動運転サービスを展開しています。(2019年11月より本格導入)

本サービスは道の駅「かみこあに」を拠点に村内 3 ルートを運行しており、定員 7 人の車両が時速 12km/h 程度で運行しています。

旅客輸送のほか、貨客混載による物資輸送も併せて行い、地域の生活利便性を支えているなど、公共交通のサービスが充分に対応することができない過疎集落等の生活を支える手段として期待されます。



写真 自動運転サービスの運行状況



図 自動運転の走行ルート

2-6 県民の地域公共交通の利用状況等

(1) 日常の外出での地域公共交通の利用状況

県民アンケート結果によれば、通勤・通学や買い物、通院などの目的で外出する際の移動手段として、10代を除くほとんどの世代の約9割以上が自家用車（自分で運転・送迎）となっており、地域公共交通を利用する割合は少ない傾向にあります。

一般的に自由な移動手段を持たず、比較的公共交通の利用が高くなる65歳以上の高齢層であっても同様の傾向であり、全年代的に外出での移動手段に対して自家用車利用が高い状況です。

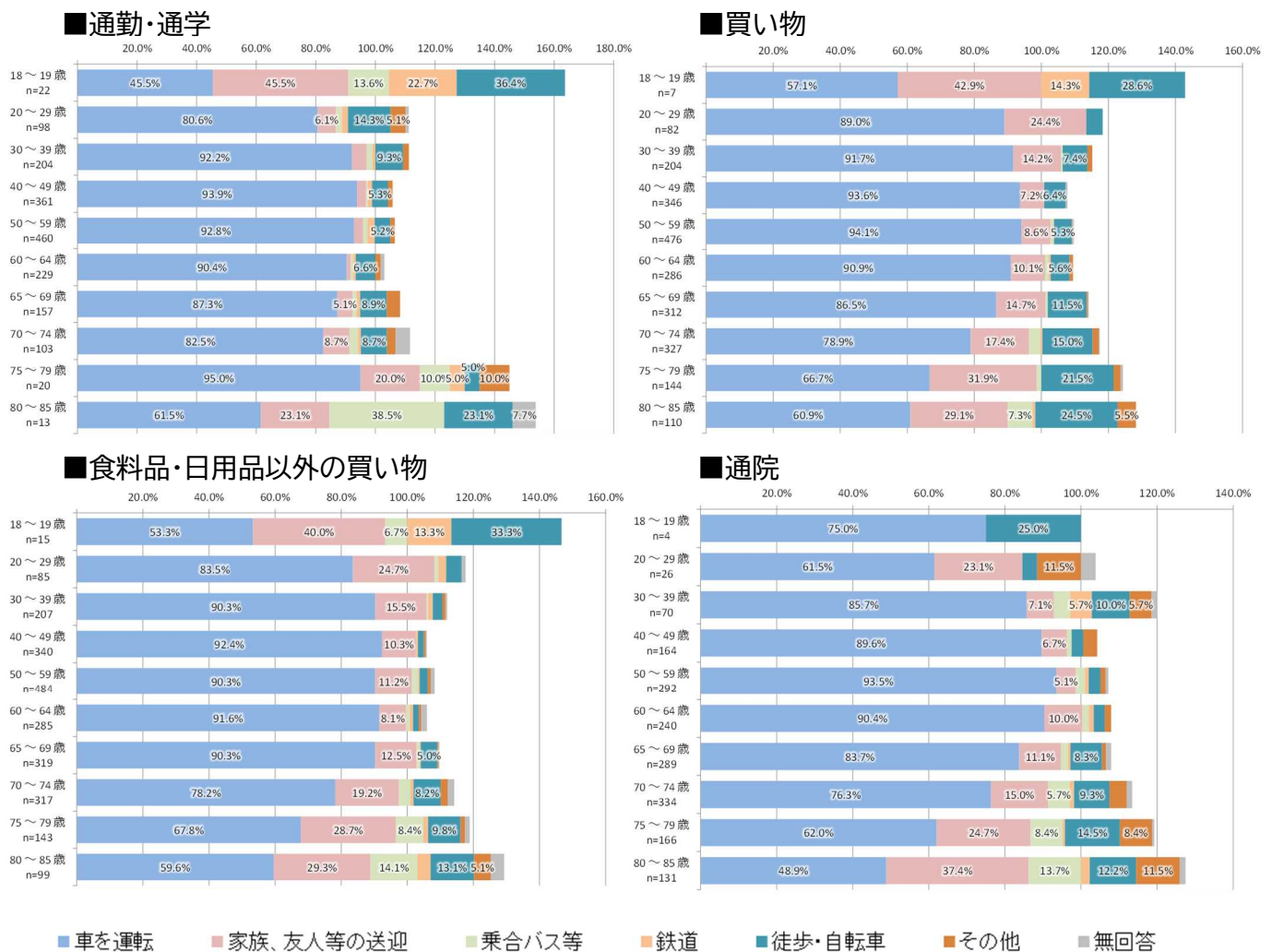


図 日常の外出での地域公共交通の利用状況

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

※5%未満非表示

(2)広域的な地域公共交通の利用状況

市町村や県を跨ぐ広域的な地域公共交通の過去 3 か月以内の利用状況について、9 割以上が「利用していない」と回答しています。

利用したと回答した方のうち、最も利用した地域公共交通は鉄道（JR 在来線）であり、このほか秋田内陸縦貫鉄道や新幹線などの利用もあわせると、鉄道の利用割合が高い傾向にあり、買い物や通院等を目的とした日常的な移動で利用されている実態がみられます。

一方、民間事業者の路線バスや市町村が運行するバス交通の選択割合は全体の 1～2 割程度であるなど、移動手段としての選択割合が低い状況にあります。

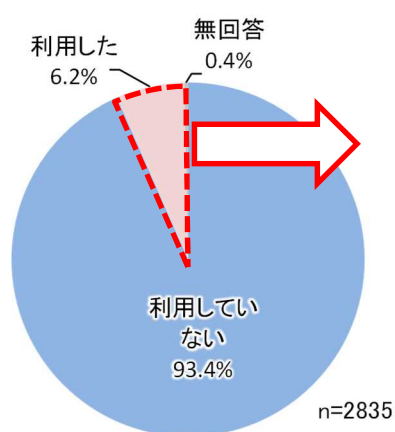


図 広域的公共交通の利用状況

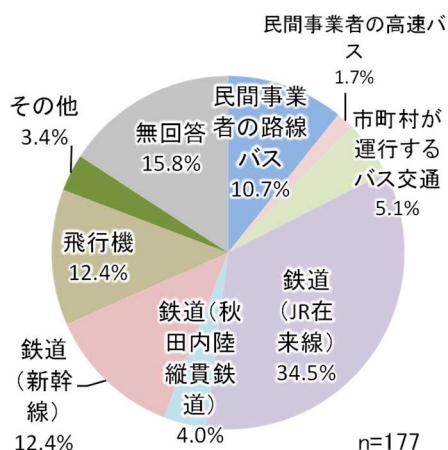


図 利用した地域公共交通

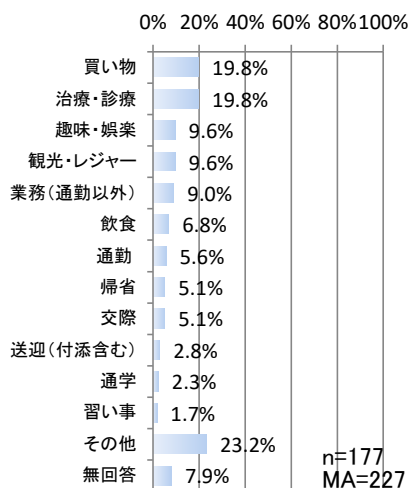


図 利用目的

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

2-7 公共交通の利用環境等

(1) 運行情報等の発信状況

公共交通の経路検索に係る主要な5コンテンツにおける、県内の公共交通の情報発信状況について、鉄道は全てのコンテンツで検索が可能な状況になっています。

一方、路線バスについては、2つのコンテンツで検索されない交通事業者があり、高速バスでも1つのコンテンツにおいて検索されない交通事業者があります。

表 主要なコンテンツでの経路検索の可否

交通モード	事業者	コンテンツ				
		駅すばあと	NAVI TIME	ジョルダン	駅探	Google map
鉄道	東日本旅客鉄道	○	○	○	○	○
	秋田内陸縦貫鉄道	○	○	○	○	○
	由利高原鉄道	○	○	○	○	○
路線バス	秋北バス	×	○	○	×	○
	秋田中央交通	○	○	○	○	○
	羽後交通	○	○	○	×	○
高速バス	JR バス東北	×	○	○	○	○
市町村交通	県内各市町村	5 自治体 / 25 自治体	20 自治体 / 25 自治体	12 自治体 / 25 自治体	0 自治体 / 25 自治体	20 自治体 / 25 自治体

(2)交通拠点の状況

①主要な拠点の利用環境の状況

県を跨ぐ広域的な公共交通である空路・航路及び新幹線の拠点となる空港・フェリーターミナル・鉄道駅や、在来線が2つ以上接続し鉄道間の乗り継ぎ等が発生する可能性のある拠点※を対象として、待合環境の充足度や周辺設備等の状況、バリアフリーの対応状況、乗り継ぎする上でのアクセス経路などの利用環境の状況調査を行いました。

いずれの拠点においても待合環境は整備されており、屋内で待つことができる環境を確保しており、椅子・ベンチ、冷暖房設備、一般トイレなど、待ち合う上で最低限必要な機能・設備は確保されている状況にあります。

なお、待合環境における他の交通モードの案内、特にバスの運行に係る情報（時刻表・経路図）などについて表示・案内する拠点は少なく、乗り継ぎ時における公共交通の情報提供が不足する状況にあります。

また、バリアフリー機能においては多くの拠点で点状ブロックの敷設や車いす用駐車場の確保などを実施していますが、特に音声案内（視覚障がい者向けの案内）の整備は多くない状況にあります。

※対象拠点：秋田空港・大館能代空港・秋田フェリーターミナル・秋田駅・大曲駅・田沢湖駅・角館駅・鷹巣駅・鷹ノ巣駅・羽後本荘駅・大館駅・東能代駅・横手駅

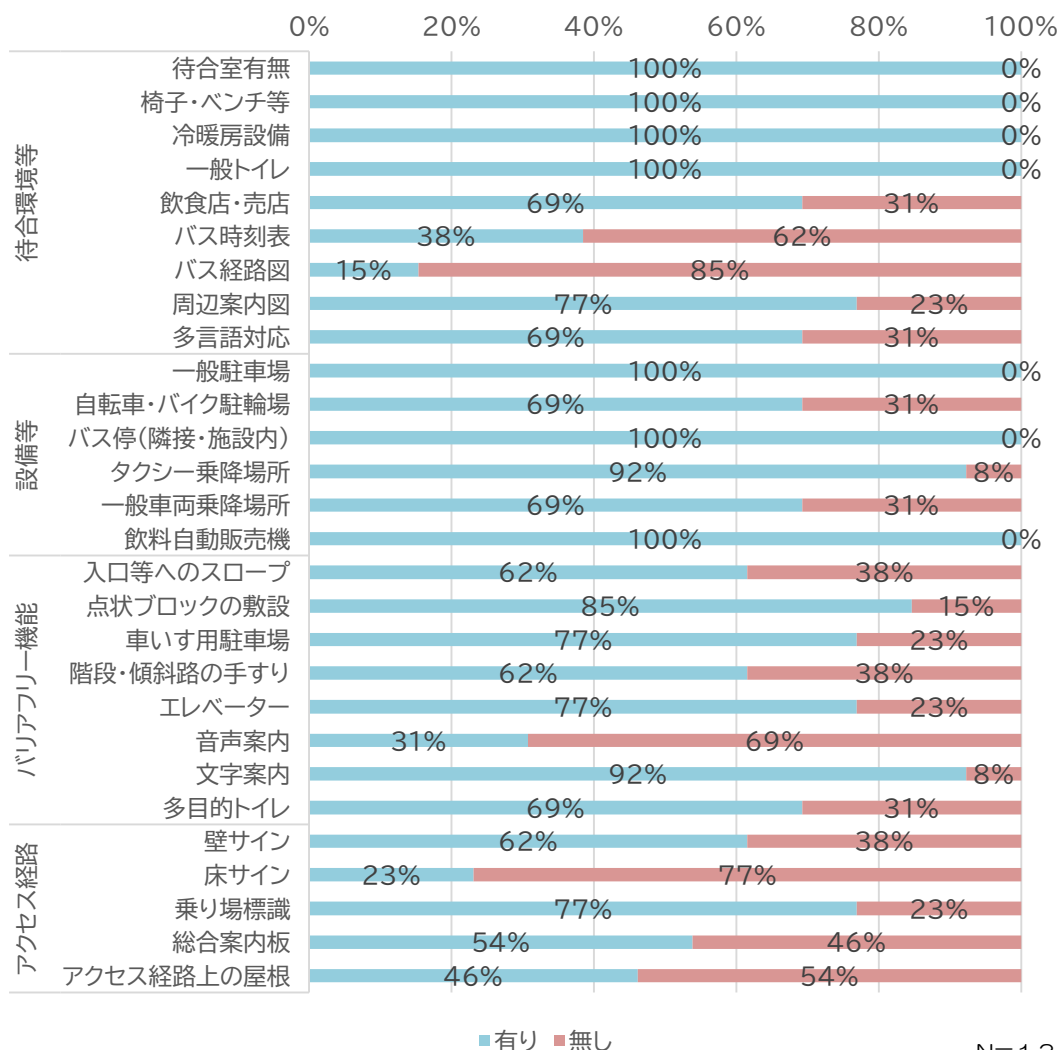


図 主要な拠点の機能・設備等の有無

出典：利用環境調査（R3 実施）

(参考)県内の利用環境の事例

○秋田駅では、利用者が待つことができる空間を十分に確保し、冷暖房が整い待ちやすい環境としています。また、大曲駅では、テーブルを設置し、学生等が自習などをしながら待ちやすい環境を確保しています。



秋田駅の待合環境



大曲駅の待合環境

○角館駅のバス停には上屋が設置されており、バスの時刻表のほか、運行経路図も設置され、わかりやすい情報発信を行っています。また、駅周辺の散策マップなども設置し、拠点から目的地等への案内表示を行っています。



角館駅のバス停環境



角館駅の周辺案内図

○県内の主要拠点では音声案内を整備する拠点は多くありませんが、秋田駅では音声案内を設置し、視覚に障がいのある方の誘導等に対応しています。

○また、大館能代空港では、車いす用の駐車場を確保するほか、上屋を設置して悪天候時にも安心して乗降できる環境を確保しています。



秋田駅の音声案内



大館能代空港の車いす用駐車場

②主要な拠点での乗り継ぎ等の実態

先述の主要な拠点を過去１年間に利用した方（県内居住者・県外居住者）を対象にアンケート調査を実施し、拠点での乗り継ぎの実態や目的地へのアクセス手段、乗り継ぎ時や拠点の待ち合い時における問題点などを把握しました。

県外来訪者において、他県から本県への移動手段は「新幹線」が約半数と最も多く、次いで「飛行機」と続きます。

各拠点からのアクセス手段として、新幹線利用者の目的地までの移動手段はレンタカーが多くなっており、飛行機についても同様にレンタカーへの乗り継ぎが最も多くなっているなど、県内における二次交通としてレンタカーの果たす役割が大きいことが分かります。

また、新幹線からの乗り継ぎ実態として、在来線や路線バスなどの他の公共交通へ乗り継ぐ実態もみられることから、県外の来訪者の移動実態等を踏まえて公共交通間の接続性の向上を考えることも重要です。

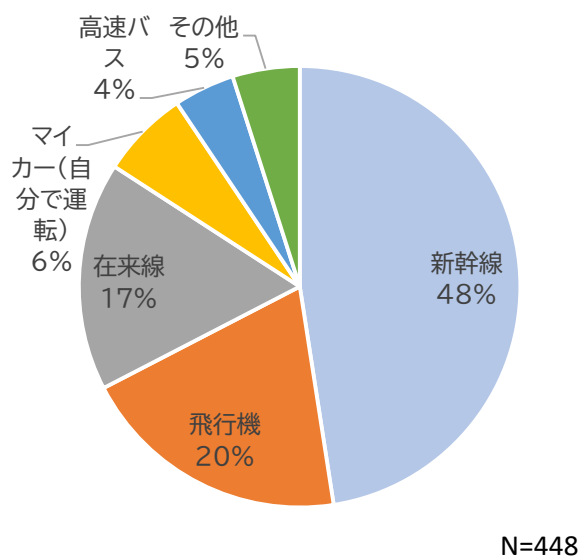


図 本県への移動手段
(公共交通を利用した県外来訪者)

表 公共交通の乗り継ぎ実態

本県への移動手段	目的地への移動手段	実数値	割合
新幹線 →	レンタカー	38	22.5%
	徒歩	34	20.1%
	在来線	26	15.4%
	路線バス	20	11.8%
	一般タクシー	20	11.8%
	マイカー(送迎)	17	10.1%
	その他	14	8.3%
合計		169	100.0%
飛行機 →	レンタカー	34	44.7%
	在来線	10	13.2%
	路線バス	8	10.5%
	高速バス	7	9.2%
	一般タクシー	7	9.2%
	その他	10	13.2%
合計		76	100.0%
在来線 →	徒歩	15	32.6%
	レンタカー	10	21.7%
	路線バス	6	13.0%
	一般タクシー	6	13.0%
	その他	9	19.6%
合計		46	100.0%

出典：乗り継ぎ実態 WEB アンケート調査（R3 実施）

(3)その他(支払い方法など)

秋田県をはじめ、東北地方では IC カードなどのキャッシュレス決済の導入が進まない実状にありますが、JR 東日本は鉄道と二次交通の連携加速を目標として、地域の交通事業者向けに地域連携 IC カードのサービス展開を推進しています。

本県においても、秋田中央交通の路線バス等において地域連携 IC カードが導入される予定であり、2022 年（令和 4 年）3 月頃のサービス開始を予定しています。

また、秋北バスでも、一部の高速バス（大館・鹿角～盛岡）において地域連携 IC カードが導入される予定であり、2022 年（令和 4 年）春のサービス開始を予定しています。

JR 東日本では鉄道における IC カード対応の拡大を予定しており、秋田エリアでは奥羽本線（和田～追分）、男鹿線（追分～男鹿）、羽越本線（新屋～秋田）において、2023 年（令和 5 年）春以降 IC カードに対応する予定となっています。

こうした IC カードの対応エリアが拡大することにより、公共交通の利便性が向上し、県民の日常の移動で公共交通が利用しやすくなるほか、本県を観光やビジネス目的で訪れる県外来訪者、外国からの来訪者なども公共交通をより利用しやすくなることが期待されます。

●サービス導入予定エリア

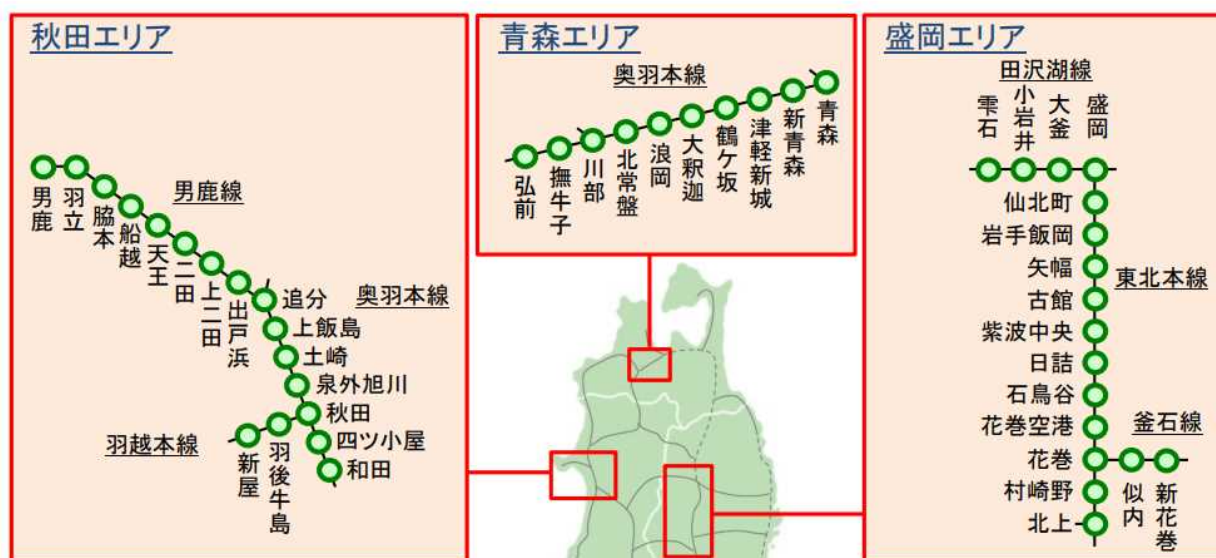


図 Suica の導入予定エリア(2023 春以降)

出典：JR 東日本プレスリリース

3. 各主体の公共交通に関連した意向等

3-1 県民の意向等

(1) 公共交通に対する不満など

過去3か月以内に9割以上が公共交通を「利用していない」と回答しており、利用していない方の現在のメインの移動手段は9割以上が自家用車（自分が運転、家族等の送迎）を選択しています。

なお、公共交通に対する不満の有無について、利用していない方の約3割、利用した方の約5割が公共交通に対して不満があると回答しています。

利用者・非利用者に共通するものとして、「運賃が高い」や「駅・バス停までの移動が大変」などの運行サービスに対する不満の意見が上がっています。

また、このほか、コロナ禍における利用環境に対する不安を挙げており、交通事業者においては、業界団体のガイドライン等に基づき、各社で換気や消毒等の対応等を行っているところですが、引き続きの対応が望まれます。

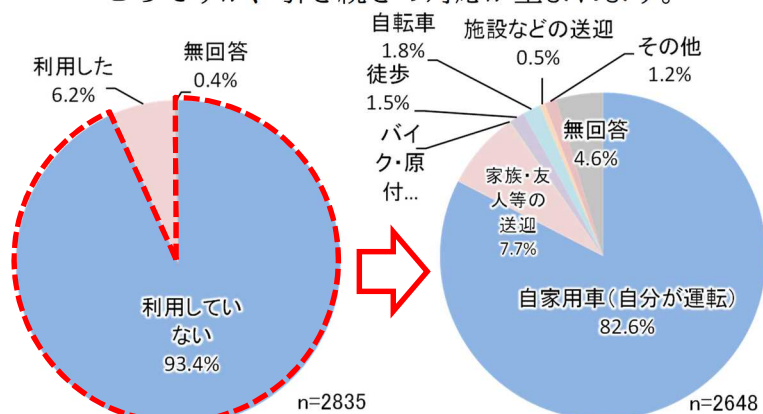


図 広域的公共交通の利用状況

図 公共交通を利用していない人の現在の移動手段

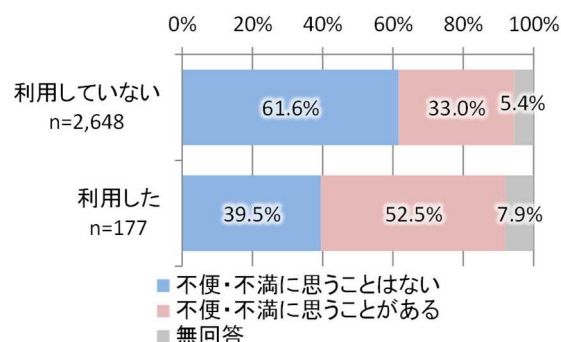


図 公共交通の利用の有無別の不満の有無

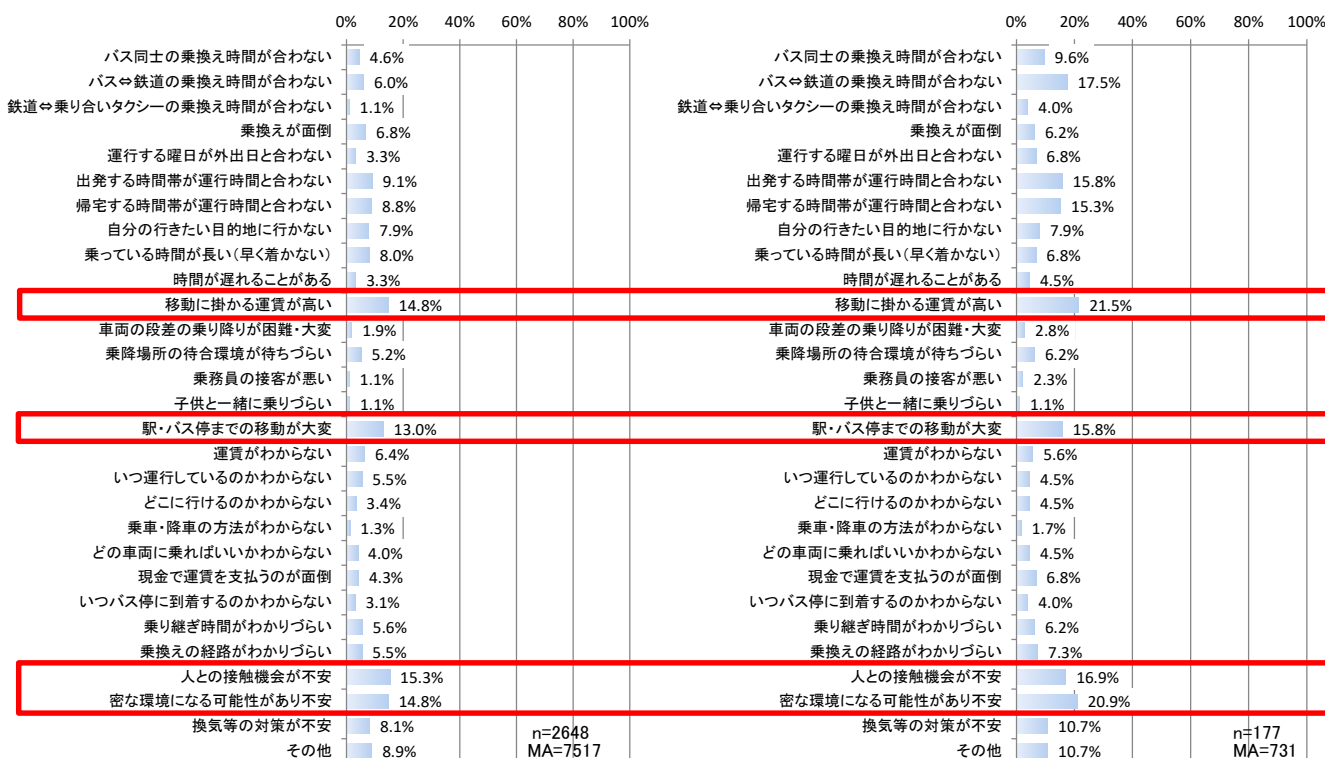


図 公共交通に対する不満事項(左: 公共交通を利用した方、右: 公共交通を利用していない方)

(2)新たなサービスに対する関心度

地域公共交通においては全国的にも新たなサービスを展開する事例が多くありますが、県民アンケート結果によれば、本県では「現在地からの公共交通の経路検索サービス」や「自動運転サービス」、「キャッシュレス決済」に対する関心度が比較的高いことが分かりました。

公共交通の経路探索サービスについて、現在県内の地域公共交通については民間のコンテンツで検索可能なものが多く、特に地図アプリからの検索なども可能となっています。

運行ダイヤやバス停などは時期によって更新されるため、常に正しい情報を利用者に発信するため、これらの情報を更新する仕組みづくりが求められます。

また、キャッシュレス決済については、コロナ禍により IC カードやバーコード決済などのキャッシュレス化が加速したことを背景として関心度が高くなっているものと考えられ、地域公共交通の利用を促進する上でも、キャッシュレス化への転換を図ることが重要です。

