

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		
	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	

※生活バス及びマイタウン・バスは県補助対象路線数

※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

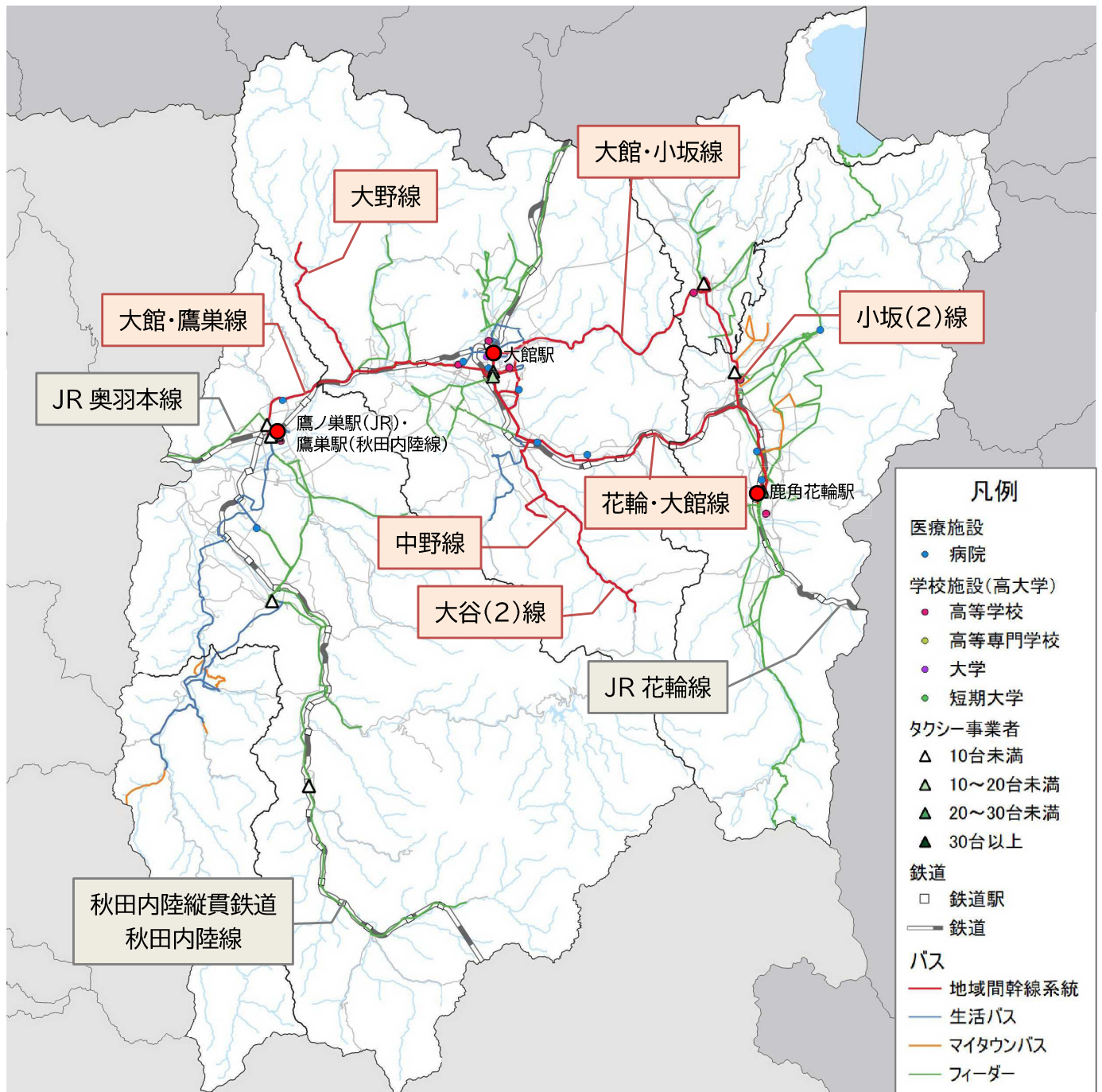


図 公共交通の運行状況(鹿角・北秋田圏域)

※ 上の図におけるバス路線は県の運行補助の対象路線に限る。
(P83、P87、P91、P95、P99も同様とする。)

③公共交通によるカバー範囲