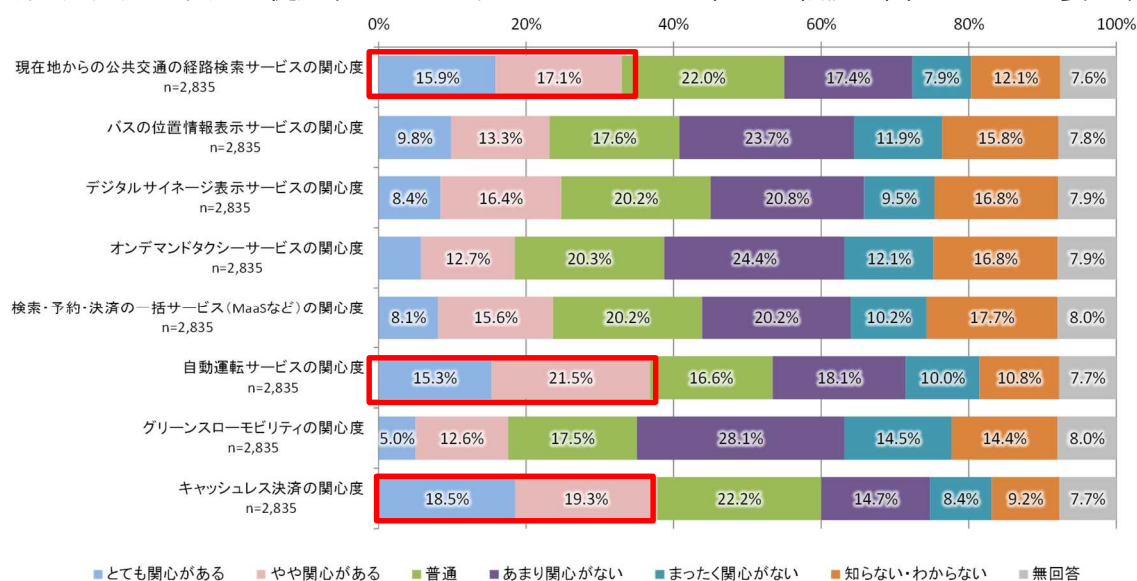


図 新たなサービスに対する関心度

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

3-2 交通事業者の意向

本県の地域公共交通の担い手である交通事業者からは、交通事業者ヒアリングを通じて、各サービスの運行上の問題点や乗務員の確保などの運行体制面での課題、二次交通などに関する要望等がありました。

特に利用者の減少に伴い現状のサービスの維持が困難となっており、また、学校の再編整備等が進み、各地域における移動需要等が変化する中で、今後は地域の関係者等と協議を進めながら最適な運行へと見直しを考えている交通事業者があるほか、乗務員の不足・高齢化が進んでいることから、十分な運行体制を確保することが難しいなどの意見が多く挙げられています。

他方で、今後の取組としてはキャッシュレス化やオープンデータの活用など、利用者の利便性向上に向けた取組を検討するほか、二次交通の充実などを進めることの必要性を挙げる事業者が多くみられました。

表 交通事業者の主な意向

項目	対象	内容
運行上の問題点	路線バス	○利用者の減少等により、国庫補助要件を満たさない路線があり、今後の維持が困難となる可能性がある。路線の維持に向けては、再編について市町村との協議が必要である。 ○今後の学校再編の動向を注視しながら再編を進める必要がある。 ○一部で市町村が運行する路線との競合が起きているほか、鉄道との重複についても課題と感じている。 ○市町村との調整で再編が難しい場合は県へ仲介をお願いしたい。 ○乗車密度等の条件により県補助対象外となった路線の維持が非常に困難であり、今後も増える可能性がある。
	乗合タクシー	○市町村が運行するデマンド型乗合タクシーへの対応のため、一般タクシーの乗務員が不足する場合もある。
今後の取組等	路線バス等	○一部では、キャッシュレス化の導入予定があるものの、その他の路線では経費面から導入を見送っているケースもある。 ○交通情報のオープンデータ化の意義は認識しているが、マンパワーが課題である。 ○一部の乗合バス路線等において、バスロケーションシステムの導入を検討している路線がある。デジタルサイネージを導入したいがコスト面の懸念がある。
	鉄道	○アフターコロナでは観光客等の取り込みに向けた施策展開を行っていく必要がある。 ○地域の課題については、公共交通だけでは対応しきれないため、まちづくりなどの他の分野との連携が必要である。
他の交通との連携	空港	○二次交通の案内が不足しているので、充足する必要がある。
	鉄道	○路線バスやタクシーなどの地域の公共交通との連携を、より一層取り組んでいき、協働できるものは行っていく必要がある。
	路線バス	○新幹線や在来線など、利用状況に応じて特定の拠点・時間帯での接続性を向上させることが必要である。
	レンタカー	○空港や鉄道駅などで、接続強化を図っていくことが重要である。
その他	バス・タクシー	○退職者が多く、慢性的な乗務員不足であり、運行ダイヤを見直しせざるを得ない場合もある。 ○若者の採用が進まず、乗務員の高齢化が進行している。

3-3 市町村の意向等

(1) 広域交通に対する意向等

通勤や通学、通院、買い物などの住民の日常生活での移動手段として、多くの市町村が自治体間を跨いで運行する広域交通（鉄道・路線バスなど）が必要であると回答しており、地域間幹線系統となっている路線バスについては全ての路線に対して維持が必要であるとしています。

他方、公共交通の利用者は各市町村においても減少傾向にあり、十分な収支が得られておらず、中には国庫補助の要件を満たさなくなる可能性のある路線も散見されるなど、今後の維持に対して懸念を持っている状況です。

(2) 地域公共交通の維持にあたり県との連携を求める事項等

今後、市町村が地域公共交通を維持するに当たって県との連携を求める事項について、「公共交通等の制度等に関する勉強会の開催」が最も多くなっており、次いで「見直しに係るマニュアル等の配布」となっているなど、法制度の改正等にあたって検討が必要事項や、市町村が主体となって作成する地域公共交通計画の策定のポイントなどに対する情報取得の意向が高いものと考えられます。

また、「関連市町村との協議の場の設定」も上位に挙がっており、広域的な路線バスなどの見直し等を検討するにあたっての、協議の場の設定を求める意向が高いものと考えられます。

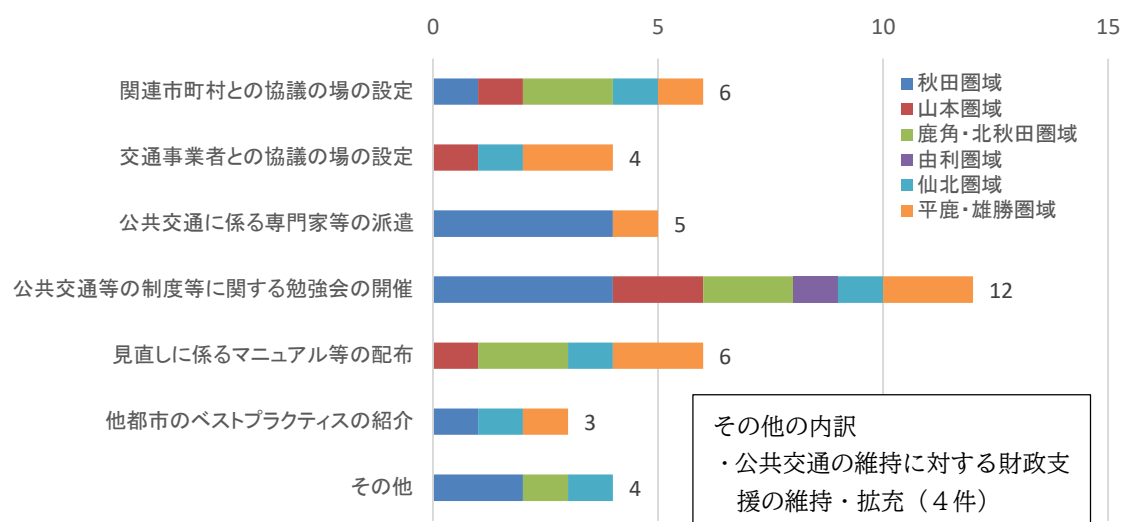


図 市町村において県との連携を求める事項

出典：市町村アンケート調査（R3 実施）

3-4 高等学校の意向

(1)通学時の地域公共交通の利用

県内高等学校の14%（7校）校が、「通学時に公共交通の利用を促進したい」と考えており、保護者等の送迎が多く発生していることで近隣の道路で渋滞・混雑が発生している実状を踏まえて、渋滞・混雑の緩和を理由とする回答が多く挙げられています。

こうした高校においては、県のほか関連市町村や交通事業者等と高校が連携した取組を進めることにより、高校生の通学需要の取り込みが期待できます。

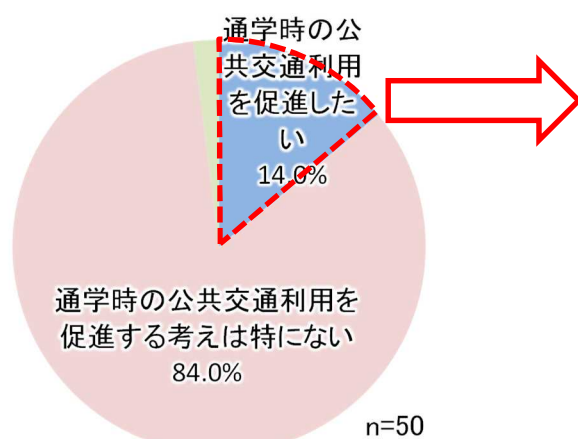


図 通学時の地域公共交通の利用に対する意向とその理由

圏域	高校	通学で公共交通利用を促進する理由
秋田圏域	A高	自家用車での送迎は、近隣道路での渋滞・混雑の原因となっているため、できるだけ公共の交通機関を利用してほしい。
秋田圏域	B高	自家用車での送迎は、近隣道路で渋滞・混雑の要因となっているため、可能な限り公共交通で通学してほしい。
秋田圏域	C高	安全性を重視、自立性・社会性育成のため。
鹿角・北秋田圏域	D高	自家用車での送迎では学校が指定する乗降場所を守らず、近隣住民からの苦情に繋がるケースがある。
鹿角・北秋田圏域	E高	約3割を占める保護者による送迎は、勤務先の途中であるから等の理由があるが、SDGsやカーボンニュートラルの観点から二酸化炭素排出の少ない公共交通機関を利用することは意識向上につながると考えられるから。 冬期間、道路の積雪量が多くなったときに学校周辺に生徒を降車させるために一時停止するが、これが交通渋滞の原因となっている。
由利圏域	F高	事故防止や交通渋滞の緩和を考慮すると公共の交通機関を利用した方がよい。
由利圏域	G高	地域の活性化のため。

(2)今後の公共交通に対する要望

今後の地域公共交通に対する要望として、学生の通学時の利便性を考慮した運行本数の増加や、運賃の改善に対する意見が挙げられるほか、冬期の積雪環境下におけるダイヤの遅れなどの改善に対する意見が挙げられています。

本県は特に厳しい積雪環境となるため、冬期の悪天候時での鉄道・バスの遅れなどが発生していますが、リアルタイムでの運行情報やわかりやすい情報提供を行うことにより、利用者の安心感を確保することも考えられます。

区分	圏域	市町村	今後の公共交通に対する要望
運行本数に関する こと	秋田圏域	A高	他の項目でも回答したとおり、運賃や運行本数の問題が改善されることが望ましい。
	秋田圏域	B高	電車の本数を増やしてほしい。
	仙北圏域	C高	JR田沢湖線は下校時間帯（19時台）の本数を1本増やしてもらえただけでも、生徒の負担はだいぶ減るのではないかな。
	由利圏域	G高	冬季はバスの利用生徒が増えるため、バスの増便の要望がある。
運賃に関する こと	平鹿・雄勝圏域	D高	利用料金を値下げしてほしい。
	鹿角・北秋田圏域	E高	利用者増加のために運賃の値下げなど検討していただければありがたい。
	由利圏域	F高	定期券の半額制度を次年度も継続していただきたい。
冬季の利用に関する こと	秋田圏域	H高	JRを利用する生徒が多いため、特に冬期の降雪による電車遅延を考慮して対応していただければ大変有り難い。今後も、朝の増発便や降車場所へのご協力を継続していただくことを希望している。
	秋田圏域	I高	バスの運行時間を通学の時間に合わせた運行を依頼したい。冬季期間中では遅刻になる。バスの運行を変えるか、JRの運行を変えなければ、ゆとりを持った時間割の編成ができない。
	仙北圏域	J高	冬期のバスは降雪の遅れを考慮して時間設定をして欲しい。
	鹿角・北秋田圏域	L高	冬期は降雪による遅れを考慮して時間設定してほしい。
その他	秋田圏域	N高	今後、連携している中学校以外からの入学者が増加すると思われるので、JRおよびバスの利便性を向上して欲しい。
	秋田圏域	O高	定期路線バスに関しては、朝の通学用バスだけでも到着時間が学校始業時間に即した形での運行をお願いしたいものである。また、市街地方面からだけでなく、御所野、御野場地域方面からのバスも懇願したい。
	仙北圏域	P高	保護者からJR鉄道駅と学校間のバス運行の要望がある。奥羽本線沿線の駅の無人化をこれ以上進めないでほしい。

4. 上位・関連計画において公共交通に求められる役割

4-1 上位計画・関連計画の概要

(1)新秋田元気創造プラン

※新プラン策定後に概要等を記載予定

(2)秋田県都市計画区域マスタープラン

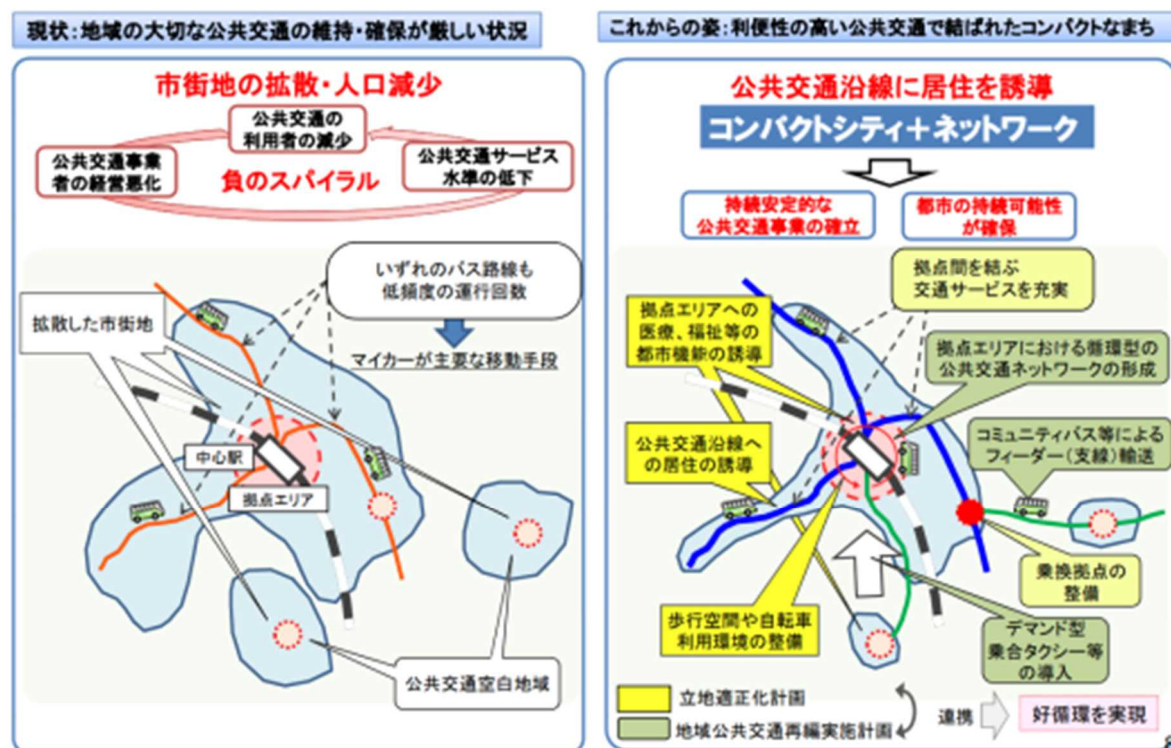
都市計画マスタープランは、都市の発展の動向や、人口・産業の現状及び将来の見通し等を勘案し、長期的な視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、その実現に向けて大きな道筋を明らかにすることにより、都市計画区域における都市計画の基本的な方向性を示し定めている計画です。

秋田県が策定している都市計画区域マスタープラン策定方針（平成14年4月）では、少子高齢化と人口減少を踏まえ、“公共交通機能の充実”や“コンパクトな市街地形成を図る都市づくり”等が具体的な取組として掲げられており、広域的な視点で県が策定する区域マスタープランと住民に身近な市町村が策定する市町村マスタープランに反映されています。

■参考■立地適正化計画

平成26年8月に都市再生特別措置法の一部改正によって新設された立地適正化計画は、日常生活に必要な都市機能や居住について集約化を図るとともに、それらをつなぐ公共交通ネットワークを形成することでコンパクトシティの実現を目指す計画であり、かつ、市町村マスタープランに即した内容によって策定します。（市町村によっては市町村マスタープランと立地適正化計画をひとつにまとめた計画とする場合があります。）

このため、立地適正化計画と公共交通の充実を図る地域公共交通計画が整合をもって定められることが必要となっています。



図：コンパクトシティ+ネットワークのイメージ

出典：国土交通省 立地適正化計画の手引き

(3)秋田県観光振興ビジョン

※秋田県観光振興ビジョン策定後に概要等を記載予定

(4)秋田県医療保健福祉計画

秋田県医療保健福祉計画では、全国一の高齢化先進県である本県にあって、全ての県民がどこに住んでいても安心して質の高い医療が受けられるように、医療提供体制の充実・強化や急性期から在宅医療等に至るまで切れ目のないサービス提供体制の構築を目的として、基本理念等を示すとともに、課題解決に向けた取組等を位置づけています。

計画内では、8つの二次医療圏における医療体制の構築や、圏域間での連携なども含めた医療機能の確保について示されており、今後更なる高齢化の進展が見込まれる本県において、高齢者等の通院時の移動手段確保に向けて、二次医療圏内及び医療圏域間での移動を支える広域的な公共交通ネットワークを維持・確保することが求められます。



図 秋田県医療保健福祉計画の概要

(5)秋田県地域福祉支援計画

秋田県地域福祉支援計画では、地域共生社会の実現に向けて、市町村と目標を共有しながら具体的な取組を推進することを目的として、基本理念や目指す姿を示すとともに、課題解決に向けた取組等を位置づけています。

特に高齢者や障がい者などの日常生活にさまざまな支障を抱える住民等においても、安全・安心に暮らすことができる地域づくりを推進することとしており、公共交通においても地域のセーフティネットとして公共交通などの移動手段を適切に維持するとともに、バリアフリーなどに対応した利用環境の構築を進めることで、誰もが安全・安心に利用することができる環境づくりを進めることが求められます。

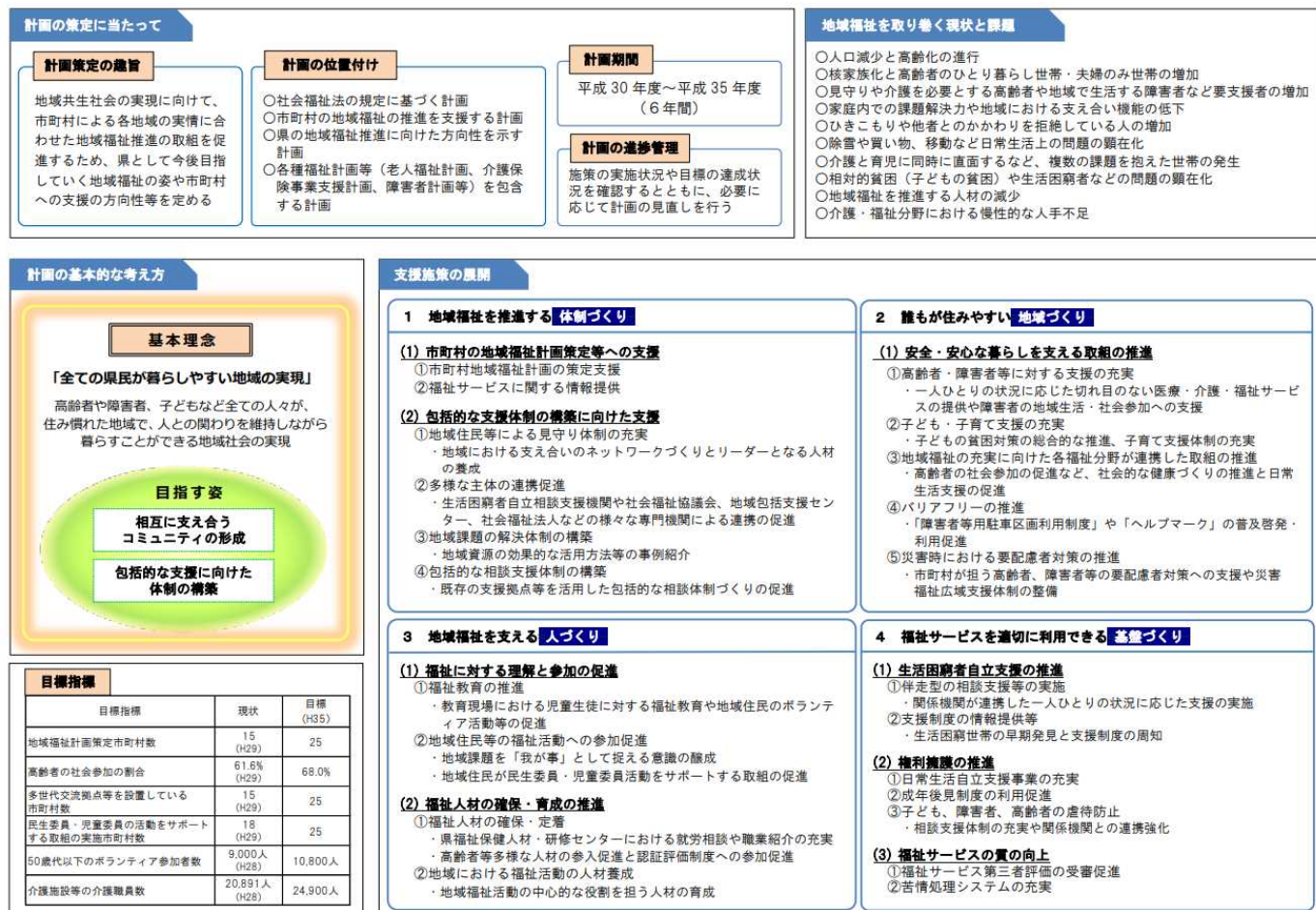


図 地域福祉支援計画の概要

(6)秋田県高等学校総合整備計画

秋田県高等学校総合整備計画では、社会情勢等の変化や少子化により生徒数が減少する中においても、高校生が社会的・職業的に自立できるように教育環境を整え、教育の質を高めることを念頭に、高等学校における教育活動及び教育環境の維持・充実に向けた方針及び取組等を示しています。

この中では、学校規模の適正化と望ましい配置についても示しており、少子化等への対応に向けた学校の再編に向けた考えを位置づけています。

現状でも高校生は市域を跨いで通学する実態がみられていますが、今後の学校の再編等によって通学流動がさらに変化する可能性もあることから、公共交通においてもこうした変化に対応することで、学生の通学手段としての役割を維持することが求められます。

全日制課程における学校規模の適正化と望ましい配置の実現 No. 2



統合等再編整備により活力に満ちた魅力ある学校づくりを進めます

図 秋田県高等学校総合整備計画が示す各地区の高校配置の構想

4-2 上位計画・関連計画において求められる役割

前項までに示した上位計画・関連計画の概要を踏まえて、公共交通に求められる役割を下表のとおり整理します。

表 公共交通に求められる役割

区分	分野	求められる役割
上位計画	県全体 (新秋田元気創造プラン)	※新プラン策定後に記載予定
関連計画	まちづくり分野 (都市計画区域マスタープラン策定方針)	〔全国との連携・交流に資する役割〕 ○県を跨ぐ広域的な公共交通ネットワークを適切に維持するとともに、一定のサービス水準を維持することで、本県と他都道府県の都市との連携・交流を支える役割 〔広域都市圏の生活や連携・交流を支える役割〕 ○市町村間を跨ぐ広域的な公共交通ネットワークを適切に維持することで、広域都市圏のなかでの生活を支えるとともに、地域間の活発な連携や交流を支える役割
	観光分野 (秋田県観光振興ビジョン)	※秋田県観光振興ビジョン策定後に記載予定
	医療・福祉分野 (秋田県医療保険福祉計画・地域福祉支援計画)	〔二次医療圏及び圏域を越えた連携を支える役割〕 ○鉄道や路線バスなどの市町村間を跨ぐ広域的な公共交通ネットワークを、利用実態等に応じて適切に維持することで、二次医療圏における市町村間の連携を支える役割 ○また、鉄道を中心とした広域的な公共交通ネットワークを適切に維持することで、圏域間での移動を支え、医療圏間の連携を支える役割 〔安全・安心な暮らしを支える役割〕 ○高齢者や障がい者などの移動に制約のある県民の移動手段の適切な確保や、バリアフリーに対応した利用環境を構築することにより、だれもが安全・安心に暮らしやすい環境を支える役割
	教育分野 (秋田県高等学校総合整備計画)	〔高校生の通学を支える役割〕 ○少子化による生徒数の減少や高校の再編等により、高校生の通学需要（移動量・移動方向など）が変化する中でも、公共交通を利用しやすい環境をつくり、高校生の重要な移動手段として通学を支える役割

4-3 市町村における計画の策定状況・位置づけ等

(1) 計画の策定状況(2021 年 12 月時点)

県内 25 市町村のうち、19 市町村が地域公共交通計画※を策定しており、各市町村を運行する公共交通の将来像やその実現に向けた取組等を示しています。

また、国から公共交通と両輪となって進めることとされている立地適正化計画については、5 市町村が策定しています。

※活性化再生法上の法定計画を指し、前制度である地域公共交通網形成計画として策定したものを含む。

表 地域公共交通計画・立地適正化計画の策定状況

圏域	市町村名	地域公共交通計画		立地適正化計画	
		策定状況	計画期間	策定状況	計画期間
鹿角・北秋田圏域	鹿角市	●	2016～2020		
	小坂町		R4. 3月策定予定		R4. 3月策定予定
	大館市	●	2018～2027	●	2019～2038
	北秋田市	●	2017～2022		
	上小阿仁村				
山本圏域	能代市	●	2019～2023		R4. 3月策定予定
	藤里町	●	2015～2019		
	三種町	●	2021～2026		
	八峰町				
秋田圏域	秋田市	●	2021～2025	●	2019～2040
	男鹿市	●	2019～2023		
	潟上市	●	2017～2021		
	五城目町・ 八郎潟町・ 大潟村 (南秋地域)	●	2018～2022	大潟村のみ 策定対象外	
	五城目町	●	2017～2021		
由利圏域	由利本荘市	●	2020～2024		
	にかほ市	●	2017～2021		
仙北圏域	仙北市	●	2016～2020		
	大仙市	●	2021～2025	●	2018～2038
	美郷町	●	2016～2021		
平鹿・雄勝圏域	横手市	●	2019～2023	●	2018～2028
	湯沢市	●	2020～2024	●	2018～2038
	羽後町				
	東成瀬村				

※斜線部分は都市計画区域が無いため立地適正化計画策定対象外

(2)市町村計画の概要

①鹿角・北秋田圏域

大館市では、交通結節点における公共交通間の乗り継ぎ環境の向上に関する取組を行うこととしており、北秋田市においても同様に、交通結節機能の向上や、鉄道・路線バス等との接続性を考慮したダイヤの見直しを示しています。

また、鹿角市では路線の運行水準の確保を位置づけており、広域的な公共交通である鉄道や路線バス（大館盛岡線、花輪大館線、小坂線）を維持することとしています。

表 市町村計画の概要(鹿角・北秋田圏域)

市町村名	項目	内容
鹿角市	基本方針	○市民の移動を支える、まちづくりに沿った便利な公共交通網の構築 ○地域ぐるみの公共交通の活性化に向けた取組の推進
	広域的な公共交通に関する事業等	○路線の役割に応じて必要とされる運行水準の確保
大館市	基本方針	○利用実態・ニーズを踏まえた市民の日常生活を支える移動手段の確保 ○まちづくりと連携し、交流を促進する公共交通ネットワークの形成 ○様々な主体と協働・連携し、みんなで育てる持続可能な公共交通の構築
	広域的な公共交通に関する事業等	○交通結節点における乗り継ぎ環境の向上
北秋田市	基本方針	○地域のもりあがりの基盤となる安心で快適な公共交通
	広域的な公共交通に関する事業等	○目的に応じたダイヤ等の見直し ○交通結節機能の向上

②山本圏域

能代市では広域的な公共交通と域内交通の接続性の向上に関する取組や、広域的に連携した取組を推進することとしています。

藤里町では、通院快速バス等の運行に係る取組を位置づけ、住民の通院時における利便性向上を図ることとしています。

表 市町村計画の概要(山本圏域)

市町村名	項目	内容
能代市	基本方針	○人の暮らしを支える地域公共交通の利便性向上と持続可能な交通ネットワークの構築・維持
	広域的な公共交通に関する事業等	○鉄道や路線バス等の乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの調整 ○広域的取組やまちづくりと連携した事業の検討 ○各種バス路線及び鉄道の維持
藤里町	基本方針	○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
	広域的な公共交通に関する事業等	○通院快速バス等の実現 ○乗合バスとJRの乗り継ぎ円滑化

③秋田圏域

秋田市では鉄道の利便性向上に向けて、新たな駅の整備に関連した路線バスの見直し等を行う予定としており、また、潟上市でも路線の効率化に向けた見直しを位置づけ、再編等を行うことを予定しています。

南秋地域及び五城目町で位置づける広域的なネットワークについては、既に事業化が行われており、路線バス（大潟線）として運行しています。

このほか、多くの市町村で乗り継ぎ環境の整備や接続性向上に向けたダイヤの調整など、ハード・ソフト両面での取組を推進することとしています。

表 市町村計画の概要(秋田圏域)

市町村名	項目	内容
秋田市	基本方針	○まちの変化に柔軟に対応し、誰もが自由に移動できる、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現
	広域的な公共交通に関する事業等	○バス路線再編 ○鉄道の利便性向上 ○乗換ポイントの環境整備
男鹿市	基本方針 (基本理念)	○男鹿市民の生活に貢献し、各地域の活性化を結ぶ交通網の形成
	広域的な公共交通に関する事業等	○路線バスの停留所・ダイヤ等の便別設定
潟上市	基本方針	○市民の交通手段の転換を促す公共交通の利便性向上 ○市民自らが地域の生活移動を支える意識・機運の向上
	広域的な公共交通に関する事業等	○路線の効率化 ○乗り継ぎ環境の向上
五城目町・八郎潟町・大潟村 (南秋地域)	基本方針 (基本理念)	○都市と自然が調和し、交流と連携の促進を支える公共交通ネットワーク
	広域的な公共交通に関する事業等	○地域間幹線系統の導入 ○八郎潟駅の環境整備 ○交通拠点としての環境整備
五城目町 (単独)	基本方針	○町の活力を支える将来にわたって持続可能な地域公共交通の構築
	広域的な公共交通に関する事業等	○交通結節点における乗継ダイヤの調整 ○町外の拠点施設への相互乗り入れの検討

④由利圏域

由利本荘市では路線バスの維持に向けたキャッシュレス決済・バスロケーションシステムの導入等についての施策を位置づけているほか、由利高原鉄道の維持に向けて通学定期券の購入費助成の取組なども位置付け、利用拡大を図ることとしています。

にかほ市では路線バスの再編として主要拠点間の連携強化に向けた一部延伸や、道の駅ねむの丘の拠点性向上に向けた乗り入れ等を行う予定としています。

表 市町村計画の概要(由利圏域)

市町村名	項目	内容
由利本荘市	基本方針	○持続可能な公共交通体系を構築し、安心して「おでかけ」できる環境を創る
	広域的な公共交通に関する事業等	○地域間幹線である路線バス・鉄道を維持する ○各種交通モード間の接続強化 ○羽後本荘駅ほか乗り継ぎ拠点の整備 ○通学定期券購入費助成の検討 ○路線バスとの並走区間に関する整理検討
にかほ市	基本方針	○豊かで元氣な暮らしを支え 市民協働で取り組む公共交通
	広域的な公共交通に関する事業等	○路線バス・コミュニティバスの再編 ○交通拠点の整備及び機能性・接続性の向上

⑤仙北圏域

仙北市では角館駅等をハブ化機能として、乗り継ぎ環境の向上に向けた取組を位置づけて推進するなど、拠点性の向上を図ることとしています。また、広域バス路線として定める市町村幹線の整備の取組を位置づけており、都市計画マスタープランに基づき、まちづくりと連携した市町村幹線の再構築を進める予定としています。

大仙市では、令和２年度に既存交通の再構築を行い、この内容を盛り込んで令和３年度からの地域公共交通マスタープランを策定し、これに基づいて広域バス路線として定める市町村幹線と市内支線の維持を行うとともに、必要に応じて改善を行うこととしています。

美郷町では、路線バスに関する見直しの考えや交通事業者と連携した取組を行うこととしています。

表 市町村計画の概要(仙北圏域)

市町村名	項目	内容
仙北市	基本方針	○交通弱者が自立して行動できる公共交通ネットワークの構築 ○住民協働による利用促進の実施と観光利用客の誘客
	広域的な公共交通に関する事業等	○ハブ拠点の設定による乗り継ぎ環境の向上
大仙市	基本方針	○市民の「利用しやすさ」「暮らしやすさ」を軸とした公共交通ネットワークを構築する
	広域的な公共交通に関する事業等	○市町村幹線の維持 ○交通結節点の乗継施設、待合所の整備
美郷町	基本方針	○地域の交流を担う地域公共交通の構築
	広域的な公共交通に関する事業等	○利用ニーズに応じた適正な運行形態の検証 ○公共交通機関との連携による利用の創出

⑥平鹿・雄勝圏域

横手市では利用者の利便性向上に向けて、路線バスの既存路線の再編による運行面での改善や、鉄道駅での連動性の向上による接続環境の改善を行うこととしています。

湯沢市では日常生活における移動実態等を踏まえて、路線バス等の運行経路の見直しやダイヤの調整等による利便性の向上、及び公共交通間の乗り継ぎ利便性の向上などに向けた取組を行う予定です。

表 市町村計画の概要(平鹿・雄勝圏域)

市町村名	項目	内容
横手市	基本方針	○移動手段の確保 ○公共交通の利用が不便なエリアの解消 ○まちづくり戦略との連携 ○情報発信と利用促進
	広域的な公共交通に関する事業等	○利用者の利便性向上を図るバス運行路線の構築
湯沢市	基本方針	○共に築き、守り、将来につなぐ地域公共交通
	広域的な公共交通に関する事業等	○公共施設等への運行ルート見直し ○他の移動手段に合わせた乗り継ぎの円滑化

第3章 秋田県の地域公共交通の課題

1. 県全体の課題

課題1: 将来の秋田の姿を見据えた地域公共交通ネットワークの構築が必要

本県では人口減少が進展する状況にあり、市町村の取組（立地適正化計画など）により市街地などの特定のエリアに対する人口の集約等を進めているエリアもみられるものの、多くの市町村では市街地の周辺や郊外部・中山間部などでの人口密度の低下により、広い範囲に低密度な人口が分布する状況がみられます。

一方、本県は全国で最も高齢化率が高い県ですが、市街地の周辺や郊外部・中山間部などのエリアにおいては、特に高齢化が顕著に進展する状況がみられるなど、人口減少等により面的にまとまった移動需要は減少しながらも、移動に制約を抱える高齢者等が増加することで、地域公共交通に対して求められる役割が増えるなど、広い範囲に分散した小さな移動需要が増加する可能性があります。

また、市町村を跨ぐ移動に視点を移すと、各圏域とも通学・通勤や、通院などで一定の流動があり、また、コロナ禍を除けば、近年増加傾向にあった観光客も、交通拠点と県内の各観光地までの移動を踏まえれば、この市町村を跨ぐ移動需要を担っており、この需要をきちんと捉えることは、今後ますます重要になってくることが予想されます。

こうした移動需要に対しては、広域路線と域内交通それぞれが、十分な役割分担を果たしながら、きめ細やかなサービスを提供する必要がありますが、既存の地域公共交通ネットワークで充分に対応できているとはいえ、県、市町村、交通事業者においても対応の必要性は認識しつつも、体制面や財政面での制約等から効果的な解決策が必ずしも示せていない実状等があります。

このため、県、市町村、交通事業者それぞれが、広域路線については広域な流動を支える幹線ネットワークとして、域内交通については既存の地域公共交通で対応できているエリア等に対して、移動需要が広く薄く分布する地域特性等を踏まえて、適切な移動手段の提供を検討することが必要となります。県としても、利用者数の全体的な底上げ、望ましいネットワーク構築に資する財政支援など、多面的・重層的な取組を通じて、将来の秋田の姿を見据えた地域公共交通ネットワークの構築が必要です。

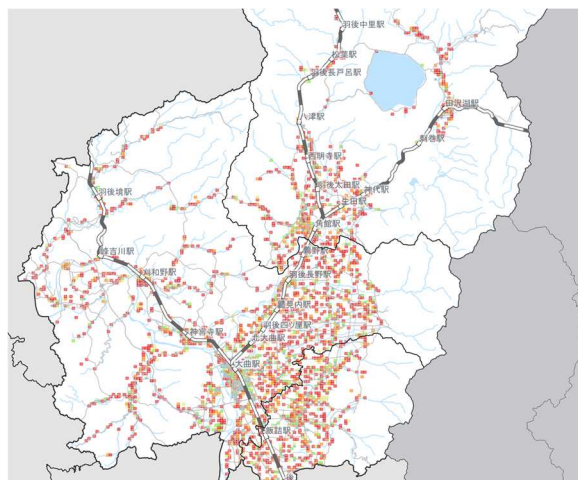
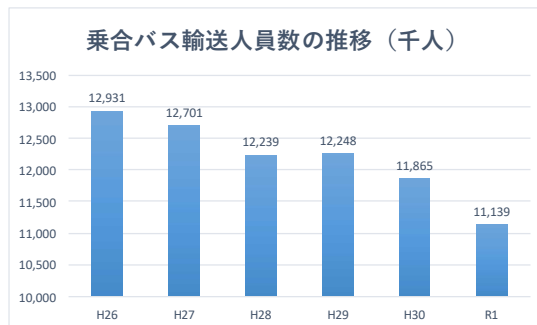


図 平鹿・雄勝圏域の高齢化率(一例)

出典：2015 国勢調査



出典：「業務概要（令和2年版）」東北運輸局秋田運輸支局 13 頁を基に作成

課題2:財政的な制約を踏まえつつも、地域公共交通の維持・確保のみならず、活性化までも図ることが必要

課題1のとおり、将来の秋田の姿を見据えた地域公共交通ネットワークの構築を図ることと併せて、その構築されたネットワークの維持・確保を図っていくことが重要であることは言うまでもありません。これまでも県や市町村では、国庫補助も活用しながら、この維持・確保に努めてきたところですが、県民の移動実態として、通勤や通学、買い物、通院の日常的に発生する生活移動において、市町村内移動はもとより、市町村間を跨いだ移動も見られ、これらを地域公共交通がしっかりと支えられる存在であり続けることが求められています。

一方、県全体での人口減少の進展による利用者の母数自体の減少や、少子化による高校生の減少に伴う通学需要の減少、コロナ禍による外出機会の減少などを背景に地域公共交通の利用者数は減少傾向にあり、路線バスにおいては国庫補助要件の未達の危険性のある路線も散見されるなど、このままでは地域公共交通の維持が困難となることが懸念されます。

また、地域公共交通の維持・確保に対する市町村の財政負担や交通事業者の欠損負担は年々増加傾向にあり、採算面からも地域公共交通を維持することが困難となる可能性が考えられます。

このため、各エリアの地域特性や各路線の利用状況等に応じて、新たなサービスの導入、既存サービスの更なる支援を通じた活用等様々な選択肢の中から適切な運行のあり方等を見極めるなど、県と市町村、交通事業者が連携した取組を進め、地域公共交通の維持・確保を図ることが必要です。

加えて、地域公共交通の利用者数が減少傾向にある中で、その維持・確保だけでは利用者数の減少傾向（地域公共交通の衰退）を止めることはできません。県もこれまでは、どちらかといえば、維持・確保に係る取組に注力してきたところですが、今後はこの減少傾向を緩和し続けていくためにも、活性化に向けた取組にも注力し、県全体で取り組むべき施策についての旗振りや、市町村、交通事業者の取組を後押ししていくことが必要です。

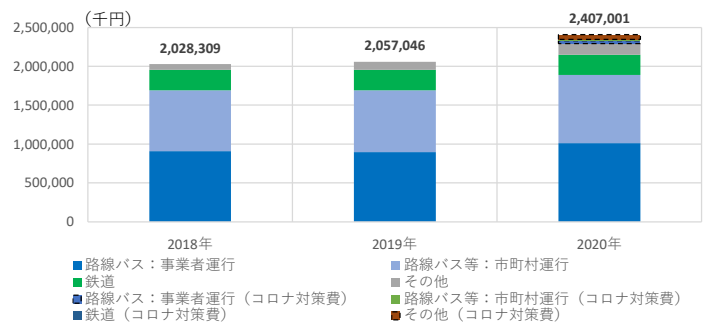


図 地域公共交通に対する市町村の財政負担状況(再掲)

出典：市町村アンケート結果（R3）

課題3:地域公共交通への需要の十分な掘り起こしを通じて、過度な自家用車利用からの脱却が必要

一般的に、地域公共交通においては、モータリゼーションの進展がその利用者減の一因にあげられます。秋田県でも例外ではなく、今回行った調査によれば、通勤・通学、買物、通院など、あらゆるシーンで自家用車を使った移動が大宗を占めており、過度に自家用車を利用している状況にあると言えます。

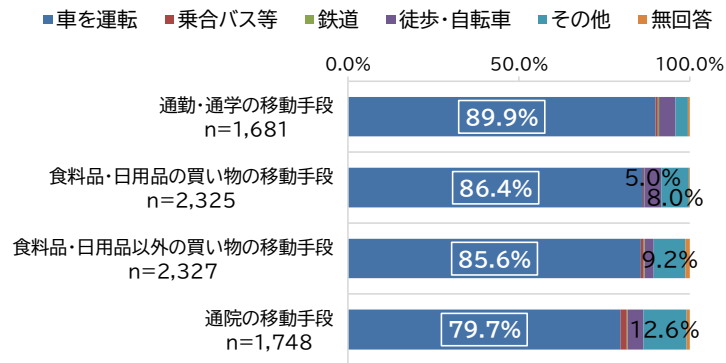


図 県民アンケート調査(R3 実施)

このような状況である一方で、2017 年度（平成 29 年度）の道路交通法の改正による高齢運転者対策の推進などをはじめとして、社会全体として高齢者の免許返納に対する意識変化が起こっていますが、高齢化が顕著に進展する本県においては、高齢者の移動需要の掘り起こしを行いつつ、的確に移動手段を提供することや利用促進などの取組を進めることで、免許返納を更に促すとともに、地域公共交通を積極的に活用する利用者になってもらうことが期待できます。

加えて、地域公共交通の主たる利用者層の一つである、高校生も通学手段において保護者の送迎が占める割合が多いものの、一部の高校では、生徒の安全確保や学校周辺の渋滞緩和のために、通学時における地域公共交通の利用を促進する意向を持っているところもあり、利用を促す PR を積極的に行うとともに、高校生の通学実態（通学方面・時間など）を踏まえて地域公共交通の見直しを図るなど、通学時間帯の利便性の維持・向上、さらには、費用負担軽減の観点から、運賃の在り方についても検討を加えることで、地域公共交通への利用転換が図られる可能性があると言えます。

このように、過度な自家用車利用の状況にあると言える本県ですが、まだまだ、地域公共交通利用を掘り起こす可能性を多く秘めていることから、まずは、この状況の脱却を、関係者一丸となって取り組む必要があります。

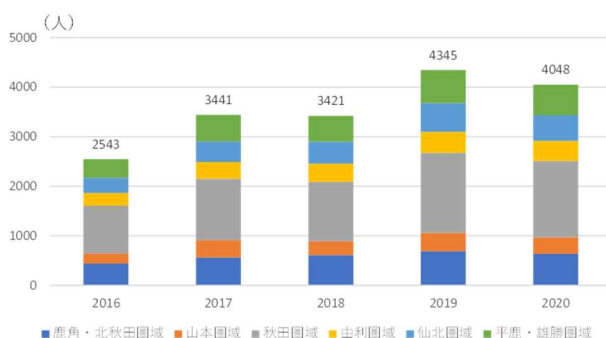


図 圏域別の 65 歳以上の免許返納者数(再掲)

出典：警察署別運転免許全部返納者数及び
運転履歴証明書申請件数（65 歳以上）

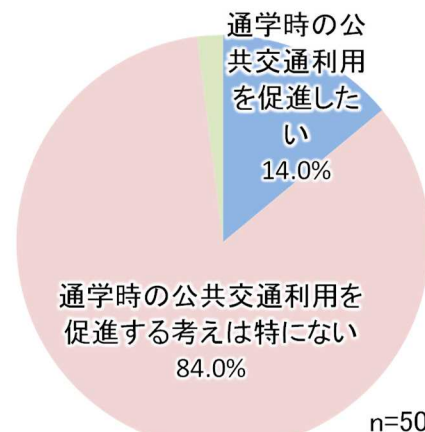


図 地域公共交通の利用に対する学校としての考え(再掲)

出典：2021 高校アンケート調査

課題4:地域公共交通を利用する上での“わかりやすさ”の向上を図ることが必要

地域公共交通のルートや運行状況等に関する分かりやすさは、そのまま、利用に当たってのハードルの高さを左右すると言っても過言ではありません。とりわけ、高齢化の進展が著しく、また、運行頻度が高いとは言えない地域公共交通が少なくなく、さらには、雪国ということで、冬期には、遅延等が頻発する秋田県にあっては、他の地域に比べてその重要性は高いと言えます。

全国的に見れば、昨今は、例えば、ルートや運行状況については、民間の経路検索サービスの普及・充実等によって一定の解消が図られてきているところであり、本県でも、大学が主体となって、路線バスや市町村内の一部の移動サービスなどを対象として、地域公共交通の運行情報を国が指定する標準フォーマット（GTFS-JP）への整理を進めており、鉄道などの地域公共交通の情報等も併せて、民間コンテンツでの経路検索等に対応しています。

これらのコンテンツに掲載されることにより、県民の移動だけではなく、県外からの来訪者においても円滑な移動の助けになることから、今後も常に最新の情報へ適切なタイミングで更新していくことはもちろん、交通サービスを提供する主体が積極的に情報整備を進めていくことが重要になります。

さらに、この情報整備を前提に、更に提供内容・方法の充実を図ることで、待合所等におけるきめ細やかな情報提供、リアルタイムで運行状況を把握できるサービスの提供等が可能となることから、県全体でこれを進めるとともに、民間コンテンツ等が有するノウハウなどの活用や、新たなデジタル技術の普及・応用等も行いつつ、運賃の支払いや目的地となる施設情報との連動した情報提供等、よりシームレスな利用環境を構築し、高齢者、障がい者含めたあらゆる利用者にとって利便性の高いサービスを提供し、よりわかりやすく・使いやすい環境へと改善を図ることが可能となります。

表 主要なコンテンツでの経路検索の可否

交通モード	事業者	コンテンツ				
		駅すばあと	NAVI TIME	ジョルダン	駅探	Google map
鉄道	東日本旅客鉄道	○	○	○	○	○
	秋田内陸縦貫鉄道	○	○	○	○	○
	由利高原鉄道	○	○	○	○	○
路線バス	秋北バス	×	○	○	×	○
	秋田中央交通	○	○	○	○	○
	羽後交通	○	○	○	×	○
高速バス	JR バス東北	×	○	○	○	○
市町村交通	県内各市町村	5 自治体 / 25 自治体	20 自治体 / 25 自治体	12 自治体 / 25 自治体	0 自治体 / 25 自治体	20 自治体 / 25 自治体

課題5:地域公共交通の一体性を高めるため、交通結節点等における交通機関同士の接続性の強化が必要

他県から本県への来訪者における移動手段として新幹線が最も多くなっており、次いで飛行機・在来線と続きますが、それぞれ主要な交通拠点において鉄道や路線バスなどの地域公共交通へ乗り継いで目的地へ移動する実態や、レンタカーを利用して移動する実態が多くみられます。

また、県内において県民が主要な交通拠点を利用する際には、鉄道間（在来線→在来線）の乗り継ぎや、鉄道から路線バスへの乗り継ぎなども一定数みられるなど、地域公共交通間を乗り継いでいる実態がみられます。

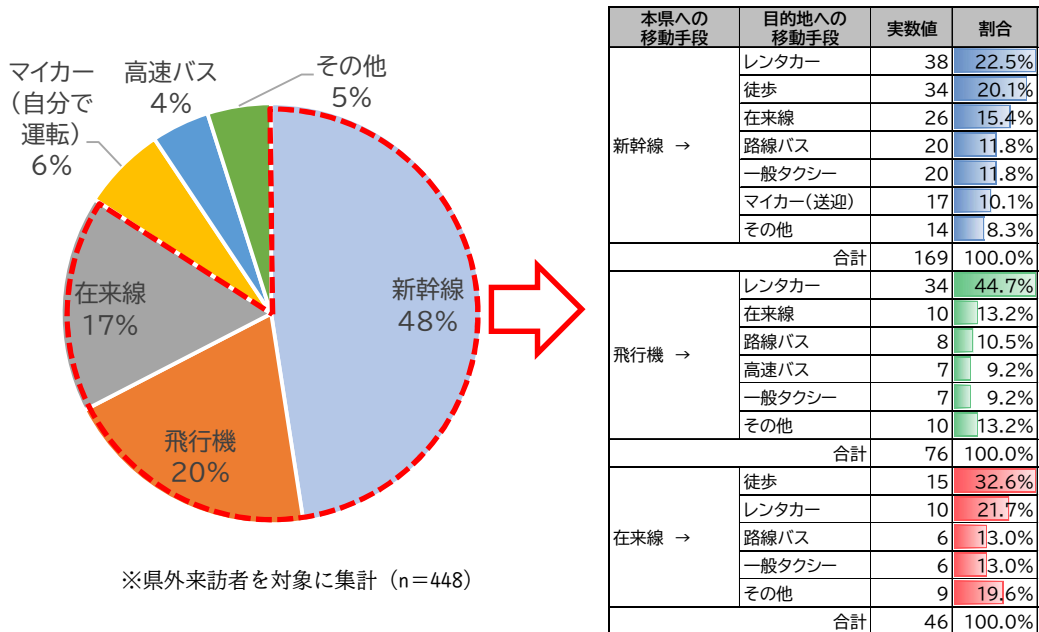


図 本県への移動手段(左)と交通拠点から目的地への移動手段(右) (再掲)

出典：2021 主要拠点乗り継ぎ実態調査

こうした状況等を踏まえて、交通事業者や市町村においては円滑に乗り継ぎできる環境構築に向けてダイヤの設定を行っているところですが、限られた運行本数の中で全ての移動需要に対応することは困難であり、利用者からは乗継時に感じた問題点として「乗り継ぎ時間が長い」と回答する割合が最も多いなど、交通モード間の接続に課題があることが分かっています。

県民や県外の来訪者の円滑な移動を支える上では、利用者の移動実態等（時間帯・移動方面・移動量・時期など）を踏まえて、地域公共交通を担う交通事業者や市町村同士での確に接続時間を調整するなど、一体性を高める必要があります。

なお、県外来訪者においては、公共交通への乗継だけではなく、レンタカーを利用して目的地へ移動する割合も一定数みられることから、レンタカーも重要な二次交通として、一体的な活用・情報提供を促すなど、目的地への移動の利便性向上を検討する必要があります。

さらには、交通拠点を利用する上で不便に感じたこととして、県内の利用者からは「駐車場が使いにくい・無い」や「飲食店・売店が少ない・無い」が多くなっており、拠点やその周辺の機能に対する要望があがっているほか、県外の利用者からも「飲食店・売店が少ない・無い」などが挙がっているほか、「公共交通の情報が少ない・わかりづらい」の割合が高くなっていることが特徴的です。

ダイヤ等の調整により接続性の向上を図ることも必要である一方、限られた地域公共交通サービスの中では、一定程度の待合時間は発生することは不可避であり、それを前提とした安心して快適に待つことができる環境を構築するなど、利用者の不便の解消を検討することが必要です。

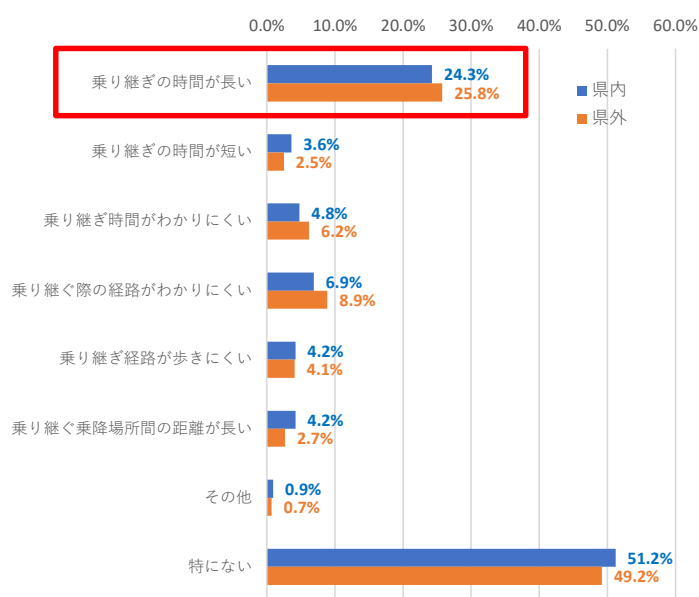


図 乗り継ぎ時に不便を感じたこと(再掲)

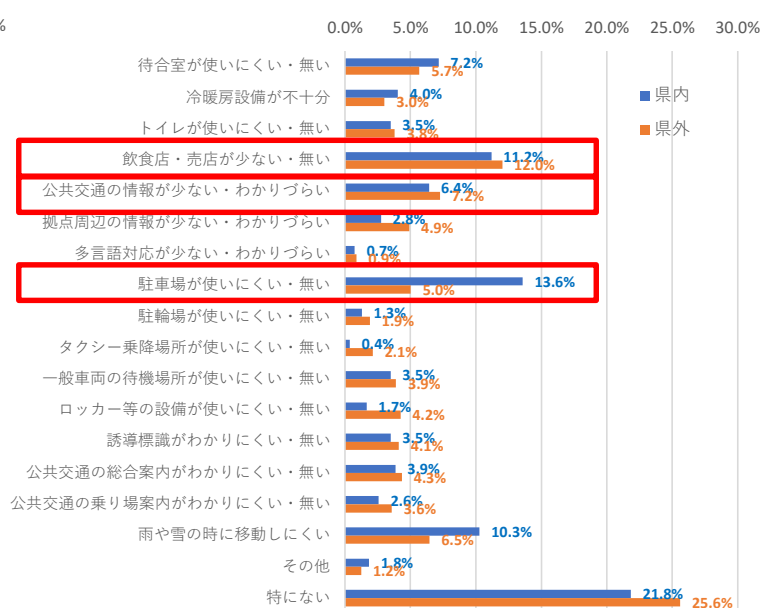


図 交通拠点を利用する際に不便を感じたこと(再掲)

出典：2021 主要拠点乗り継ぎ実態調査

課題6：地域公共交通を担う主体の運営体制(人的基盤)の確保・強化が必要

全国的にバスやタクシー等の乗務員不足や高齢化が課題となっていますが、本県においても同様であり、地域公共交通を支える重要なプレイヤーの各交通事業者においては、乗務員の人員不足・高齢化により、十分な運行体制を確保することが困難となっているケースが発生しています。

安定的に地域公共交通サービスを提供する上では、担い手となる交通事業者における安定的な経営基盤を確保することが大前提となることから、人的基盤の確保・強化に向けた全県的な対応を検討することが必要です。

また、地域公共交通の運行主体の一つでもある市町村は、それぞれの地域における移動手段のあり方の検討等、地域公共交通の運行から、施策の企画立案から実行までを担う、重要な役割を担っていますが、今回の計画策定に当たって行ったアンケートでは、県との連携を求める事項として、約半分が、「公共交通等の制度等に関する勉強会の開催」を挙げるなど、地域公共交通施策を展開するに当たって必要な知見・ノウハウ獲得の機会や、関係者との円滑な協議への関わりなど、ソフト面でもサポートを求める声が多い結果が得られました。

特に、地域公共交通に関する知見・ノウハウは変化がめまぐるしく、運行に関する制度や補助制度の改正が頻繁に行われるとともに、効果的とされる施策も、デジタル技術を始め新たな技術を活用したものが日々出てきており、異動が比較的頻繁にある市町村にあっては、その習得はもちろん、組織内での円滑な継承、ブラッシュアップは喫緊の課題と言え、このことは、交通事業者においても、大きく異なりません。

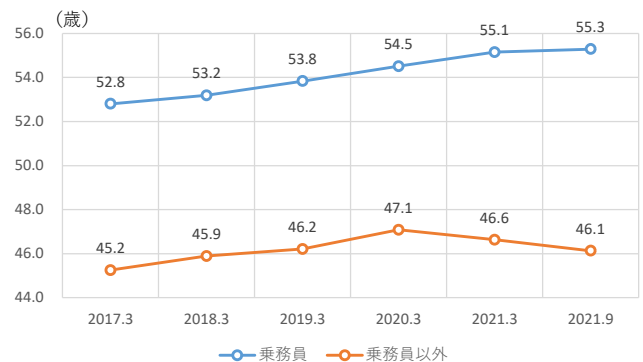


図 乗合バス事業者の乗務員等の平均年齢の推移

出典：事業者聞き取り結果 (R3 実施) ※数値は乗合バス 3 事業者 (秋北バス・秋田中央交通・羽後交通) の平均

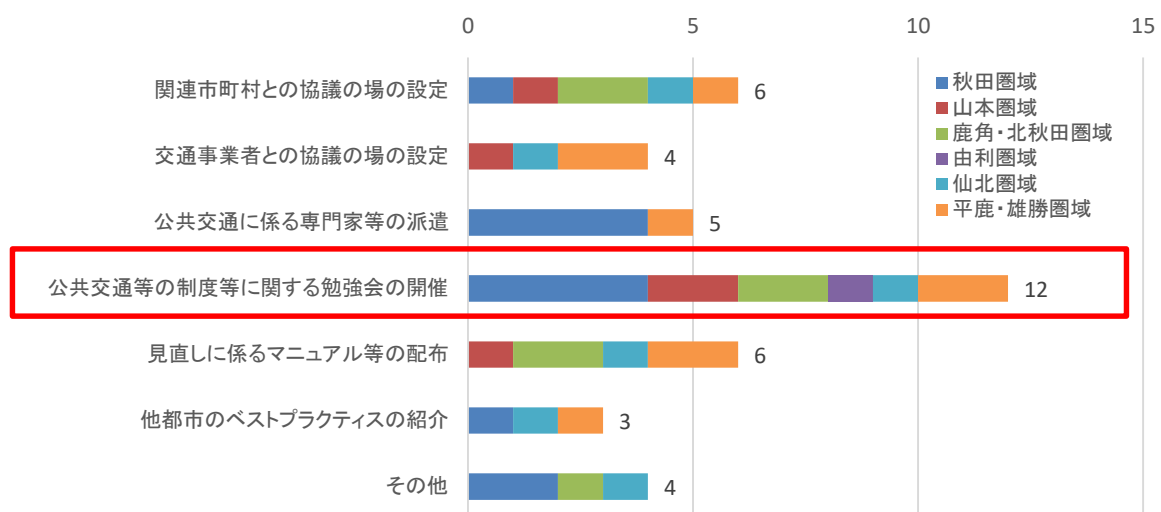


図 市町村において県との連携を求める事項

出典：市町村アンケート調査 (R3 実施)

2. 圏域別の課題

(1) 鹿角・北秋田圏域

〔地域間幹線系統〕

- 地域間幹線系統 7 系統中 3 系統が輸送量 15.0 を下回っており、特例適用解除後には補助要件未達となる可能性あり（大野線、大谷（2）線、中野線）
- 国庫補助が未適用となった場合、沿線自治体の負担が大幅に増加するため、今後の維持に向けた改善等の検討が必要（既に検討を開始している系統あり）
- また、全系統が乗車密度 2.0 以下であるなど、乗車密度の向上が喫緊の課題
- 市町村間や市内での通院や通学などで利用される重要な系統であるため、持続性向上に向けた改善の検討が必要

〔フィーダー系統〕

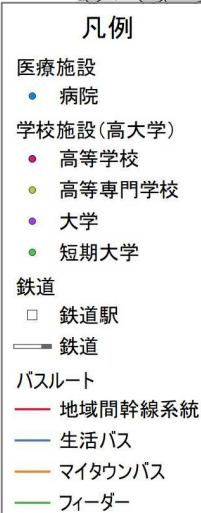
- フィーダー系統は大館市 13 系統、北秋田市 8 系統、鹿角市 12 系統が運行
- 接続する地域間幹線系統は平均乗車密度が課題であるが、フィーダー系統として維持するためには、地域間幹線系統を維持することが大前提であるため、地域間幹線系統と一体的な改善の検討が必要

〔JR 奥羽本線・花輪線〕

- 大館市から青森県方面、北秋田市・鹿角市から岩手県方面への通学などの移動に利用
- 県民の日常生活の移動を支えるとともに、他県との連携を支える重要な路線であるため、路線の利用促進等の展開が必要

〔秋田内陸縦貫鉄道秋田内陸線〕

- 沿線地域における通学や通院等への利用のほか観光利用も重要な要素
- コロナ収束を見据えたインバウンドや首都圏からの誘客促進が必要



〔生活バス等〕

- 生活バスは 5 系統が運行しており、市町村間の移動や郊外部から市街地への移動等に利用
- 一方、北秋田市～上小阿仁村間を運行する系統（合川（3）線）については、利用者の減少による財政負担の増加から厳しい状況となっているため、今後の維持等に向けた市村及び交通事業者による協議が必要

〔拠点の考えについて〕

- 各市町村が考える公共交通の拠点については下表のとおりであり、広域的な公共交通と域内交通との接続性の維持・向上を図ることが必要

市町村名	重要な接続拠点・駅・バス停名
鹿角市	鹿角あんたらあ前、JR鹿角花輪駅
小坂町	小坂小学校前バス停
大館市	結節点：市立病院前 乗り継ぎ拠点：JR大館駅前、JR早口駅前、扇田病院前
北秋田市	J R 鷹ノ巣駅、秋田内陸線 鷹巣駅、秋田内陸線 米内沢駅
上小阿仁村	

〔地域間幹線系統〕

- 地域間幹線系統 2 系統中 1 系統が輸送量 15.0 を下回っており、特例適用解除後には補助要件未達となる可能性あり（真名子・能代線）
- 国庫補助が未適用となった場合、沿線自治体の負担が大幅に増加するため、今後の維持に向けた改善等の検討が必要
- 別の 1 系統についても輸送量 20.0 を下回り、運行本数を確保することで辛うじて輸送量を確保する状況にあるため、乗車密度の向上に向けた改善が必要（能代・八竜線）

〔フィーダー系統〕

- フィーダー系統は能代市 3 系統が運行
- 接続する地域間幹線系統は平均乗車密度が課題であるが、フィーダー系統として維持するためには、地域間幹線系統を維持することが大前提であるため、地域間幹線系統と一体的な改善の検討が必要

〔JR 五能線〕

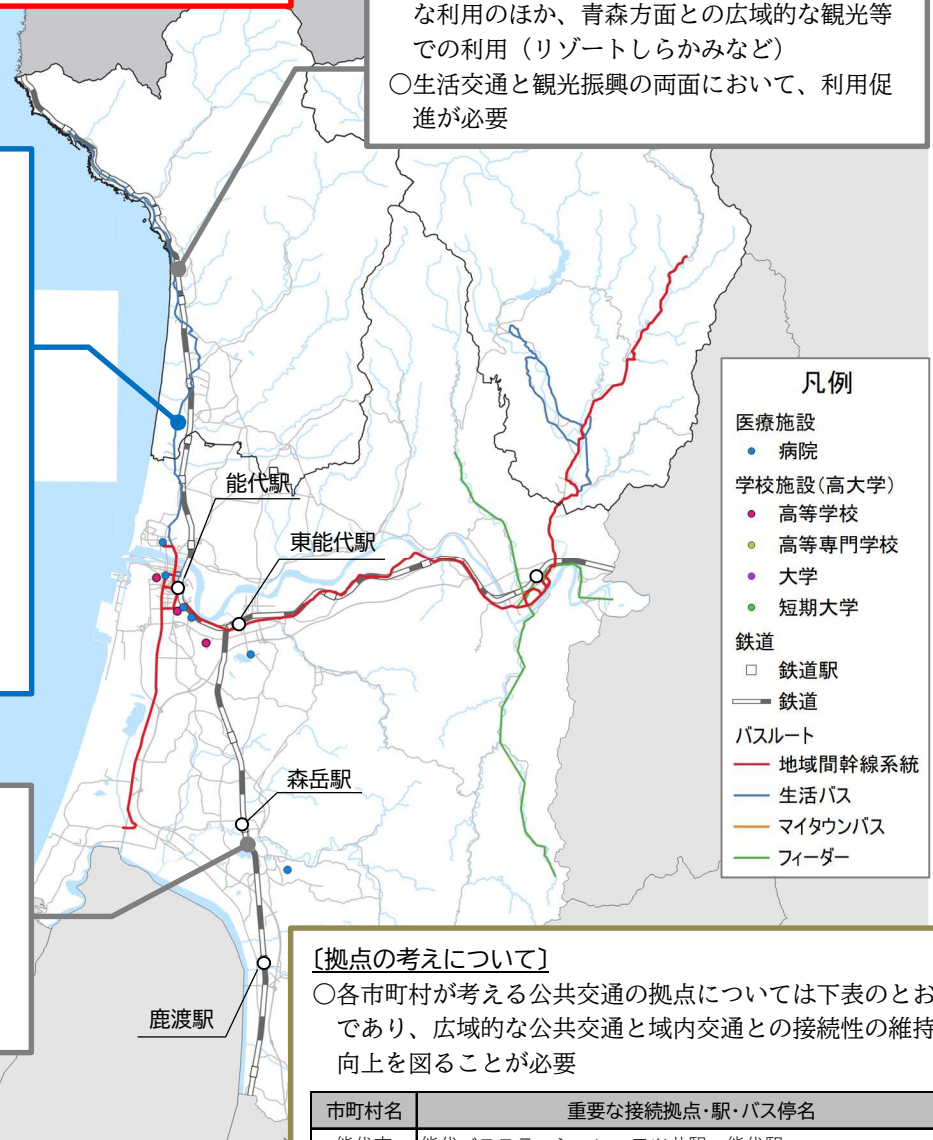
- 八峰町から能代市への通勤・通学等の日常的な利用のほか、青森方面との広域的な観光等での利用（リゾートしらかみなど）
- 生活交通と観光振興の両面において、利用促進が必要

〔生活バス等〕

- 生活バスは 3 系統が運行しており、市町村間の移動や郊外部から市街地への移動等に利用されているなど、生活交通としての役割により運行
- 一方、長大な距離を運行することもあり、全ての路線が平均乗車密度 2.0 を下回っているなど、利用者の確保が喫緊の課題
- 利用実態等に応じて改善に向けた検討が必要
- また、マイタウン・バスの大久保袋線においても利用が少ない状況にあるため、運行時間帯等の改善などの検討が必要

〔JR 奥羽本線〕

- 秋田市方面への圏域間の移動や三種町から能代市などの通勤・通学などの日常的な移動に利用
- 県民の日常生活の移動を支える重要な路線であるため、路線の利用促進等の展開が必要



〔拠点の考えについて〕

- 各市町村が考える公共交通の拠点については下表のとおりであり、広域的な公共交通と域内交通との接続性の維持・向上を図ることが必要

市町村名	重要な接続拠点・駅・バス停名
能代市	能代バスステーション、二ツ井駅、能代駅
藤里町	藤琴大町、二ツ井駅
三種町	八竜ふれあいセンター、鹿渡駅、森岳駅
八峰町	

(3)秋田圏域

〔地域間幹線系統〕

- 地域間幹線系統 5 系統中 1 系統が輸送量 20.0 を下回り、将来的に輸送量要件を下回る可能性があるため、改善に向けた検討が必要（太平線）
- ※沿線人口が低いエリアを運行していることが一因であると考えられるため、他の移動サービスからの需要集約等も含めた検討が考えられる
- 八郎潟線は平均乗車密度が 2.0 を下回っているが、運行回数を確保することで輸送量が 20.0 を上回っている。今後の維持を考える上では、平均乗車密度の向上に向けた改善が必要

〔フィーダー系統〕

- フィーダー系統は男鹿市 5 系統、潟上市 4 系統が運行
- 接続する地域間幹線系統は一定の輸送量を確保しているが、フィーダー系統をはじめとした域内交通の接続性向上による利便性の向上を図り、地域間幹線系統も含めた一体的な利用促進を図ることが必要

〔JR 奥羽本線〕

- 秋田市の周辺町村から秋田市への通勤・通学、通院、買い物などの日常的な生活の移動に利用
- 県民の日常生活の移動を支える重要な路線であるため、主要な鉄道駅において地域内路線と鉄道の接続性向上による利便性向上、及び利用促進等の展開が必要

〔JR 奥羽本線(秋田新幹線)〕

- 宮城県や岩手県などの東北の都市圏及び関東都市圏との連携を支える重要な路線
- 複数の交通モードとの接続性の向上や、連携した取組等による利用促進の展開による利便性の向上を図ることが必要

凡例

- 医療施設
 - 病院
- 学校施設(高大学)
 - 高等学校
 - 高等専門学校
 - 大学
 - 短期大学
- 鉄道
 - 鉄道駅
 - 鉄道
- バスルート
 - 地域間幹線系統
 - 生活バス
 - マイタウンバス
 - フィーダー

〔JR 男鹿線〕

- 男鹿市・潟上市から秋田市への通勤・通学、通院、買い物などの日常的な生活の移動に利用
- また、男鹿半島を中心とした観光アクセスにも利用
- 県民の日常生活の移動や観光等の移動を支える重要な路線であるため、主要な鉄道駅において地域内路線と鉄道の接続性向上による利便性向上が必要
- また、バスと一体となった利用促進の展開が必要

〔JR 羽越本線〕

- 秋田市の南部エリアや、由利本荘市とにかほ市からの通勤・通学、通院、買い物などの日常的な生活の移動に利用
- 県民の日常生活の移動を支える重要な路線であるため、主要な鉄道駅において地域内路線と鉄道の接続性向上による利便性向上、及び利用促進等の展開が必要

〔生活バス等〕

- 生活バスは 32 系統が運行しており、主に秋田市内において各地域から主要拠点への移動に利用
- 人口集積のあるエリアや、需要の多い秋田市街地を運行することもあり、一定程度の平均乗車密度を確保する系統もみられるが、仁別②線などの走行距離の長い系統では平均乗車密度 2.1 と低い状況
- 路線ごとの利用実態等に応じて、必要に応じて改善等を検討しつつ、効率性の向上を図ることが必要

〔拠点の考えについて〕

- 各市町村が考える公共交通の拠点については下表のとおりであり、広域的な公共交通と域内交通との接続性の維持・向上を図ることが必要

市町村名	重要な接続拠点・駅・バス停名
秋田市	鉄道駅 ※今後、路線網の再編を検討する中で、新たな乗換ポイントを設置する必要があると考えている。
男鹿市	男鹿駅、男鹿みなと市民病院、男鹿温泉郷
潟上市	潟上市役所、天王グリーンランド、追分駅、大久保駅、二田駅
五城目町	五城目バスターミナル、イオンスーパーセンター五城目店
八郎潟町	八郎潟駅、湖東厚生病院
井川町	
大潟村	八郎潟駅

(4)由利圏域

〔地域間幹線系統〕

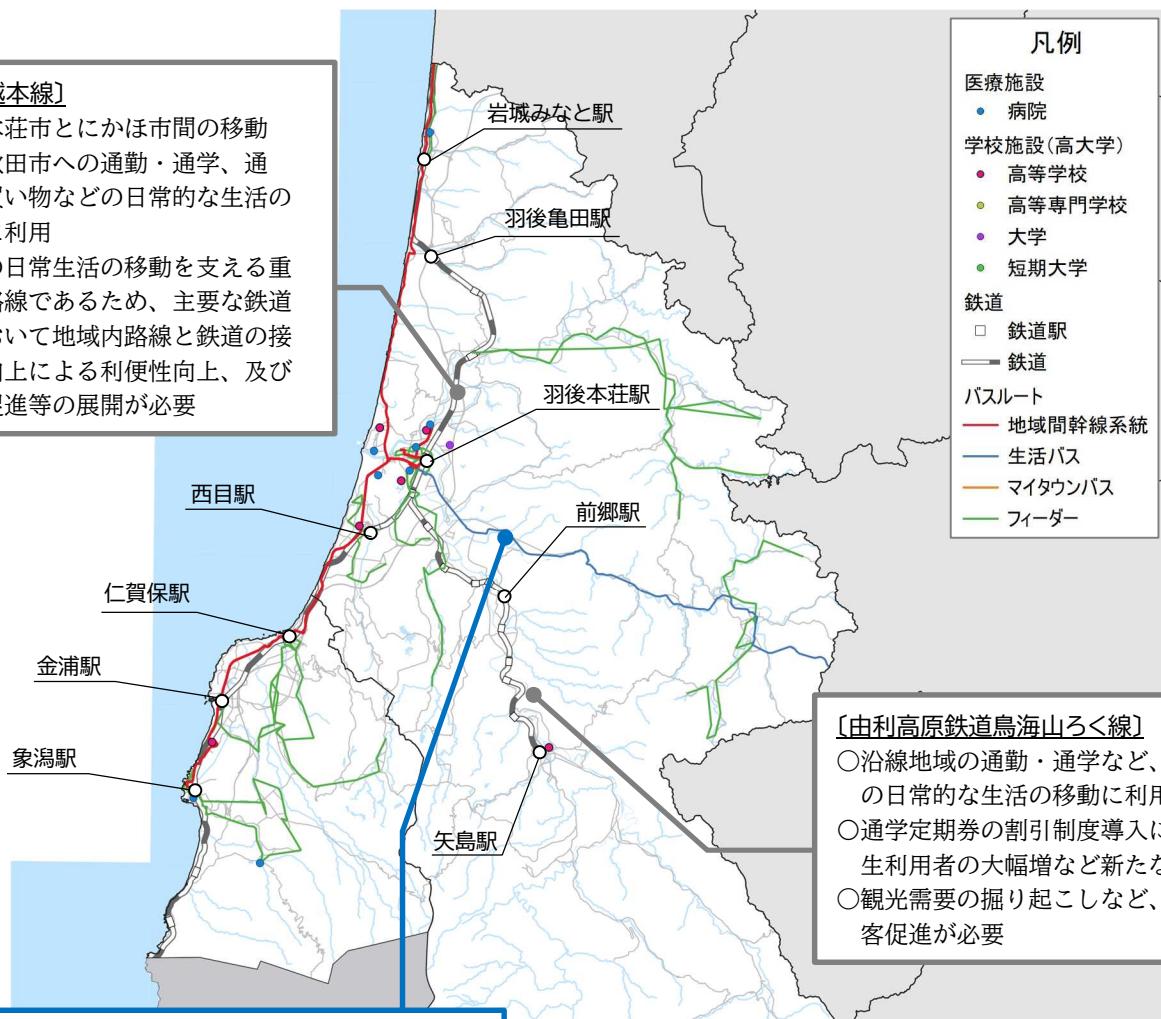
- 地域間幹線系統 3 系統中 2 系統が輸送量 15.0 を下回っており、特例適用解除後には補助要件未達となる可能性あり（本荘象潟 3 線、本荘象潟 4 線）
- 当該系統は高校生の通学等に利用される重要な系統であるが、国庫補助が未適用となった場合、沿線自治体の負担が大幅に増加するため、今後の維持に向けた改善等の検討が必要
- また、残り 1 系統（本荘秋田 2 線）についても輸送量 15.2 となっており、併せて改善に向けた検討が必要

〔フィーダー系統〕

- フィーダー系統は由利本荘市 12 系統、にかほ市 16 系統が運行
- 接続する地域間幹線系統は平均乗車密度が課題であるが、フィーダー系統として維持するためには、地域間幹線系統を維持することが大前提であるため、地域間幹線系統と一体的な改善の検討が必要

〔JR 羽越本線〕

- 由利本荘市とにかほ市間の移動や、秋田市への通勤・通学、通院、買い物などの日常的な生活の移動に利用
- 県民の日常生活の移動を支える重要な路線であるため、主要な鉄道駅において地域内路線と鉄道の接続性向上による利便性向上、及び利用促進等の展開が必要



〔由利高原鉄道鳥海山ろく線〕

- 沿線地域の通勤・通学など、地域住民の日常的な生活の移動に利用
- 通学定期券の割引制度導入による高校生利用者の大幅増など新たな動き
- 観光需要の掘り起こしなど、更なる誘客促進が必要

〔生活バス等〕

- 生活バスは 3 系統が運行しており、由利本荘市とにかほ市間や、由利本荘市と横手市の日常的な移動に利用
- 2 系統が 30km を超え、1 系統が 60km を超える長路線ということもあり、平均乗車密度は 1.0～1.2 と非常に低い状況
- 都市間の移動を支える重要な路線であるため、周辺を運行する他の系統などと合わせて一体的な改善を行うことによる効率性の向上が必要

〔拠点の考えについて〕

- 各市町村が考える公共交通の拠点については下表のとおりであり、広域的な公共交通と域内交通との接続性の維持・向上を図ることが必要

市町村名	重要な接続拠点・駅・バス停名
由利本荘市	羽後本荘駅、矢島駅、岩城みなと駅、羽後亀田駅、前郷駅、道の駅おうち、道の駅東由利、西目駅、道の駅西目、鳥海菜らんど
にかほ市	象潟駅、金浦駅、仁賀保駅

(5)仙北圏域

〔地域間幹線系統〕

- 地域間幹線系統 2 系統中 1 系統が輸送量 15.1 であるなど、辛うじて輸送量要件を確保する状況（横手大曲 2 線）
- 平均乗車密度 2.1 であるなど低い状況にあるため、同様の経路を運行するもう一つの地域間幹線系統（横手大曲線）との一体的な検討など、改善に向けた検討が必要
- 横手大曲線は輸送量 30 を超えるが、運行回数により輸送量を確保しており、平均乗車密度は高い数値ではないため、前記のとおり周辺系統と一体的に改善を検討することが必要

〔フィーダー系統〕

- フィーダー系統は大仙市 4 系統が運行
- 接続する地域間幹線系統は平均乗車密度が課題であるが、フィーダー系統として維持するためには、地域間幹線系統を維持することが大前提であるため、地域間幹線系統と一体的な改善の検討が必要

〔秋田内陸縦貫鉄道秋田内陸線〕

- 沿線地域における通学や通院のほか、観光利用も重要な要素
- コロナ収束を見据えたインバウンドや首都圏からの誘客促進が必要

〔JR 奥羽本線(秋田新幹線)〕

- 宮城県や岩手県などの東北の都市圏及び関東都市圏との連携を支える重要な路線
- 複数の交通モードとの接続性の向上や、連携した取組等による利用促進の展開による利便性の向上を図ることが必要

〔拠点の考えについて〕

- 各市町村が考える公共交通の拠点については下表のとおりであり、広域的な公共交通と域内交通との接続性の維持・向上を図ることが必要

市町村名	重要な接続拠点・駅・バス停名
仙北市	田沢湖駅、角館駅
大仙市	協和支所、南外支所、神岡支所、中仙支所、太田支所、大曲駅、羽後長野駅、神宮寺駅、刈和野駅、羽後境駅、大曲バスターミナル
美郷町	

〔生活バス等〕

- 生活バスは 7 系統が運行しており、大仙市と仙北市、美郷町間や、大仙市と横手市間の日常生活の移動に利用
- このうち 6 系統が平均乗車密度 2.0 を下回り、残り 1 系統（六郷 1 線）も 2.4 と低い状況
- 都市間の移動を支える重要な路線であるため、周辺を運行する他の系統などと合わせて一体的な改善を行うことによる効率性の向上が必要

凡例

- 医療施設
● 病院
- 学校施設(高大学)
● 高等学校
● 高等専門学校
● 大学
● 短期大学
- 鉄道
□ 鉄道駅
— 鉄道
- バスルート
— 地域間幹線系統
— 生活バス
— マイタウンバス
— フィーダー

(6)平鹿・雄勝圏域

〔地域間幹線系統〕

- 地域間幹線系統 3 系統中 1 系統（湯沢横手 2 線）が輸送量 15.0 を下回っており、特例適用解除後には補助要件未達となる可能性あり
- また、横手大曲 2 線が輸送量 15.1 であるなど、辛うじて輸送量要件を確保する状況
- 平均乗車密度 2.1 であるなど低い状況にあるため、同様の経路を運行するもう一つの地域間幹線系統（横手大曲線）との一体的な検討など、改善に向けた検討が必要
- 横手大曲線は輸送量 30 を超えるが、運行回数により輸送量を確保しており、平均乗車密度は高い数値ではないため、前記のとおり周辺系統と一体的に改善を検討することが必要

〔フィーダー系統〕

- フィーダー系統は横手市 11 系統、湯沢市 1 系統が運行
- 接続する地域間幹線系統は平均乗車密度が課題であるが、フィーダー系統として維持するためには、地域間幹線系統を維持することが大前提であるため、地域間幹線系統と一体的な改善の検討が必要

〔JR 北上線〕

- 横手市から岩手県方面、横手市内での通学などの移動に利用
- 県民の日常生活の移動を支えるとともに、他県との連携を支える重要な路線であるため、路線の利用促進等の展開が必要

〔JR 奥羽本線〕

- 湯沢市と横手市間や、湯沢市と山形県方面の日常的な移動に利用
- 県民の日常生活の移動を支えるとともに、他県との連携を支える重要な路線であるため、路線の利用促進等の展開が必要

凡例

- 医療施設
 - 病院
- 学校施設(高大学)
 - 高等学校
 - 高等専門学校
 - 大学
 - 短期大学
- 鉄道
 - 鉄道駅
 - 鉄道
- バスルート
 - 地域間幹線系統
 - 生活バス
 - マイタウンバス
 - フィーダー

〔生活バス等〕

- 生活バスは 18 系統が運行しており、横手市と湯沢市、羽後町・東成瀬村間や、大仙市と横手市間の日常生活の移動に利用
- このうち 14 系統が平均乗車密度 2.0 を下回るなど、密度が低い状況
- 都市間の移動を支える重要な路線であるため、周辺を運行する他の系統などと合わせて一体的な改善を行うことによる効率性の向上が必要

〔拠点の考えについて〕

- 各市町村が考える公共交通の拠点については下表のとおりであり、広域的な公共交通と域内交通との接続性の維持・向上を図ることが必要

市町村名	重要な接続拠点・駅・バス停名
横手市	横手駅、十文字駅、柳田駅、醍醐駅、相野々駅、黒沢駅、小松川駅、横手バスターミナル
湯沢市	湯沢駅（駅前）
羽後町	桺橋（バス停）
東成瀬村	十文字案内所前、湯沢営業所

第4章 基本理念・基本方針・基本目標

1. 秋田県の地域公共交通に関する基本理念・基本方針

1-1 秋田県全体の地域公共交通に関する基本理念・基本方針

①基本理念・基本方針

上位計画「新秋田元気創造プラン」が示す将来像の実現に向けて、本県の地域公共交通の基本理念及び将来像を実現する上で地域公共交通の目指すべき姿として3つの基本方針（3本の柱）を掲げます。

上位計画(新秋田元気創造プラン)が示す将来像

高 質 な 田 舎 を 目 指 し て

上位計画において公共交通に求める役割

- 若者の移住・定住等に資する役割
- 産業振興のため県外との連携強化を図る役割
- 都市間の連携・交流を支える役割
- 観光振興に資するアクセス性を確保する役割

関連計画において公共交通に求める役割

- 全国との連携・交流に資する役割
- 広域都市圏の生活や連携・交流を支える役割
- 二次医療圏及び圏域を越えた連携を支える役割
- 安全・安心な暮らしを支える役割
- ウィズコロナ等を見据えた観光振興を支える役割

●将来像の実現に向けた秋田県の地域公共交通の基本理念

行政・事業者・地域が連携して支え合い、
地域の活力を育む地域公共交通を目指す

- 本県の将来像の実現に向けて、地域公共交通分野はもちろんのこと、本県に関係するさまざまな人々が分野や事業体の枠を超えて連携し、支え合う関係性を構築することで、活気ある地域公共交通を実現するとともに、都市間の連携加速を支える基盤として地域公共交通ネットワークを形成し、地域の活力を育む地域公共交通を目指します。

●秋田県の地域公共交通の目指すべき姿(基本方針):3本の柱

基本方針1:持続可能で活気を育む地域公共交通

- 行政、事業者、地域がそれぞれの役割を認識して、地域公共交通関連施策を実践することで、持続可能性の高い地域公共交通を実現します。
- 生活・経済はもちろん、観光等の県内外との交流促進を担い、地域の活力の基盤となる地域公共交通を実現します。

基本方針2:活発な地域の創意工夫により成長し続ける地域公共交通

- 県内各地域の創意工夫を促すことで、利便性の向上、利用者の増加が絶え間なく続く地域公共交通を実現します。

基本方針3:利用者・事業者双方にとってやさしい地域公共交通

- デジタル技術や先進的な知見等を積極的に取り込み、サービス水準の向上、運営体制の効率化を進め、利用者事業者双方にとってやさしい地域公共交通を実現します。

②秋田県の交通政策の目指すべき姿について

本県ではこれまで路線バスや三セク鉄道などの地域公共交通の維持・確保に向けた取組等を主として展開してきました。しかしながら、急激な人口減少、自家用車利用の進展など、地域公共交通を取り巻く厳しい環境を踏まえると、維持・確保だけではなく利用者増などの活性化を目指す取組についても、更なる注力が急務です。

このためには、県として、維持・確保に向けた取組はより良いものへと不断の検討を加えていくことはもちろんですが、地域公共交通を担う交通事業者、市町村の創意工夫を促す環境整備、更には、デジタル技術といった新たな技術などが地域公共交通に反映されるよう牽引するなどの役割を担っていく必要があります。

まずはこういった取組を、国や市町村、交通事業者、その他団体等とも密接に連携を図りながら推進し、今回の計画期間である5年間で“活性化の土台作り”を行います。

本計画の着実な推進により強固な活性化の土台作りを進めることで、次期計画においてはこれを礎とした“活性化”のフェーズへ移行し、「持続可能で活気を育む地域公共交通」、「活発な地域の創意工夫により成長し続ける地域公共交通」、「利用者・事業者双方にとってやさしい地域公共交通」の実現を着実に目指していきます。

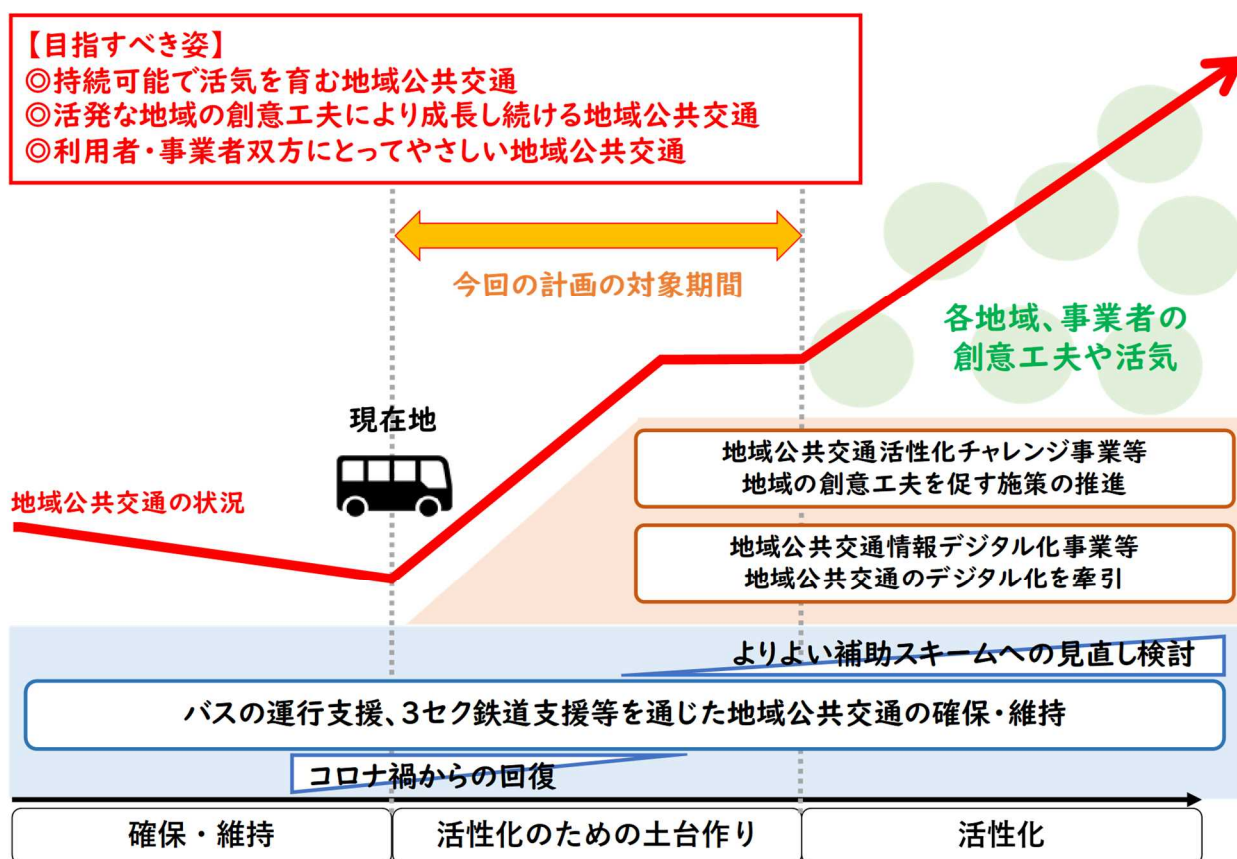


図 交通政策の目指すべき姿

1-2 県と市町村の役割分担・連携の方向性

このため、地域間幹線系統（及び生活バスの一部）及び鉄道（三セク鉄道含む）等、広域的な幹線ネットワークについては、県が主体となりつつ、交通事業者・市町村と連携して、その維持・確保、活性化に必要な取組を進めることとします。

一方、地域内を運行する生活バスやマイタウン・バス、フィーダー系統、その他移動サービス、さらには各市町村に存する地域公共交通に関連する拠点等については、市町村が主体となり、地域公共交通計画の策定等、その維持・確保、活性化に必要な取組を、交通事業者等とともに進めることとし、県はこれらの取組に対し、必要な支援を行います。

加えて、今後は、先進的な取組等に関する知見・ノウハウを獲得し、それを地域に実装させて活性化につなげていくことが重要となってきますが、このような知見・ノウハウについては、県が必要な機会を積極的に提供するとともに、市町村はその習得に努めます。

また、県全体で進めるべきデジタル化などの活性化策は、県が市町村、交通事業者等の参加を得た上で推進することとし、地域の実情に応じた活性化策については、市町村がその実現に取り組み、県も必要に応じた支援を講ずることとします。

表 県と市町村の役割分担

項目	秋田県の役割	市町村の役割
主な施策展開の対象となる地域公共交通	○県や市町村を跨いで運行する広域的な地域公共交通（鉄道・地域間幹線系統等）	○市町村の地域内を運行する地域公共交通（生活バス、マイタウン・バス、フィーダー系統など）（※） ○それぞれの市町村に存する地域公共交通の拠点
主体的に取り組むべき主な施策	○広域的な地域公共交通の維持・確保等 ○先進的な取組等に関する知見・ノウハウの習得機会の提供 ○県全体で推進すべき先進的な取組等の推進	○市町村の地域内を運行する地域公共交通の維持・確保等 ○地域の実情に応じた先進的な取組等の推進

（※）市町村が、広域的な地域公共交通について、何ら役割を負わないということを意味しない。

1-3 県・市町村と交通事業者の役割分担・連携の方向性

交通事業者は、自らが担う地域公共交通の維持・確保等に取り組み、県や市町村も、1-2の役割等を踏まえながら、主体的にその維持・確保、活性化に取り組むこととします。

また、本計画の推進に当たり、交通事業者と県は引き続き密接に連携することとし、県からは先進的な取組等に関する知見・ノウハウの習得機会を提供し、交通事業者は、必要に応じて県の支援等も受けながら、それを取組に十分に生かして、サービス水準の向上に努めることとします。

このほか、県や市町村が地域公共交通の改善等の検討を行うに当たっては、運行状況に関する情報や IC カード等をはじめとした利用実績データの提供・共有を積極的に行うこととします。

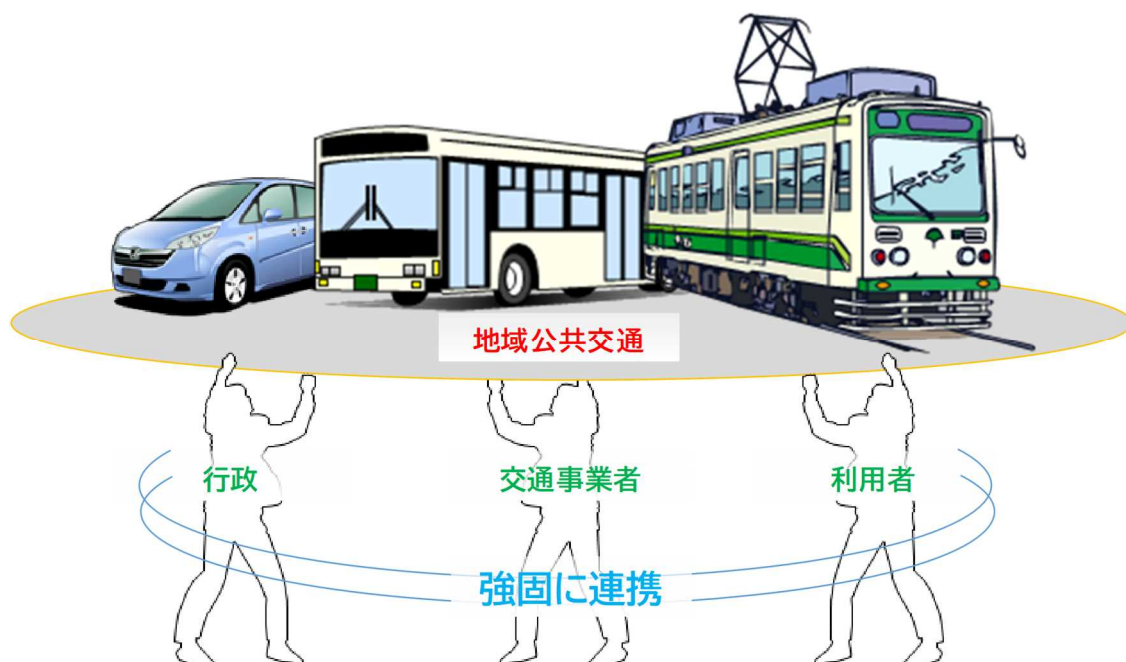
1-4 県・市町村・交通事業者と県民の役割分担・連携の方向性

地域公共交通の維持・確保等に当たっては、県、市町村、交通事業者の取組だけでは不十分で、これを利用する県民が役割を担うこと（＝利用すること）が不可欠です。

ときに、地域公共交通が不便だから利用しない、利用者が少ないからサービスが向上できないという利用者側、交通事業者側で背反する考えを持ちがちですが、少なくとも、利用しないという状況は、地域公共交通の減退にしかつながらないため、“乗って守る”という意識を県民1人1人が持つことが極めて重要になります。

県、市町村、交通事業者としては、利便性を高めてより利用してもらいやすい環境づくりに努めることとの両輪で県民の“乗って守る”という意識の醸成にも力を入れていくこととし、これを受けて、1人でも多くの県民がこの意識を持って、日々の生活の中で地域公共交通を利用していくことが重要です。

【地域公共交通を支えるイメージ】



2. 秋田県の地域公共交通ネットワークの将来像

2-1 地域公共交通ネットワークの将来像(県全体)

基本目標に基づき後述する各種施策を行うことにより、基本方針の実現を目指し、それにより形成される秋田県全体の地域公共交通ネットワークの将来像を示します。

なお、本項では都市間や圏域間における地域公共交通ネットワークを示すものとし、圏域内における地域公共交通ネットワークについては、圏域別の方針に示します。

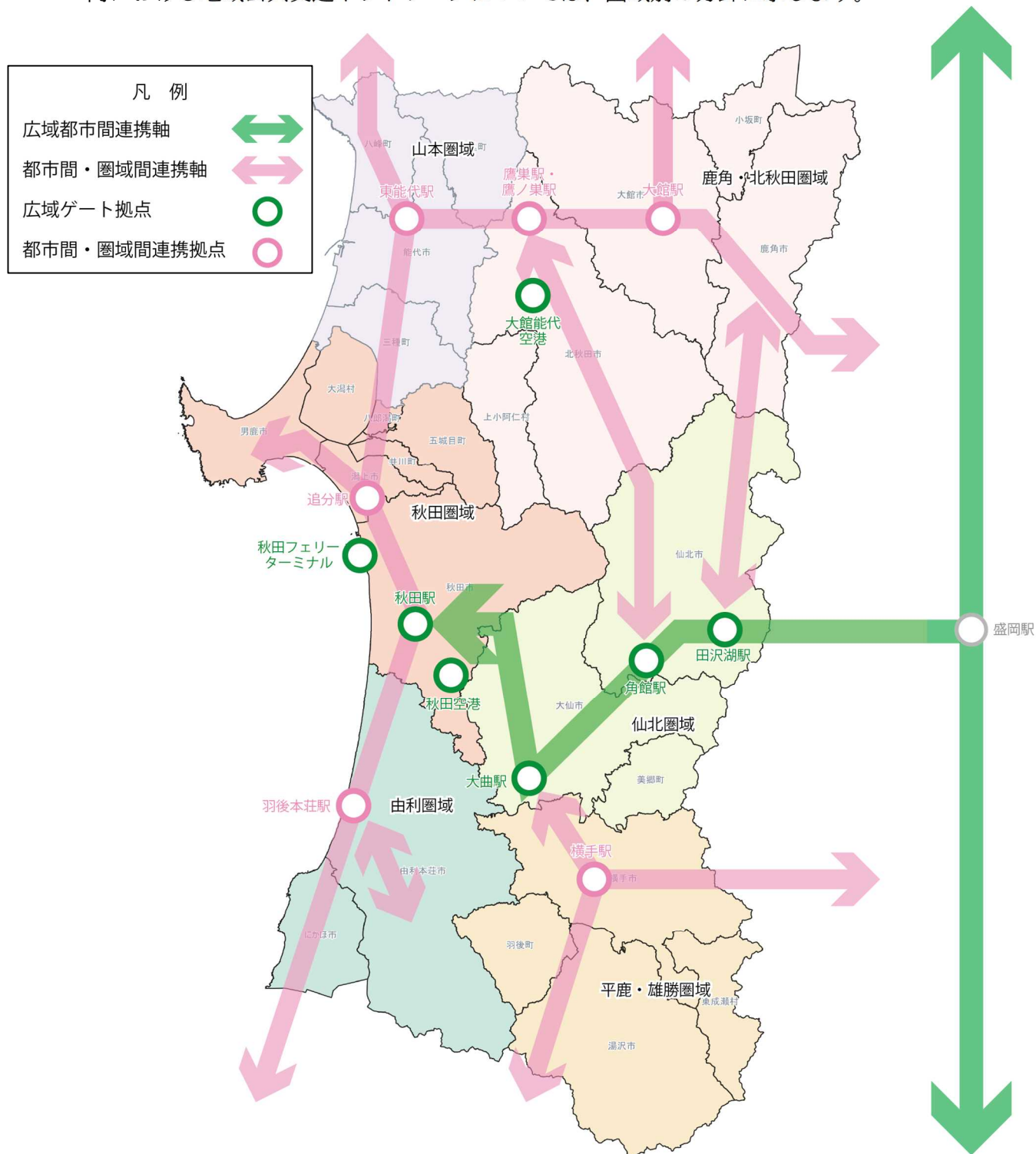


図 秋田県全体の地域公共交通ネットワークの将来像

2-2 地域公共交通等の位置づけ

前項で示した地域公共交通ネットワークの将来像について、軸及び拠点の位置づけ等を下表のとおり設定します。

表 地域公共交通等の位置づけ

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点
軸	広域都市間連携軸	○隣接する県をはじめ仙台都市圏や関東都市圏など、全国の都市圏と広域的に連携する軸 ○本県と全国の都市圏との多様な交流・連携を支える役割として将来的にも維持を図る ○また、さらなる交流・連携の促進に向けて軸の強化を図る	鉄道： ○JR 秋田新幹線 飛行機： ○日本航空 東京線、札幌線、大阪線 ○全日本空輸 東京線、札幌線、大阪線、名古屋線 航路： ○敦賀～苫小牧東港（秋田経由）、新潟～苫小牧東港（秋田経由）
	都市間・圏域間連携軸	○隣接する県や圏域間、圏域内の広域的な連携を支える役割として、将来的にも維持を図る	鉄道： ○JR 奥羽本線、羽越本線、花輪線、北上線、男鹿線、五能線、田沢湖線 ○秋田内陸縦貫鉄道 秋田内陸線 ○由利高原鉄道 鳥海山ろく線
拠点	広域ゲート拠点	○本県の玄関口として、全国との都市圏との連携の「核」ともなる拠点であり、広域都市間連携軸に関連する拠点 ○広域的な連携・交流の促進に向けた拠点性の維持・向上を図る	鉄道駅： ○秋田駅、大曲駅、角館駅、田沢湖駅 空港： ○秋田空港、大館能代空港 港： ○秋田フェリーターミナル
	都市間・圏域間連携拠点	○圏域間や市町村連携の要所となる拠点であり、2つ以上の鉄道路線が重なる拠点 ○主に県民の広域的な移動を支えるため、拠点性の維持を図る	鉄道駅： ○秋田駅、大曲駅、角館駅、田沢湖駅（広域ゲート拠点としての役割も兼ねる） ○大館駅、鷹ノ巣駅（JR）、鷹巣駅（秋田内陸線）、東能代駅、追分駅、羽後本荘駅（JR・鳥海山ろく線）、横手駅

3. 圏域別の将来ネットワーク

県全体の地域公共交通ネットワークの将来像を踏まえて、それぞれの圏域における地域公共交通ネットワークの将来像を示します。

なお、県と市町村の役割分担の中で記載したとおり、本計画においては主に広域的な地域公共交通を対象として位置づけ等を示すものであるため、鉄道や地域間幹線系統等に関する将来像やそれらの路線に関連する拠点等について示すこととします。

生活バスやマイタウン・バス、地域内フィーダー系統などについては、各市町村における位置づけや考えなどに基づき、そして、ここで示す将来ネットワークとの整合に留意した上で、市町村が作成する計画の中で位置づけることとします。

3-1 鹿角・北秋田圏域

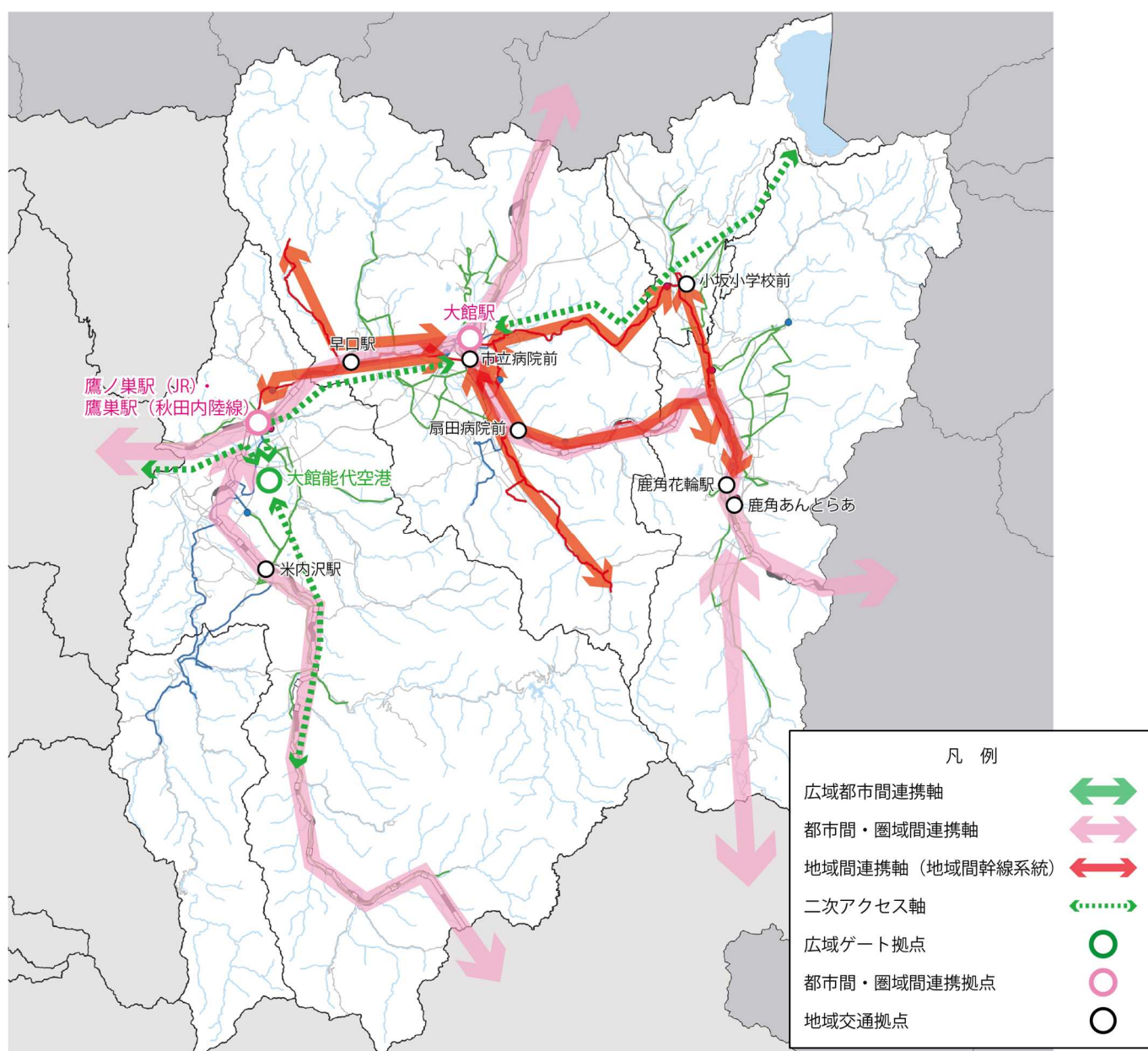
①将来ネットワークイメージ

当該圏域では、市町村間の日常生活の移動に必要となる地域間連携軸として地域間幹線系統の維持・確保を図ります。特に、乗車密度の低下が著しいことから、路線の効率化などによる改善策の検討や、交通事業者・沿線市町村を中心として利用促進の展開を進めます。

また、広域ゲート拠点である大館能代空港から各所へのアクセス性を確保するため、二次アクセス軸についても維持・確保に向けて沿線市町村・交通事業者との協議を進めます。

都市間・圏域間連携拠点である大館駅と鷹ノ巣駅（JR）・鷹巣駅（秋田内陸線）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により、ネットワークとしての一体性の向上を図ります。

また、地域交通拠点においては、各地域の主要なポイントとして、広域的な地域公共交通等との接続性の確保を図ります。



②公共交通等の位置づけ

前項で示した地域公共交通ネットワークの将来像について、軸及び拠点の位置づけ等を下表のとおり設定します。

表 地域公共交通等の位置づけ

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点
軸	広域都市間連携軸 (再掲)	○隣接する県をはじめ仙台都市圏や関東都市圏など、全国の都市圏と広域的に連携する軸 ○本県と全国の都市圏との多様な交流・連携を支える役割として将来的にも維持を図る ○また、さらなる交流・連携の促進に向けて軸の強化を図る	<u>飛行機：</u> ○全日本空輸 東京線
	都市間・圏域間連携軸 (再掲)	○隣接する県や圏域間、圏域内の広域的な連携を支える役割として、将来的にも維持を図る	<u>鉄道：</u> ○JR 奥羽本線、花輪線 ○秋田内陸縦貫鉄道 秋田内陸線
	地域間連携軸 (地域間幹線系統)	○市町村間の移動を支え、県民の日常生活を支える重要な役割を担う軸 ○交通事業者及び沿線市町村と連携した利用促進等を図りながら将来的にも維持・確保を図る	<u>路線バス：</u> ○大野線、大館・鷹巣線、大館・小坂線、大谷（２）線、中野線、小坂（２）線、花輪・大館線
拠点	広域ゲート拠点 (再掲)	○本県の玄関口として、全国との都市圏との連携の「核」ともなる拠点であり、広域都市間連携軸に関連する拠点 ○広域的な連携・交流の促進に向けた拠点性の維持・向上を図る	<u>空港：</u> ○大館能代空港
	都市間・圏域間連携拠点 (再掲)	○圏域間や市町村連携の要所となる拠点であり、2つ以上の鉄道路線が重なる拠点 ○主に県民の広域的な移動を支えるため、拠点性の維持を図る	<u>鉄道駅：</u> ○大館駅、鷹ノ巣駅（JR）、鷹巣線（秋田内陸線）
	地域交通拠点	○各市町内において、交通結節点や乗り継ぎ拠点として設定する拠点 ○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し、一体性の向上を図る	<u>大館市：</u> ○市立病院前、扇田病院前 <u>鹿角市：</u> ○鹿角花輪駅、鹿角あんとらあ <u>北秋田市：</u> ○米内沢駅 <u>小坂町：</u> ○小坂小学校前

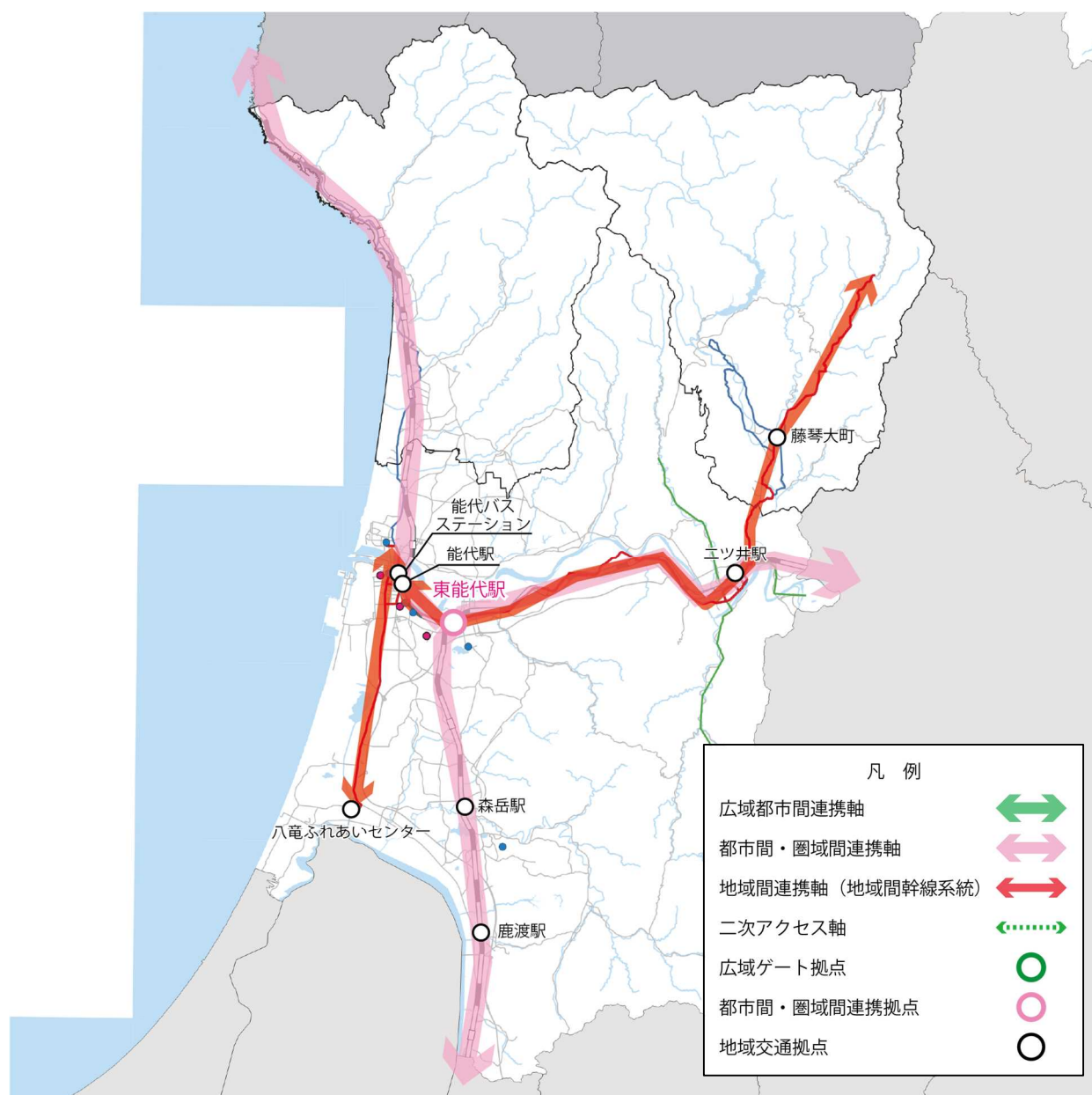
3-2 山本圏域

①将来ネットワークイメージ

当該圏域では、市町村間の日常生活の移動に必要となる地域間連携軸として地域間幹線系統の維持・確保を図ります。特に、乗車密度の低下が著しいことから、路線の効率化などによる改善策の検討や、交通事業者・沿線市町村を中心として利用促進の展開を進めます。

都市間・圏域間連携拠点である東能代駅において、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により、ネットワークとしての一体性の向上を図ります。

また、地域交通拠点においては、各地域の主要なポイントとして、広域的な地域公共交通等との接続性の確保を図ります。



②公共交通等の位置づけ

前項で示した地域公共交通ネットワークの将来像について、軸及び拠点の位置づけ等を下表のとおり設定します。

表 地域公共交通等の位置づけ

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点
軸	広域都市間連携軸 (再掲)	○隣接する県をはじめ仙台都市圏や関東都市圏など、全国の都市圏と広域的に連携する軸 ○本県と全国の都市圏との多様な交流・連携を支える役割として将来的にも維持を図る ○また、さらなる交流・連携の促進に向けて軸の強化を図る	—
	都市間・圏域間連携軸 (再掲)	○隣接する県や圏域間、圏域内の広域的な連携を支える役割として、将来的にも維持を図る	<u>鉄道：</u> ○JR 奥羽本線、五能線
	地域間連携軸 (地域間幹線系統)	○市町村間の移動を支え、県民の日常生活を支える重要な役割を担う軸 ○交通事業者及び沿線市町村と連携した利用促進等を図りながら将来的にも維持・確保を図る	<u>路線バス：</u> ○能代・八竜線、真名子・能代線
拠点	広域ゲート拠点 (再掲)	○本県の玄関口として、全国との都市圏との連携の「核」ともなる拠点であり、広域都市間連携軸に関連する拠点 ○広域的な連携・交流の促進に向けた拠点性の維持・向上を図る	—
	都市間・圏域間連携拠点 (再掲)	○圏域間や市町村連携の要所となる拠点であり、2つ以上の鉄道路線が重なる拠点 ○主に県民の広域的な移動を支えるため、拠点性の維持を図る	<u>鉄道駅：</u> ○東能代駅
	地域交通拠点	○各市町内において、交通結節点や乗り継ぎ拠点として設定する拠点 ○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し、一体性の向上を図る	<u>能代市：</u> ○東能代駅、能代駅、能代バスステーション、二ツ井駅、森岳駅、鹿渡駅、八竜ふれあいセンター <u>藤里町：</u> ○藤琴大町

3-3 秋田圏域

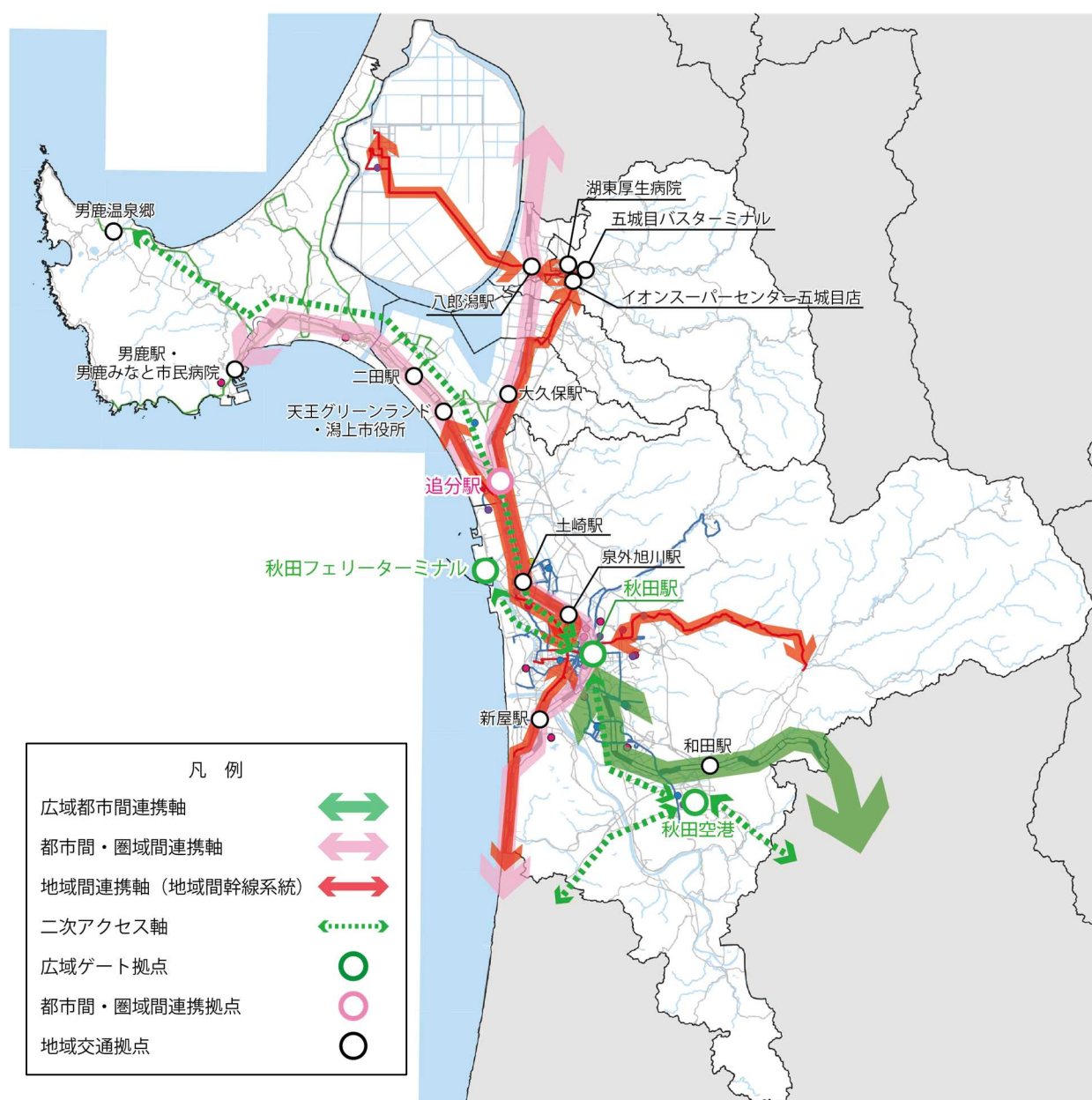
①将来ネットワークイメージ

当該圏域では、市町村間の日常生活の移動に必要となる地域間連携軸として地域間幹線系統の維持・確保を図ります。

また、広域ゲート拠点である秋田駅及び秋田空港から各所へのアクセス性を確保するため、二次アクセス軸についても維持・確保に向けて沿線市町村・交通事業者との協議を進めます。

都市間・圏域間連携拠点である追分駅において、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により、ネットワークとしての一体性の向上を図ります。

また、地域交通拠点においては、各地域の主要なポイントとして、広域的な地域公共交通等との接続性の確保を図ります。



②公共交通等の位置づけ

前項で示した地域公共交通ネットワークの将来像について、軸及び拠点の位置づけ等を下表のとおり設定します。

表 地域公共交通等の位置づけ

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点
軸	広域都市間連携軸 (再掲)	○隣接する県をはじめ仙台都市圏や関東都市圏など、全国の都市圏と広域的に連携する軸 ○本県と全国の都市圏との多様な交流・連携を支える役割として将来的にも維持を図る ○また、さらなる交流・連携の促進に向けて軸の強化を図る	鉄道： ○JR 秋田新幹線 飛行機： ○日本航空 東京線、札幌線、大阪線 ○全日本空輸 東京線、札幌線、大阪線、名古屋線 航路： ○敦賀～苫小牧東港（秋田経由）、新潟～苫小牧東港（秋田経由）
	都市間・圏域間連携軸 (再掲)	○隣接する県や圏域間、圏域内の広域的な連携を支える役割として、将来的にも維持を図る	鉄道： ○JR 奥羽本線、羽越本線、男鹿線
	地域間連携軸 (地域間幹線系統)	○市町村間の移動を支え、県民の日常生活を支える重要な役割を担う軸 ○交通事業者及び沿線市町村と連携した利用促進等を図りながら将来的にも維持・確保を図る	路線バス： ○五城目線、追分線、太平線、大潟線、八郎潟線
拠点	広域ゲート拠点 (再掲)	○本県の玄関口として、全国との都市圏との連携の「核」ともなる拠点であり、広域都市間連携軸に関連する拠点 ○広域的な連携・交流の促進に向けた拠点性の維持・向上を図る	鉄道駅： ○秋田駅 空港： ○秋田空港、大館能代空港 港： ○秋田フェリーターミナル
	都市間・圏域間連携拠点 (再掲)	○圏域間や市町村連携の要所となる拠点であり、2つ以上の鉄道路線が重なる拠点 ○主に県民の広域的な移動を支えるため、拠点性の維持を図る	鉄道駅： ○秋田駅、追分駅
	地域交通拠点	○各市町内において、交通結節点や乗り継ぎ拠点として設定する拠点 ○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し、一体性の向上を図る	秋田市： ○秋田駅、追分駅、泉外旭川駅、土崎駅、和田駅、新屋駅 男鹿市： ○男鹿駅、男鹿みなと市民病院、男鹿温泉郷 潟上市： ○天王グリーンランド、潟上市役所、大久保駅、二田駅 五城目町： ○五城目バスターミナル、イオンスーパーセンター五城目店 八郎潟町： ○八郎潟駅、湖東厚生病院

3-4 由利圏域

①将来ネットワークイメージ

当該圏域では、市町村間の日常生活の移動に必要となる地域間連携軸として地域間幹線系統の維持・確保を図ります。特に、乗車密度の低下が著しいことから、路線の効率化などによる改善策の検討や、交通事業者・沿線市町村を中心として利用促進の展開を進めます。

都市間・圏域間連携拠点である羽後本荘駅において、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により、ネットワークとしての一体性の向上を図ります。

また、地域交通拠点においては、各地域の主要なポイントとして、広域的な地域公共交通等との接続性の確保を図ります。



②公共交通等の位置づけ

前項で示した地域公共交通ネットワークの将来像について、軸及び拠点の位置づけ等を下表のとおり設定します。

表 地域公共交通等の位置づけ

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点
軸	広域都市間連携軸 (再掲)	○隣接する県をはじめ仙台都市圏や関東都市圏など、全国の都市圏と広域的に連携する軸 ○本県と全国の都市圏との多様な交流・連携を支える役割として将来的にも維持を図る ○また、さらなる交流・連携の促進に向けて軸の強化を図る	—
	都市間・圏域間連携軸 (再掲)	○隣接する県や圏域間、圏域内の広域的な連携を支える役割として、将来的にも維持を図る	<u>鉄道：</u> ○JR 羽越本線 ○由利高原鉄道 鳥海山ろく線
	地域間連携軸 (地域間幹線系統)	○市町村間の移動を支え、県民の日常生活を支える重要な役割を担う軸 ○交通事業者及び沿線市町村と連携した利用促進等を図りながら将来的に維持・確保を図る	<u>路線バス：</u> ○本荘象潟3線、本荘象潟4線、本荘秋田2線
拠点	広域ゲート拠点 (再掲)	○本県の玄関口として、全国との都市圏との連携の「核」ともなる拠点であり、広域都市間連携軸に関連する拠点 ○広域的な連携・交流の促進に向けた拠点性の維持・向上を図る	—
	都市間・圏域間連携拠点 (再掲)	○圏域間や市町村連携の要所となる拠点であり、2つ以上の鉄道路線が重なる拠点 ○主に県民の広域的な移動を支えるため、拠点性の維持を図る	<u>鉄道駅：</u> ○羽後本荘駅
	地域交通拠点	○各市町内において、交通結節点や乗り継ぎ拠点として設定する拠点 ○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し、一体性の向上を図る	<u>由利本荘市：</u> ○羽後本荘駅、矢島駅、岩城みなと駅、羽後亀田駅、前郷駅、道の駅おうち、道の駅東由利、西目駅、道の駅西目、鳥海菜らんど <u>にかほ市：</u> ○象潟駅、金浦駅、仁賀保駅

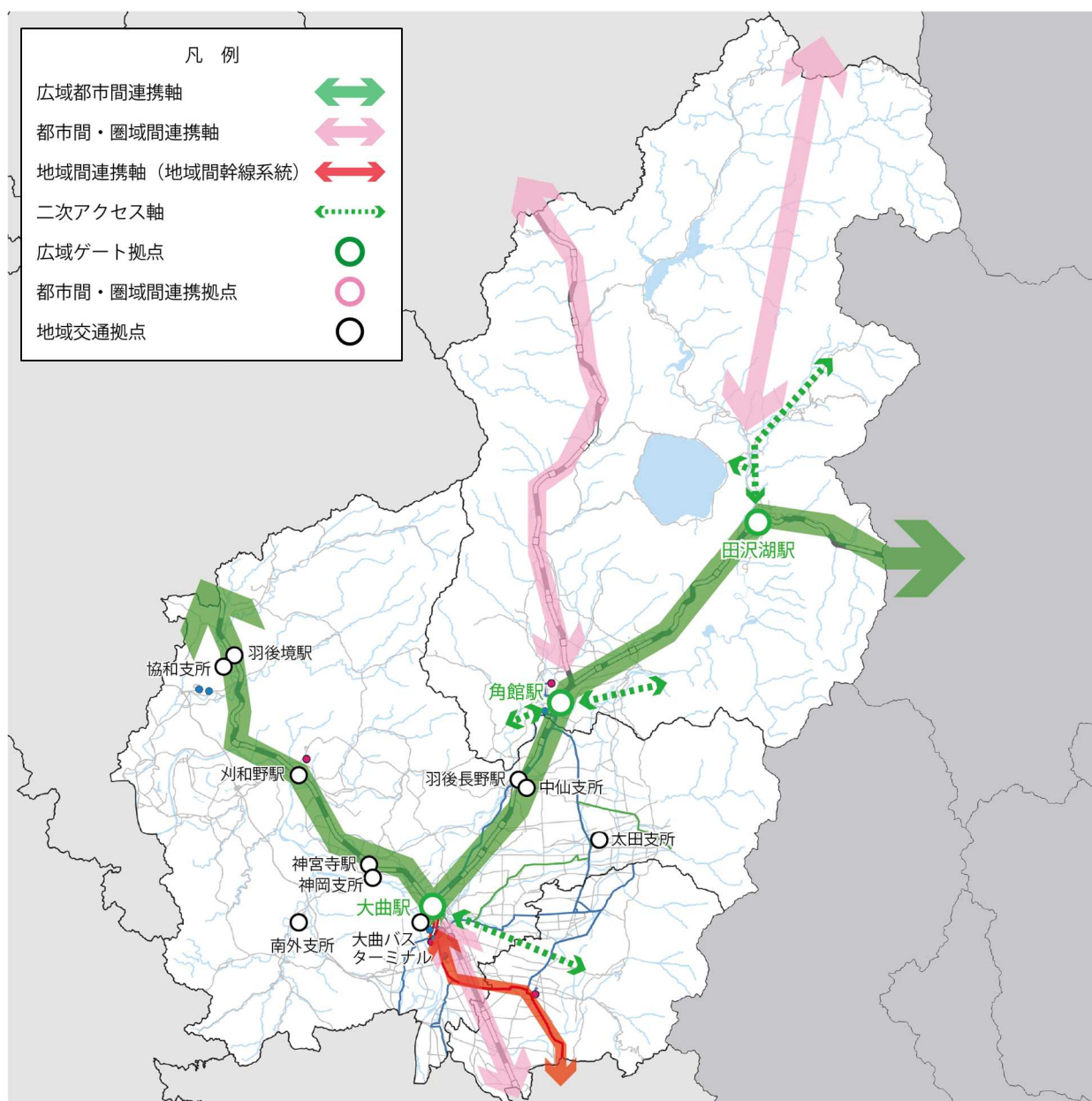
3-5 仙北圏域

①将来ネットワークイメージ

当該圏域では、市町村間の日常生活の移動に必要となる地域間連携軸として地域間幹線系統の維持・確保を図ります。特に、乗車密度の低下が著しいことから、路線の効率化などによる改善策の検討や、交通事業者・沿線市町村を中心として利用促進の展開を進めます。

また、広域ゲート拠点である田沢湖駅、角館駅、大曲駅から各所へのアクセス性を確保するため、二次アクセス軸についても維持・確保に向けて沿線市町村・交通事業者との協議を進めます。

また、地域交通拠点においては、各地域の主要なポイントとして、広域的な地域公共交通等との接続性の確保を図ります。



②公共交通等の位置づけ

前項で示した地域公共交通ネットワークの将来像について、軸及び拠点の位置づけ等を下表のとおり設定します。

表 地域公共交通等の位置づけ

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点
軸	広域都市間連携軸 (再掲)	○隣接する県をはじめ仙台都市圏や関東都市圏など、全国の都市圏と広域的に連携する軸 ○本県と全国の都市圏との多様な交流・連携を支える役割として将来的にも維持を図る ○また、さらなる交流・連携の促進に向けて軸の強化を図る	<u>鉄道：</u> ○JR 秋田新幹線
	都市間・圏域間連携軸 (再掲)	○隣接する県や圏域間、圏域内の広域的な連携を支える役割として、将来的にも維持を図る	<u>鉄道：</u> ○JR 奥羽本線 田沢湖線 北上線 ○秋田内陸縦貫鉄道 秋田内陸線
	地域間連携軸 (地域間幹線系統)	○市町村間の移動を支え、県民の日常生活を支える重要な役割を担う軸 ○交通事業者及び沿線市町村と連携した利用促進等を図りながら将来的にも維持・確保を図る	<u>路線バス：</u> 横手大曲線、横手大曲2線
拠点	広域ゲート拠点 (再掲)	○本県の玄関口として、全国との都市圏との連携の「核」ともなる拠点であり、広域都市間連携軸に関連する拠点 ○広域的な連携・交流の促進に向けた拠点性の維持・向上を図る	<u>鉄道駅：</u> ○大曲駅、角館駅、田沢湖駅
	都市間・圏域間連携拠点 (再掲)	○圏域間や市町村連携の要所となる拠点であり、2つ以上の鉄道路線が重なる拠点 ○主に県民の広域的な移動を支えるため、拠点性の維持を図る	<u>鉄道駅：</u> ○大曲駅、角館駅、田沢湖駅
	地域交通拠点	○各市町内において、交通結節点や乗り継ぎ拠点として設定する拠点 ○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し、一体性の向上を図る	<u>大仙市：</u> ○大曲駅、羽後長野駅、神宮寺駅、刈和野駅、羽後境駅、大曲バスターミナル、南外支所、神岡支所、中里温泉 <u>仙北市：</u> ○田沢湖駅、角館駅

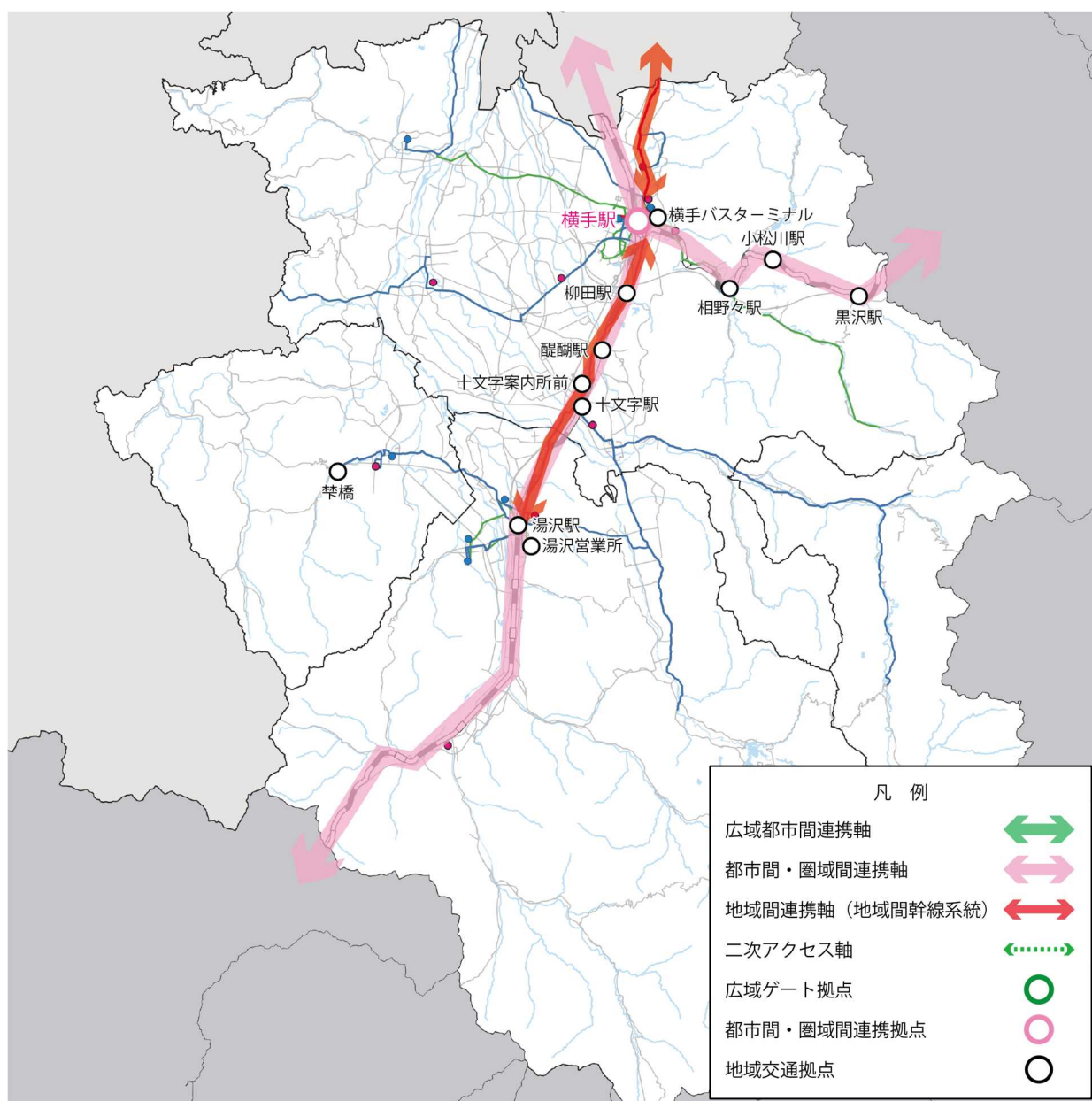
3-6 平鹿・雄勝圏域

①将来ネットワークイメージ

当該圏域では、市町村間の日常生活の移動に必要な地域間連携軸として地域間幹線系統の維持・確保を図ります。特に、乗車密度の低下が著しいことから、路線の効率化などによる改善策の検討や、交通事業者・沿線市町村を中心として利用促進の展開を進めます。

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により、ネットワークとしての一体性の向上を図ります。

また、地域交通拠点においては、各地域の主要なポイントとして、広域的な地域公共交通等との接続性の確保を図ります。



②公共交通等の位置づけ

前項で示した地域公共交通ネットワークの将来像について、軸及び拠点の位置づけ等を下表のとおり設定します。

表 地域公共交通等の位置づけ

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点
軸	広域都市間連携軸 (再掲)	○隣接する県をはじめ仙台都市圏や関東都市圏など、全国の都市圏と広域的に連携する軸 ○本県と全国の都市圏との多様な交流・連携を支える役割として将来的にも維持を図る ○また、さらなる交流・連携の促進に向けて軸の強化を図る	—
	都市間・圏域間連携軸 (再掲)	○隣接する県や圏域間、圏域内の広域的な連携を支える役割として、将来的にも維持を図る	<u>鉄道：</u> ○JR 奥羽本線、北上線
	地域間連携軸 (地域間幹線系統)	○市町村間の移動を支え、県民の日常生活を支える重要な役割を担う軸 ○交通事業者及び沿線市町村と連携した利用促進等を図りながら将来的にも維持・確保を図る	<u>路線バス：</u> ○横手大曲線、横手大曲2線、湯沢横手線
拠点	広域ゲート拠点 (再掲)	○本県の玄関口として、全国との都市圏との連携の「核」ともなる拠点であり、広域都市間連携軸に関連する拠点 ○広域的な連携・交流の促進に向けた拠点性の維持・向上を図る	—
	都市間・圏域間連携拠点 (再掲)	○圏域間や市町村連携の要所となる拠点であり、2つ以上の鉄道路線が重なる拠点 ○主に県民の広域的な移動を支えるため、拠点性の維持を図る	<u>鉄道駅：</u> ○横手駅
	地域交通拠点	○各市町内において、交通結節点や乗り継ぎ拠点として設定する拠点 ○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し、一体性の向上を図る	<u>横手市：</u> ○横手駅、十文字駅、柳田駅、醍醐駅、相野々駅、黒沢駅、小松川駅、横手バスターミナル <u>湯沢市：</u> ○湯沢駅 <u>羽後町：</u> ○桺橋（バス停） <u>東成瀬村：</u> ○十文字案内所前、湯沢営業所

4. 基本目標(計画期間内に達成する事項)

3本の柱の実現に向けて、計画期間内(2022~2026)に達成する事項について、本県が抱える地域公共交通の課題を踏まえ、6つの基本目標を定めます。

なお、本計画の着実な推進を図るため、基本目標の達成状況を検証する指標及び数値目標を設定し、適切にモニタリング・評価を行うこととします。

●秋田県の地域公共交通の目指すべき姿(基本方針):3本の柱

基本方針1:持続可能で活気を育む地域公共交通

基本方針2:活発な地域の創意工夫により成長し続ける地域公共交通

基本方針3:利用者・事業者双方にやさしい地域公共交通

●地域公共交通の課題一覧

将来の秋田の姿を見据えた地域公共交通ネットワークの構築が必要

財政的な制約を踏まえつつも、地域公共交通の維持・確保のみならず、活性化までも図ることが必要

地域公共交通への需要の十分な掘り起こしを通じて、過度な自家用車利用からの脱却が必要

地域公共交通を利用する上での“わかりやすさ”の向上を図ることが必要

地域公共交通の一体性を高めるため、交通結節点等における交通機関同士の接続性の強化が必要

地域公共交通を担う主体の運営体制(人的基盤)の確保・強化が必要

●基本目標

基本目標1

地域公共交通ネットワークの維持・確保を通じた持続可能性の向上

基本目標2

“乗って守る”意識の醸成と“乗れる環境”の創出による過度な自家用車利用からの脱却

基本目標3

地域に活力をもたらす地域公共交通ネットワークの構築

基本目標4

地域公共交通を元気にする地域の創意工夫の促進による利便性向上・利用者増

基本目標5

新たな技術等の活用による、誰にとっても使いやすい地域公共交通への進化

基本目標6

地域公共交通を支える運営基盤の強化

基本目標1:地域公共交通ネットワークの維持・確保を通じた持続可能性の向上

① 目標の考え方

○社会・経済生活を支える上で不可欠な広域的な地域公共交通ネットワークについて、交通事業者が安全安心な運行を行うことを大前提に、地域の特性や利用実態等に応じて適切に改善等を検討することで、利便性や効率性等の向上を図るとともに、県が国の補助を活用しながら、市町村とも連携して継続的な支援を行うことにより、県民や来訪者の移動手段として持続性の高い地域公共交通ネットワークの維持・確保を図ります。

②指標・数値目標

■乗合バス・タクシー路線の系統・区域数

○市町村や交通事業者が連携して行う地域の実情に即した運行形態に対し県が支援することで、乗合バス路線の系統・区域数の「維持」を図ります。

表 指標・数値目標

指標	単位	基準値(R2)	現況値(R2)	目標値(R9)
乗合バス・タクシー路線の系統・区域数	系統・区域/年	497	497	497

【算定に用いる情報】

・各交通事業者等からの聞き取り（毎年11月）

■地域公共交通への公的資金投入額

○県と市町村、交通事業者が連携して地域公共交通に関する改善等を検討するとともに、利用促進に向けた取組を展開し、効率性や持続性等を高めることで、増加傾向の地域公共交通に対する公的資金投入額の「維持」を図ります。

○なお、当該指標・数値目標については、単に維持する（＝増やさない）ことが重要なのではなく、上記の系統・区域数や次に記載する年間利用回数など、サービス提供、利用に係る数値が維持ないしは改善されていることとの関係で評価するものとします。

表 指標・数値目標

指標	単位	基準値(3か年平均)	現況値(R2)	目標値(R9)
地域公共交通への公的資金投入額	百万円/年	2,695	3,103	2,695
地域間幹線系統への公的資金投入額	千円/年	380,000	464,285	380,000

※令和2年度は新型コロナウイルス感染症への対応のため、地域公共交通への公的資金投入額が例年よりも増加しているため、新型コロナウイルス感染症の対応に要した投入額を除いた過去3か年の平均額を維持するとしています。

【算定に用いる情報】

・県実績及び市町村からの聞き取り（毎年9月）

基本目標2：“乗って守る”意識の醸成と“乗れる環境”の創出による過度な自家用車利用からの脱却

① 目標の考え方

○地域公共交通を“乗って守る”という意識の醸成を図り、学生や高齢者などをはじめとした県民の需要を掘り起こすとともに、運行ルートや便数、運行時刻などを理由に地域公共交通にアクセスできない人を可能な限り減らし、“乗れる環境”を創出することを通じて、過度な自家用車利用からの脱却を図ります。

②指標・数値目標

■乗合バスの県民1人当たりの年間利用回数

○基本目標1に基づき、地域公共交通の維持・確保を図りつつ、利用者が利用しやすいネットワークへと見直し、さらには、利用促進などのソフト的な取組を進めることで、県人口や地域公共交通全体の利用者数が減少傾向にある中でも、乗合バスに対する県民1人当たりの年間利用回数の「増加」を図ります。

表 指標・数値目標

指標	単位	基準値(R2)	現況値(R2)	目標値(R9)
乗合バスの県民1人当たりの年間利用回数	回/年	9.3	9.3	11.3

【算定に用いる情報】

- ・各交通事業者からの聞き取り（毎年11月）
- ・秋田県の人口と世帯（10月1日時点）（毎年11月公表）

■第三セクター鉄道利用者数

○基本目標1に基づき、三セク鉄道の利便性・効率性を高め、利用促進などのソフト的な取組を進めることで、総人口や地域公共交通全体の利用者数が減少傾向にある中でも、三セク鉄道年間利用者数の「増加」を図ります。

表 指標・数値目標

指標	単位	基準値(R2)	現況値(R2)	目標値(R9)
第三セクター鉄道利用者数	千人/年	311	311	411

【算定に用いる情報】

- ・各三セク鉄道事業者からの聞き取り（毎年5月）

基本目標3:地域に活力をもたらす地域公共交通ネットワークの構築

① 目標の考え方

○地域公共交通は、観光振興やまちの賑わい創出等にとって不可欠であり、さらに、企業誘致やワーケーションの推進に当たっても、重要な要素の一つとなるものです。これらの施策とも積極的に関わりを持ち、双方にとってプラスとなる win-win の関係を引き出し、地域に活力をもたらす地域公共交通ネットワークの構築を図ります。

②指標・数値目標

■広域ゲート拠点から県内主要観光地への地域公共交通によるアクセス数

○鉄道・高速バスなどの広域的な地域公共交通と域内交通等との接続性を高めるとともに、観光施策等との連携などにより観光需要などの新たな利用の取り込み等も進めることにより、広域ゲート拠点から県内主要観光地への地域公共交通によるアクセス数の「維持」を図ります。

表 指標・数値目標

指標	単位	基準値(R2)	現況値(R2)	目標値(R9)
秋田空港、大館能代空港からのリムジンバス・エアポートライナー利用者数	人/年		集計中	

【算定に用いる情報】

・各交通事業者等からの聞き取り（随時）

基本目標4:地域公共交通を元気にする地域の創意工夫の促進による利便性向上・

利用者増

① 目標の考え方

○県内の各地域における柔軟で自由な創意工夫の取組に対して、県として適切かつ的確に支援を行うことで、それらの実現性を高めるとともに、それぞれの地域の特性や、住民の移動特性等に適した地域公共交通サービスの展開への支援により、各地域における移動の利便性や利用拡大を図ります。

②指標・数値目標

■県民意識調査における地域公共交通に対する満足度

○地域の実情に即した運行形態や地域の創意工夫による地域公共交通の利用促進の取組に対する支援を行うことにより、県民意識調査における「交流の持続的拡大を支える交通ネットワークの構築」の項目に対して「十分」「おおむね十分」と回答した方の割合の「増加」を図ります。

表 指標・数値目標

指標	単位	基準値(R3)	現況値(R3)	目標値(R9)
県民意識調査の「交流の持続的拡大を支える交通ネットワークの構築」の項目に対して「十分」「おおむね十分」と回答した方の割合	%	11.1	11.1	20.0

【算定に用いる情報】

・県民意識調査の結果（毎年8月末公表）

■地域公共交通活性化チャレンジ事業申請団体数

○交通事業者や市町村等が行う地域公共交通の利便性向上や利用促進に資するモデル的・先進的な取組を支援する「秋田県地域公共交通活性化チャレンジ事業」の申請団体数の「増加」を図ります。

表 指標・数値目標

指標	単位	基準値(R3)	現況値(R3)	目標値(R9)
地域公共交通活性化チャレンジ事業申請団体数	団体/年	2	2	6

【算定に用いる情報】

・本事業の公募に対して申請した団体数（毎年4月）

基本目標5:新たな技術等の活用による、誰にとっても使いやすい地域公共交通への進化

① 目標の考え方

- デジタル技術等の新たな技術を積極的に取り込み、県民はもちろんのこと、県外からの観光客やビジネス客等にとっても使いやすい、地域公共交通サービスの提供を推進する。
- その前提として、高齢者、障がい者などあらゆる人にとって、使いやすい地域公共交通であることが不可欠であり、バリアフリー化含めた交通拠点等の利用環境改善を着実に進めていきます。

②指標・数値目標

■市町村等によるオープンデータ化実施率

- 交通事業者や市町村、関係団体と連携し、県内の公共交通に関するオープンデータ化を促進し、市町村等によるオープンデータ化率の「増加」を目指します。

表 指標・数値目標

指標	単位	基準値(R2)	現況値(R2)	目標値(R9)
市町村等によるオープンデータ化実施率	%	4.5	4.5	100

【算定に用いる情報】

- ・県バス協会HPへの掲載状況（毎年10月1日）

■交通拠点における利用環境の改善実施率

- 交通事業者や市町村が、利用者のニーズ、施設等の利用状況、財政的な制約等も踏まえ、必要に応じ国や県の支援措置も活用しながら、駅の待合環境整備、移動円滑化等を推進します。指標としては、国で対象とする一日当たり3,000人以上利用する鉄道駅及びバスターミナルにおけるバリアフリー整備の実施率とし、今後国が基準の引き下げを行うなど、新たに対象となる施設が出てくる場合であっても100%の維持を図ります。

表 指標・数値目標

指標	単位	基準値(R3)	現況値(R3)	目標値(R9)
鉄道駅やバスターミナル等におけるバリアフリー整備実施率	%	100	100	100

【算定に用いる情報】

- ・交通事業者への聞き取り（随時）

基本目標6:地域公共交通を支える運営基盤の強化

① 目標の考え方

- 地域公共交通の担い手である交通事業者、市町村に対して、安定的な運営を支える基盤の整備、先進的なノウハウ、知見等の蓄積を促します。

②指標・数値目標

■乗合バス事業者 3 社及び第三セクター鉄道会社 2 社の収支率

- 県民のさらなる利用促進や運行の効率化等の取組を行い、それを行政が的確に支援することにより、県内の乗合バス事業者 3 社及び第三セクター鉄道会社 2 社の収支率の「増加」を図ります。

表 指標・数値目標

指標	単位	基準値(R2)	現況値(R2)	目標値(R9)
乗合バス 3 社の収支率	%	49.3	49.3	60.0
三セク鉄道 2 社の収支率	%	59.4	59.4	60.0

【算定に用いる情報】

- ・バス事業者からの聞き取り（毎年 11 月）
- ・三セク鉄道事業者からの聞き取り（毎年 6 月）

■乗合バス事業者3社の乗務員人員数

- 交通事業者の安定的な運営基盤の確保に向けて、各事業者と国、県バス協会等が連携してリクルート活動の強化を行うことにより、県内の乗合バス事業者 3 社の乗務員人員の「増加」を図ります。

表 指標・数値目標

指標	単位	基準値(R2)	現況値(R3)	目標値(R9)
乗合バス事業者 3 社の乗務員人員数	人	526	475	526

【算定に用いる情報】

- ・バス事業者からの聞き取り（毎年 5 月）

■県が開催する勉強会(年2回)への参加率

○県が来年度以降実施する地域公共交通に関する勉強会では、県内市町村の出席率を100%にすることを目指し、確実な知見・ノウハウの習得の場とします。

表 指標・数値目標

指標	単位	現況値(R3)	目標値(R9)
勉強会への参加率	%	—	100

【算定に用いる情報】

- ・勉強会への出欠状況（毎年4、10月）

第5章 目標の達成に向けた具体的な施策

1. 施策一覧

計画期間内における基本目標の達成に向けて、以下に示す各種施策を推進します。

基本目標1	地域間幹線系統確保維持費補助金による継続的な支援	生活バス路線維持等補助制度による継続的な支援と、その効果的な実施のための見直し
	三セク鉄道への運営費補助、利用促進支援の継続	交通ネットワークの維持・確保のための活性化協議会の柔軟な活用
	三セク鉄道への施設修繕費の補助の継続	安全運行の徹底と更なる向上
基本目標2	「秋田県地域公共交通トップが乗って応援 Day」の実施	「運転免許自主返納高齢者支援サービス」の継続
	高等学校訪問キャラバンの実施	
基本目標3	観光地等へアクセスする二次交通の充実、PR の強化	バスロケーションシステムやデジタルサイネージの導入促進
	観光施策と連動したレンタカーの利用促進	貨客混載の推進
	コンテンツプロバイダーへの GTFS データの展開	
基本目標4	「地域公共交通活性化チャレンジ事業」の実施と活用促進	市町村や交通事業者による施策連携や関係強化を促すための協議のサポート
	先進事例など知見・ノウハウ獲得のための勉強会の開催	県内の知見共有、計画の実効的なフォローアップのための情報データベースの構築
基本目標5	オープンデータ化の確実な実施と維持管理体制の構築	新たなモビリティサービスの導入
	オープンデータ化を基にしたサービスの高度化（バスロケ、デジタルサイネージの導入等）	
	「地域公共交通活性化チャレンジ事業」の実施と活用促進【再掲】	交通拠点等の利用環境改善の推進
	IC カード等の導入と利用可能エリアの拡大	ダイヤ改正情報の共有や乗継利便向上のための協議の場の設置による各主体間の連携強化
基本目標6	先進事例など知見・ノウハウ獲得のための勉強会の開催【再掲】	デジタル技術等を積極的に活用した業務の効率化
	リクルート活動の強化に向けた取組の推進	

2. 施策の進め方等

2-1 基本目標1【地域公共交通ネットワークの維持・確保を通じた持続可能性の向上】の達成に向けた施策の進め方

施策①：地域間幹線系統確保維持費補助金による継続的な支援					
概要	○市町村間の移動を支える県民の重要な移動手段である地域間幹線系統を今後とも維持するため、引き続き国・沿線市町村と協調して補助を行うなど、財政的な支援を継続して実施します。				
実施主体	県・国・市町村				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	継続的な支援 →				

【進め方のイメージ】

○地域間幹線系統について、県は国庫補助事業である地域公共交通確保維持改善事業を活用することで国と協調して補助を実施し、これでもなお、補えない欠損額については、市町村が補っている場合もあり、このような支援体制を引き続き継続し、地域間幹線系統の維持・確保を図っていきます。

イメージ

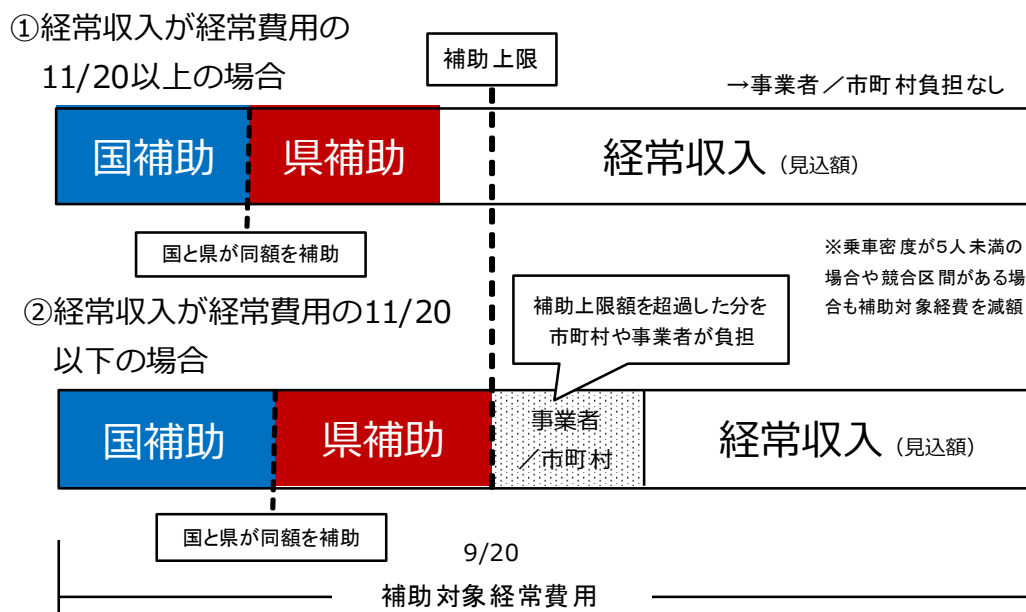
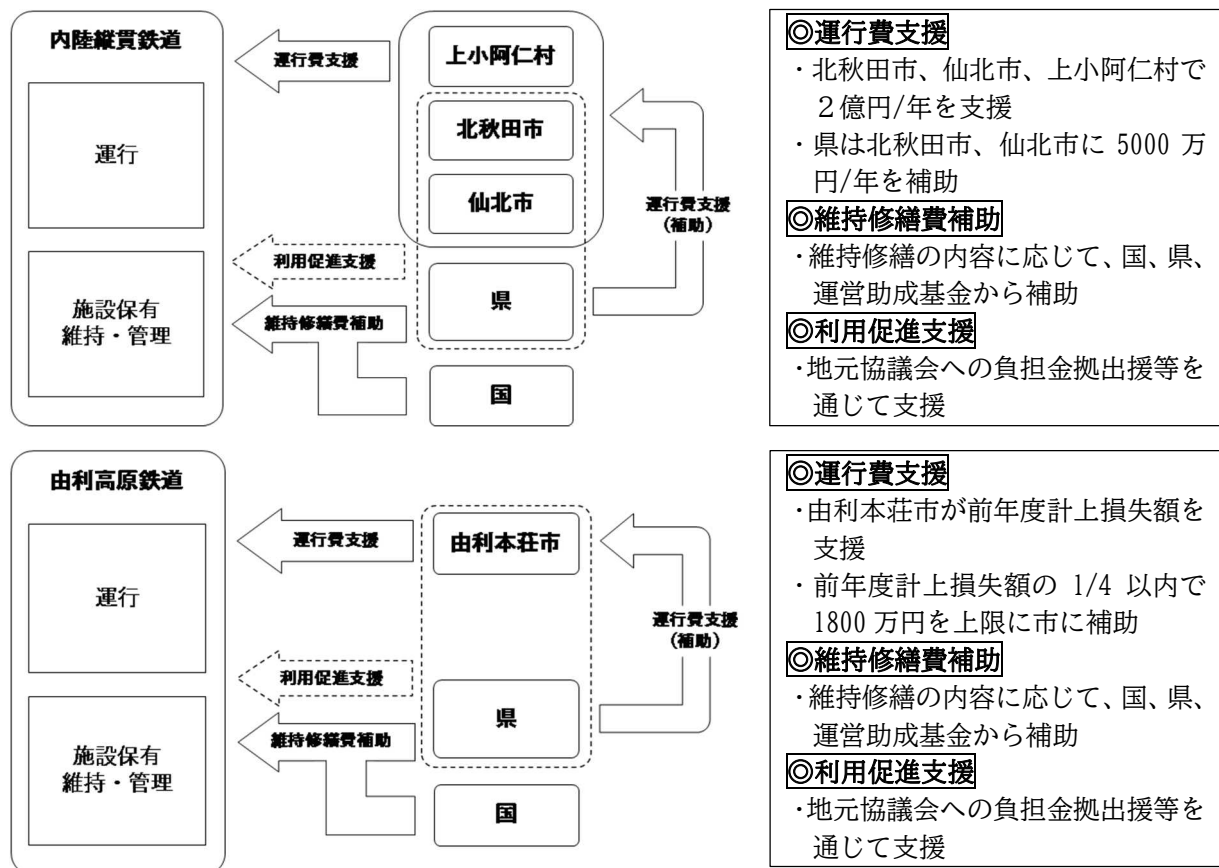


図 協調補助のイメージ

施策②：三セク鉄道への運営費補助、利用促進支援の継続					
概要	○市町村間の移動を支える県民の重要な移動手段であり、また、県を代表する観光コンテンツでもある、三セク鉄道を今後とも維持するため、沿線市町村や交通事業者との合意に基づき、継続的な財政的な支援を継続します				
実施主体	県・国・沿線市町村				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	継続的な支援				

施策③：三セク鉄道への施設修繕費への補助の継続					
概要	○三セク鉄道の安全・安心な運行を確保するため、県が、国庫補助や運営助成基金も活用しながら、その運行の用に供する施設の維持・修繕を的確に行います。 ○他方、当該基金については、全て取り崩せるよう条例改正した場合でも、秋田内陸縦貫鉄道に係るものについては令和 13 年頃に、由利高原鉄道に係るものについては令和 27 年頃に枯渇することが見込まれていることから、基金枯渇後の三セク鉄道の支援のあり方について沿線自治体との検討を開始します。				
実施主体	県・国・沿線市町村				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	継続的な支援				

【現在の3セク鉄道に係る合意に基づく支援体制のイメージ】



施策④：生活バス路線維持費等補助制度による継続的な支援と、効果的な実施のための見直し					
概要	○地域間幹線系統と相まって地域内の重要な交通ネットワークを構成する生活バス、マイタウン・バス、フィーダー系統について、今後も維持するため、県が、市町村や国との協調補助を行うなどして支援を継続します。 ○ただし、マイタウン・バス運行費等補助制度については、地域の創意工夫による利用拡大や収益改善を図る余地を拡大させるため、現状、補助対象外としている区域型のデマンド運行を補助対象にするとともに、平均乗車密度1未満の系統については、更なる効率的な運行に向けた検討等を促すため、補助対象外とする見直しを実施します。				
実施主体	市町村・県・国				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	継続的な支援				
	移行準備期間 → R6 バス事業年度から見直し適用				

施策⑤：交通ネットワークの維持・確保等のための活性化協議会の柔軟な活用					
概要	○地域公共交通を取り巻く環境は流動的であり、また、新たな技術や知見により、講ずべき施策や支援策も変化していくことが想定されます。 ○このような状況等を鑑みれば、活性化協議会を計画のフォローアップの場だけではなく、講ずべき施策等の検討やブラッシュアップにも積極的に活用していきます。 ○とりわけ、今年度、同活性化協議会にデジタル部会も新たに設置していることから、デジタル技術をはじめとした新たな技術の活用方策等について積極的に議論していきます。				
実施主体	県のほか活性化協議会の各構成員				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	協議会の定期的な開催				

【協議会の活用イメージ(例)】

- バスロケーションシステムについて、県内で広く展開する場合の施策展開や費用負担の在り方の検討
- ＩＣカードについて、コミュニティ交通も含めた県全体の地域公共交通で導入する場合の各市町村含めた導入方策、費用負担の在り方の検討

施策⑥：安全運行の徹底と更なる向上					
概要	○地域公共交通を持続可能なものにするための大前提として、安全・安心な運行がなされていることが不可欠です。地域公共交通の運行を担う交通事業者等が安全対策を徹底し、その更なる向上を図ることで、利用者に対して安心・安全な交通サービスを提供します。				
実施主体	交通事業者・業界団体				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	安全運行の実施				

2-2 基本目標2【“乗って守る”意識の醸成と“乗れる環境”の創出による過度な自家用車利用からの脱却】の達成に向けた施策の進め方

施策①:「秋田県地域公共交通トップが乗って応援 Day」の実施					
概要	○秋田県では自家用車利用がますます進み、地域公共交通の利用者の減少の一因となっています。 ○地域公共交通の維持・確保を呼びかける立場の行政や交通事業者のトップ及び職員が積極的に地域公共交通を利用し、それをアピールすることで、地域公共交通利用に関する県民意識の醸成を図ります。				
実施主体	県・市町村・国（運輸局）・交通事業者				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	※毎年10月第4週金曜日（仮）に実施				
	●	●	●	●	●

【進め方のイメージ】

- 毎年10月第4週の金曜日（仮）において、知事、市町村の首長、交通事業者の代表等が積極的に公共交通を利用してもらい、そのPRを強力に実施します。（CM、マスコミ等へPR）
- 必要に応じて秋田市をはじめ、各市町村で行われるノーマイカーデーの取組と連動した展開も想定します。
- 当該取組の実施効果を高めるため、各交通事業者や業界団体の協力を得て、関連するイベントを実施します。



図 秋田市のノーマイカーデーの概要

施策②：高等学校訪問キャラバンの実施

概要	○本計画策定に際しての調査では、通学に際して自家用車を利用している学生が多くいる一方で、生徒に公共交通の利用を促したいと考えている高等学校があること、加えて、地域によっては、入学する高校生に対して、利用をPRする機会を得られていないこと等が分かりました。 ○これらを踏まえ、地域公共交通利用の掘り起こしを目指し、「高等学校訪問キャラバン隊」を結成し、公共交通の利用をPRし、定期券の購入等を促します。				
実施主体	交通事業者・業界団体・市町村・県				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	※毎年4月頃の実施を想定				
	●	●	●	●	●

【進め方のイメージ】

- 交通事業者等を中心にして、「高等学校訪問キャラバン隊」を結成し、バス通学の容易さ等を勘案して、県内の高校やPTAの会合等を訪問して、公共交通を利用した通学手段の説明会の開催や、その場での定期券販売会を開催します。

説明会の開催

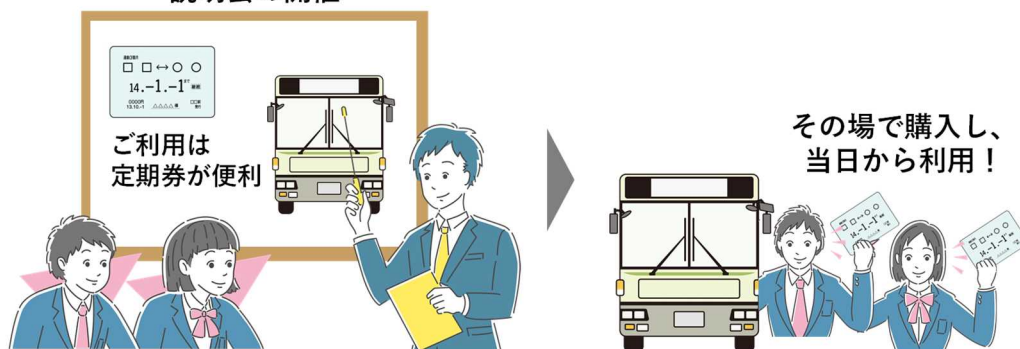


図 説明会の開催イメージ

施策③：「運転免許自主返納高齢者支援サービス」の継続

概要	○秋田県警察本部では、運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書の交付を受けた高齢者等に対して、同証明書を提示すればタクシーやバスなどの交通機関や協賛店舗等による各種割引を受けることができるサービスを展開しています。 ○この取組は、高齢者の移動手段としての地域公共交通利用の促進につながる取組であることから、今後も各種事業者等への協力要請を継続し、地域公共交通の利用者増につなげていきます。				
実施主体	警察本部等				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	サービスの展開				

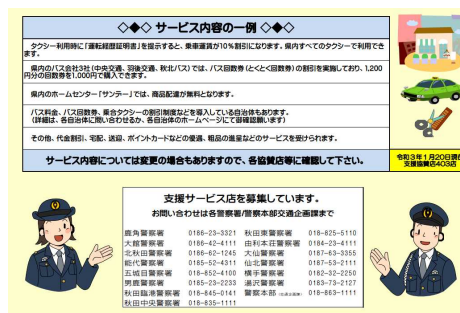


図 免許返納支援サービスの概要

2-3 基本目標3【地域に活力をもたらす地域公共交通ネットワークの構築】の達成に向けた施策の進め方

施策①：観光地等へアクセスする二次交通の充実、PRの強化					
概要	○県内の観光地へのアクセス手段となる地域公共交通の充実、そして、そのアクセス性の維持・向上を図るため、主要な交通拠点、とりわけ、広域ゲート拠点からの移動手段の充実を図ります。 ○併せて、二次交通の利用方法を分かりやすくPRすることで、その認知度向上を図っていきます。				
実施主体	交通事業者・市町村・県				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	二次交通の充実及びPRの実施				

【進め方のイメージ】

- 観光地への二次交通に関しては、例えば、本年7月に世界文化遺産登録を受けた縄文遺跡群については、そこへアクセスするための二次交通の改善が議論になっているなど課題も多く、関係者が連携して、改善を図っていく必要があります。



写真 伊勢堂岱遺跡



図 角館 MaaS の概要

- また、二次交通については、運行主体や広域ゲート拠点のHP等で周知されていることが多いですが、それが最新かつ分かりやすいものになっているか常に点検を行う必要があります。

施策②：観光施策と連動したレンタカーの利用促進					
概要	○新型コロナウイルス感染症の拡大の影響等を受けて、少人数・個人での旅行など新たな旅行ニーズが高まっており、レンタカーはこのようなニーズの受け皿となる主要な交通手段の一つです。 ○県としては、これまで観光施策と連動させたレンタカーの利用促進を図ってきており、引き続き、旅行者のニーズや事業者の声を的確に捉えながら、これを継続していきます。				
実施主体	県・レンタカー事業者				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	利用促進				

【進め方のイメージ】

- これまでも、県は、訪日外国人旅行者による利用促進を目的に、レンタカーを利用したモデルルートの設定や、利用方法に関する情報発信等を実施してきており、同旨の取組を継続していく予定です。
- このほか、県内空港の利用促進を図るための旅行商品造成支援を、当該空港の利用促進協議会を通じて実施してきていますが、旅行代理店等がレンタカー利用の商品造成をした場合に支援額を増額するなどの措置を講じるなど、レンタカー利用への誘導も行っており、同様の措置についても継続していく予定です。

施策③:コンテンツプロバイダーへのGTFSデータの展開					
概要	○観光地を訪れる訪問客等にとって、ナビタイムやジョルダンなどのコンテンツプロバイダーが提供する移動経路検索サービス等は不可欠なものとなっており、それへの掲載の有無は、地域公共交通の存否と同義だと言われることもあります。 ○県内の地域公共交通に関するオープンデータ化を進めるとともに、市町村における同データの作成及びオープンデータ化を推進し、コンテンツプロバイダーに対するGTFSデータを展開することで、掲載情報の充実・維持を図ります。				
実施主体	市町村・交通事業者・県				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	データの作成・更新及び展開 				

【進め方のイメージ】

○秋田県の地域公共交通（路線バス、コミュニティ交通等）に関する運行情報を市町村、交通事業者がGTFSフォーマットに基づいてデータ化し、それをコンテンツプロバイダーなどに対してオープンにすることで、経路検索サービス等への掲載を促し、利用者にとってわかりやすい情報の提供体制の構築を図ります。

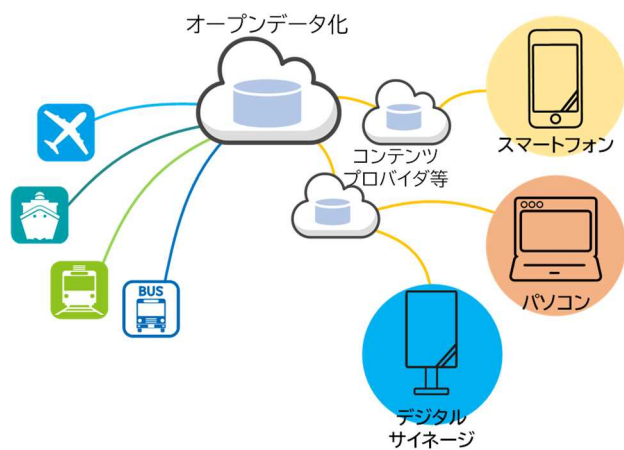


図 オープンデータの展開イメージ

施策⑤：バスロケーションシステムやデジタルサイネージの導入促進

概要	○地域公共交通の利用しやすきの向上に向けて、鉄道や路線バスの現在位置や運行情報などをリアルタイムに発信するバスロケーションシステム及びデジタルサイネージの導入を支援します。				
実施主体	県・市町村・交通事業者				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	導入支援				

【進め方のイメージ】

- バスロケーションシステムとは、GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し情報を提供するものであり、これにより、スマートフォンやデジタルサイネージなどで現在位置をリアルタイムに知ることができ、バスの遅延状況やおおよその待ち時間を把握することができます。
- 本県では特に冬季の積雪環境下において、路線バスの遅延等が発生する可能性が高くなることから、バスロケーションシステムの導入を推進することにより、利用者の利便性の向上を図ります。



図 バスロケーションシステムのイメージ

施策⑥：貨客混載の推進

概要	○地域公共交通の担い手を確保するとともに、人口減少に伴う輸送需要の減少が深刻な課題となっている地域等において、人流・物流サービスの持続可能性を確保するため、貨客混載による運送支援の実装を推進します。				
実施主体	交通事業者・県				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	実装支援				

【進め方のイメージ】

- 貨客混載とは、貨物と旅客の輸送・運行を一緒に行う形態のことを指し、鉄道や路線バス、タクシー、飛行機、フェリーなどで行われています。
- 本県においてもバス事業者の羽後交通の路線バス（本荘・象潟線）において、貨客混載の取組を行っており、地域公共交通と物流双方の維持・確保に向けた効率化・生産性の向上に取り組んでいるところです。今後もこうした取組の水平展開を図ります。

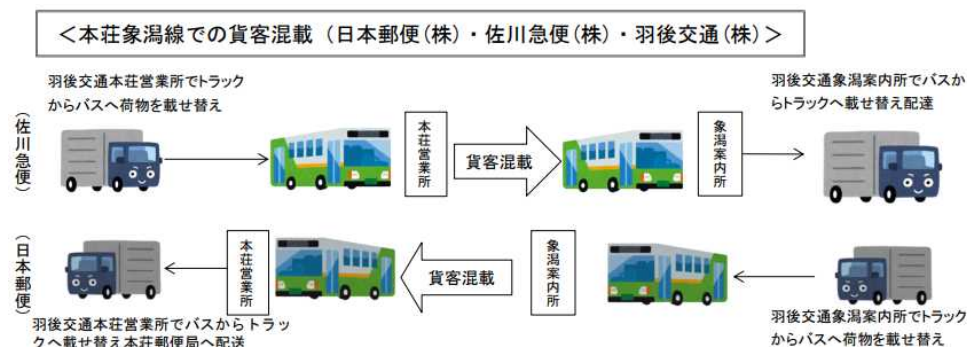


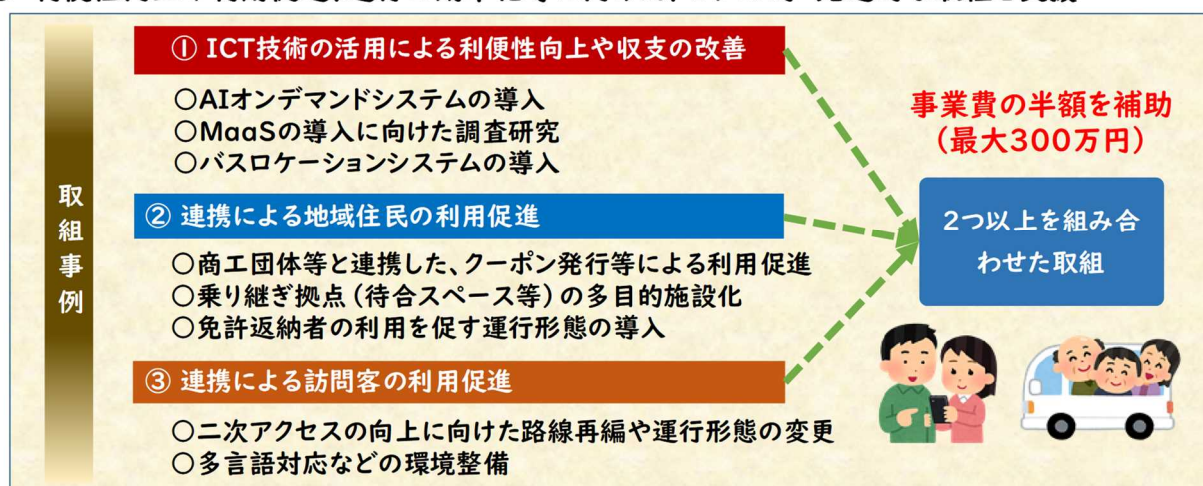
図 貨客混載のイメージ

2-4 基本目標4【地域公共交通を元気にする地域の創意工夫の促進による利便性向上・利用者増】の達成に向けた施策の進め方

施策①:「地域公共交通活性化チャレンジ事業」の実施とその活用促進					
概要	○地域公共交通の利便性・効率性の向上や、利用促進につながる各地域における取組などに対する支援制度である、地域公共交通活性化チャレンジ事業を推進します。				
実施主体	県・市町村・交通事業者				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	チャレンジ事業の推進				

【チャレンジ事業のイメージ(2021年度)】

○ 利便性向上や利用促進、運行の効率化等に向けた、モデル的・先進的な取組を支援



【採択された事業(2021年度)】

秋田市

1. 買物タクシー

高齢者の移動手段確保のため、タクシー会社及びスーパー等と連携した「買物タクシー」の実証運行を実施。

2. バスロケーションオープンデータ化

バスの位置情報を公開し、乗換情報を提供。GPS端末等は市販部品を購入・組立て、オープンソース化されているプログラムを活用し、導入・運用費用を安価に。

秋田県立大学(由利本荘市)

1. タブレットによる乗り違い交通予約システムの構築

①タブレット・モバイルWi-Fi機器の貸し出し

インターネット未契約、スマホ・タブレット等未所持世帯にタブレット・モバイルWi-Fi機器の貸出。

②相乗りシステムの構築

予約確定時点で登録利用者全員に対し、相乗りを呼びかけるメッセージを通知。

施策②:先進事例など知見・ノウハウ獲得のための勉強会の開催					
概要	○市町村における地域公共交通計画の策定促進や、地域公共交通に関する取組の推進に向けて、各種法制度や、他都市での事例等を習得する場として、市町村の交通担当者や交通事業者を対象とした勉強会を定期的を開催します。				
実施主体	県・国（運輸局）				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	勉強会の開催 				

【勉強会のイメージ】

○勉強会は年に概ね2回開催することとし、以下の概要で行うことを想定します。

○なお、県が企画立案を行うとともに、国（運輸局）が県からの相談に応じて、事例の提案や講演者との仲介を行います。

表 勉強会の開催概要(案)

開催回数	開催時期	内容
1回目	年度当初 (4月頃)	○地域公共交通部局初任者を対象とした勉強会とし、具体的に、以下の項目等を想定。 【勉強会の項目案】 ・地域公共交通活性化再生法の概要 ・地域公共交通確保維持事業、モビリティサービス関連補助事業などの国庫補助事業に概要 ・道路運送法の概要 ・県補助事業の概要 ・県内事例の紹介
2回目	年度中盤 (10月頃)	○応用編として、先進的な取組等新たな知見の獲得を目指す勉強会とし、具体的には以下の項目等を想定。 【勉強会の項目案】 ・地域公共交通大臣表彰受賞地域の取組等（自治体及び交通事業者の先進的な取組）の紹介 ・MaaS等新たな技術を活用した事例の紹介 ・国から最新のトピックの紹介

施策③：市町村や交通事業者による施策連携や関係強化を促すための協議のサポート					
概要	○各市町村等においては、施策の企画立案に当たっての他の市町村や交通事業者との協議に難航することもあり、その際に、中立的な立場、他の市町村等の事例の蓄積がある県が必要に応じて関わるほか、場合によっては、議論の場を設けるなどして円滑な協議を積極的にサポートします。				
実施主体	県				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	協議のサポート（適宜） →				

【サポートする案件のイメージ(例)】

- 地域内に新たなサービスを導入する場合の当該市町村と既存事業者との協議が難航している場合
- 周辺市町村と施策連携が必要であるものの、ノウハウや知見がなく難航している場合 等

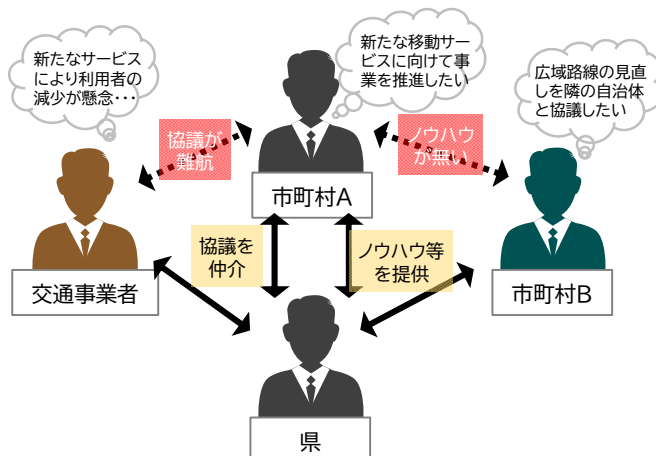


図 協議サポートのイメージ

施策④：県内の知見共有、計画の実効的なフォローアップのための情報データベースの構築・共有					
概要	○各市町村等からは他市町村の取組に関する情報を求める声があるほか、県としても、地域公共交通施策の企画立案はもとより、本計画の効果的なフォローアップをしていくためには、可能な限り、各市町村や交通事業者の情報を把握しておく必要があります。 ○現在も、県では、一定の情報を各市町村から収集した上でフィードバックをしているところですが、よりニーズに沿った内容となるよう市町村等の意向を詳細に把握し、当該データベース（施策立案等参考資料）のブラッシュアップを図っていきます。				
実施主体	県・市町村・交通事業者				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	データベースの構築・更新 →				

2-5 基本目標5【新たな技術等を活用して、誰にとっても使いやすい地域公共交通への進化】の達成に向けた施策の進め方

施策①：オープンデータ化の確実な実施と維持管理体制の構築					
概要	○地域公共交通の運行情報等に係るデータについて、ダイヤ改正等に合わせた情報の更新やオープンデータ化に係る管理体制の構築により、オープンデータ化の徹底を図ります。				
実施主体	市町村・交通事業者・県				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	体制の構築 継続的な運用（定着）				

【進め方のイメージ】

- 令和3年度中に県内全ての乗合バス（市町村営のコミュニティバスも含む）について、県バス協会のHPにおいてオープンデータ化を完了しています。【予定】
- 市町村や交通事業者は、県が実施したオープンデータ作成講座等で習得した知見を組織内で引継ぎながら、情報の更新等を適宜実施していきます。県も必要なサポートがあれば、内容に応じて実施していきます。
- 県としては、県補助の交付要件に、市町村等によるオープンデータ化とその情報の適宜更新を追加することを予定しています。

施策②：オープンデータ化を基にしたサービスの高度化（バスロケ、デジタルサイネージの導入等）					
概要	○①のオープンデータ化された情報をベースとして、地域公共交通の利用しやすいの向上に向けて、鉄道や路線バスの現在位置や運行情報などをリアルタイムに発信するバスロケーションシステム及びデジタルサイネージの導入を支援します。				
実施主体	県・市町村・交通事業者				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	導入支援				

【進め方のイメージ】

- 2-3 施策⑤と同じ。

施策③：「地域公共交通活性化チャレンジ事業」の実施とその活用促進（再掲）					
概要	○地域公共交通の利便性・効率性の向上や、利用促進につながる各地域における取組などに対する支援制度である、地域公共交通活性化チャレンジ事業を推進します。				
実施主体	県・市町村・交通事業者				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	チャレンジ事業の推進				

施策④:ICカード等の導入と利用可能エリアの拡大

概要	○秋田県では、今後、秋田市や秋田中央交通、J R 東日本（一部エリア）、秋北バス（一部区間）が交通系 I C カードの導入を決めているなど、地域公共交通利用者の更なる利便性向上が期待されます。 ○また、I C カード以外のキャッシュレス決済サービスも、乗降時の利用者の利便性向上につながることから、その積極的な導入も期待されます。				
実施主体	秋田市・秋田中央交通・J R 東日本・秋北バス・県				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	● 導入（秋田市エリア、秋北バス一部区間） ● 拡大（J R 東日本） IC カードの導入拡大やその他キャッシュレス決済サービスの導入検討				

【進め方のイメージ】

- 地域連携 I C カードは J R 東日本が展開するシステムであり、J R 東日本の交通系 I C カード・Suica と各地域の交通機能をまとめた「2 in 1 カード」です。
- Suica のように全国で利用することができるほか、地域独自の交通ポイントの付与なども行うことができます。



図 地域連携 IC カードのイメージ

施策⑤:新たなモビリティサービスの導入

概要	○MaaS をはじめとして、将来的な新たなモビリティサービスの導入及び県内での水平展開に向けて、県内における取組の推進や、他都市における事例の調査・研究、さらには、導入を検討する地域との連携強化を図ります。				
実施主体	県・市町村・交通事業者				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	調査・研究・案件形成				

【進め方のイメージ】

- MaaS（マース: Mobility as a Service）とは、地域住民など一人一人の移動ニーズに対応して、複数の地域公共交通や、それ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、サービス等を提供するものです。
- 全国的にも様々なサービスが展開されていますが、県内でも、男鹿市や仙北市で J R 東日本により TOHOKU MaaS が導入されており、その横展開やサービス内容の充実などについて、地域で議論していくことが想定されます。



図 MaaS のイメージ

施策⑥：交通拠点等の利用環境改善の推進

概要	○交通拠点やバス車両等における、快適性の向上やバリアフリー化の推進等の、利用環境の改善を通じて、高齢者や障がい者をはじめとしたあらゆる人にとって使いやすい地域公共交通の実現に努めます。				
実施主体	交通事業者・市町村・県				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	利用環境改善の推進				

【進め方のイメージ】

○待合所などの交通拠点におけるデジタルサイネージの設置や、交通拠点のリニューアル等を通じて、ストレスのない待合環境の整備や、利用しやすい交通拠点への転換などの利用環境改善に係る整備を推進します。



図 秋田駅の AI サイネージ

表 拠点の改善内容

圏域	拠点名	改善内容	実施主体	共用時期
鹿角・北秋田圏域	大館駅	○駅舎の建て替え ○駅前広場等の整備	大館市	2023 年度
	鷹ノ巣駅（JR）・鷹巣駅（秋田内陸線）	○乗り入れ環境の改善 ○案内・標識の改善	北秋田市	
	鹿角花輪駅	○駅前広場等の整備	鹿角市	
山本圏域				
秋田圏域	追分駅	○バリアフリー整備	秋田市	
	男鹿駅	○待合スペースの改善	男鹿市	
由利圏域	羽後本荘駅（JR・鳥海山ろく線）、岩城みなと駅、羽後亀田駅、西目駅、矢島駅（鳥海山ろく線）、前郷駅（鳥海山ろく線）、道の駅おおうち、道の駅東由利、道の駅西目、鳥海菜らんど	○乗り継ぎ拠点の整備	由利本荘市	
	象潟駅・金浦駅・仁賀保駅	○案内・標識等の充実	にかほ市	
仙北圏域	大曲駅、羽後長野駅、神宮寺駅、刈和野駅、羽後境駅、大曲バスターミナル、南外支所、神岡支所、中里温泉	○ターミナル機能の整備	大仙市	
	角館駅、田沢湖駅	○ハブ拠点の設定 ○乗り継ぎ案内等の充実	仙北市	

※上記の内容は各自治体の地域公共交通計画に記載の内容等を踏まえて作成

施策⑦：ダイヤ改正情報の共有や乗継利便向上のための協議の場の設置による各主体間の連携強化					
概要	○鉄道とバス、鉄道と鉄道（ＪＲと三セク鉄道など）の接続性の最適化に向けて、各交通事業者のダイヤ改正情報等について、円滑に共有できるスキームを構築します。				
実施主体	秋田県・交通事業者・市町村				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	スキーム構築 円滑な情報共有				

【進め方のイメージ】

- 交通事業者間の情報共有の円滑化を図るため、関係する市町村や県が仲介役となり、ダイヤ改正情報やその他各種取組の情報などを共有し、利用者の更なる利便性向上を図ります。
- また、事業者間での連携を促進し、交通モード間で連携した取組の展開などを促します。

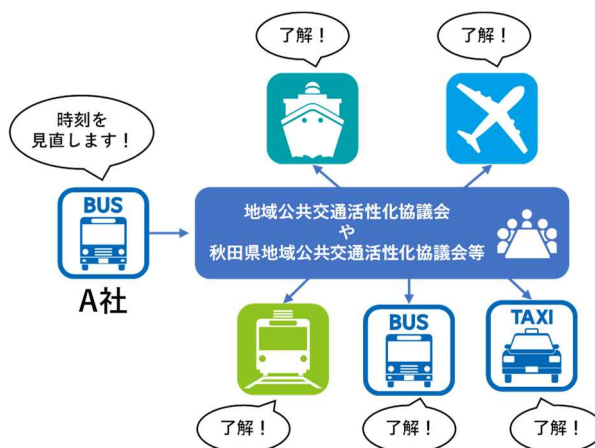


図 情報共有のイメージ

2-6 基本目標6【地域公共交通を支える運営基盤の強化】の達成に向けた施策の進め方

施策①:先進事例等に係る知見・ノウハウ獲得のための勉強会の開催(再掲)					
概要	○市町村における地域公共交通計画の策定促進や、地域公共交通に関する取組の推進に向けて、各種法制度や、他都市での事例等を教育する場として、市町村の交通担当者や交通事業者を対象とした勉強会を定期的に開催します。				
実施主体	県・国（運輸局）				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	勉強会の開催				

施策②:リクルート活動の強化に向けた取組の推進					
概要	○交通事業者の安定的な運営基盤の構築に向けて、交通事業者や業界団体、国等が引き続き連携し、積極的なリクルート活動を行うとともに、県では運輸事業振興助成交付金の拠出等を通じて支援を継続します。 ○「女性活躍の環境整備」や「子育て支援」の観点にも着目し、多様な人材の確保に努めます。				
実施主体	交通事業者・業界団体・国（運輸局）・県				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	支援の実施				

施策③:デジタル技術等を積極的に活用した業務の効率化					
概要	○交通事業者や業界団体は、その運営基盤の強化に向けて、デジタル技術等を積極的に活用し、業務の効率化等を通じて、マンパワー不足に対応した体制等に向けた取組を、積極的に進めます。				
実施主体	交通事業者・業界団体				
スケジュール	2022	2023	2024	2025	2026
	取組の推進				

【進め方のイメージ】

- ICT技術の活用などにより、通常対面で行う点呼（体調等、アルコール検知等）をカメラ・モニター等の映像・音声等を中継して実施する「IT点呼」やロボットなどの点呼支援機器を利用する「自動点呼」などの手法も確立されています。
- これによりリモートで点呼を行うことができ、マンパワーの効率化等が期待されるため、本県でもこうした取組などを推進し、運営基盤の強化を図ります。

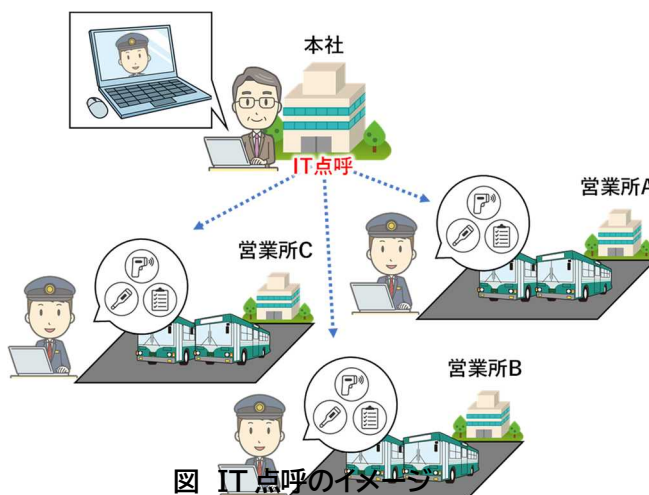


図 IT点呼のイメージ

第6章 計画の実現化方策

1. 計画の推進体制

1-1 計画の推進・管理体制

本計画の推進に当たっては、県や市町村、交通事業者、利用者代表、学識経験者等で構成される「秋田県地域公共交通活性化協議会」が実施施策の進捗管理や、基本目標の達成状況の確認（数値目標に対するモニタリング）等を行います。

また、進捗状況等の確認だけではなく、その検証・分析を行ったうえで、必要があれば施策の追加・拡充や、施策内容の改善等を行うなどし、地域公共交通を取り巻く環境のめまぐるしい変化に柔軟に対応できる計画の管理・運用を行うものとします。

1-2 推進主体と基本的な役割

計画の推進に当たっては、秋田県地域公共交通活性化協議会が中心となって、市町村、交通事業者、国、関係団体等、さらには利用者たる県民と連携・協働して、以下に示すそれぞれの役割を担うものとします。

表 推進主体と基本的な役割

推進主体	基本的な役割
秋田県地域公共交通活性化協議会	○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の進捗管理及び推進を図るとともに、地域公共交通の維持・確保、さらにはその活性化に向けた検討を行う。 ○他の分野とも連携を図るために構成員同士や、その他の関係者との“橋渡し”となる役割を担い、県全体での取組の推進を図る。
県	○秋田県地域公共交通活性化協議会の事務局として、同協議会が上記役割を果たせるよう必要な取組を推進する。 ○本計画で掲げる施策（県分）について、関係者と連携しながら着実に推進する。
市町村	○本計画で掲げる施策（市町村分）について、関係者と連携しながら着実に推進する。 ○各市町村において地域公共交通計画を策定し、県計画との整合を図りつつ、地域内を運行する地域公共交通に対する取組を推進する。
交通事業者	○本計画で掲げる施策（交通事業者分）について、関係者と連携しながら着実に推進する。 ○各種運行に関する情報やデータ等を県や市町村とも共有し、地域公共交通施策の発展に貢献する。
国	○国全体の視点から、本県における取組に対する助言等を行うとともに、他の都道府県・他都市の取組などの新たな知見等の提供などを行う。
利用者	○地域公共交通を“乗って守る”という考えを共有し、積極的に活用するように努める。

計画の検証および地域公共交通確保維持改善事業に関する協議等を行うため、年度ごとに秋田県地域公共交通活性化協議会を開催し、計画に位置付ける事業等の実施状況及び実施結果の検証等を行います。

秋田県地域公共交通計画

2022－2026

策定：2022 年(令和 4 年)3 月

発行：秋田県地域公共交通活性化協議会

編集：秋田県 観光文化スポーツ部 交通政策課

(秋田県地域公共交通活性化協議会 事務局)

〒010-8572

秋田県秋田市山王三丁目1-1

電話：018-860-1283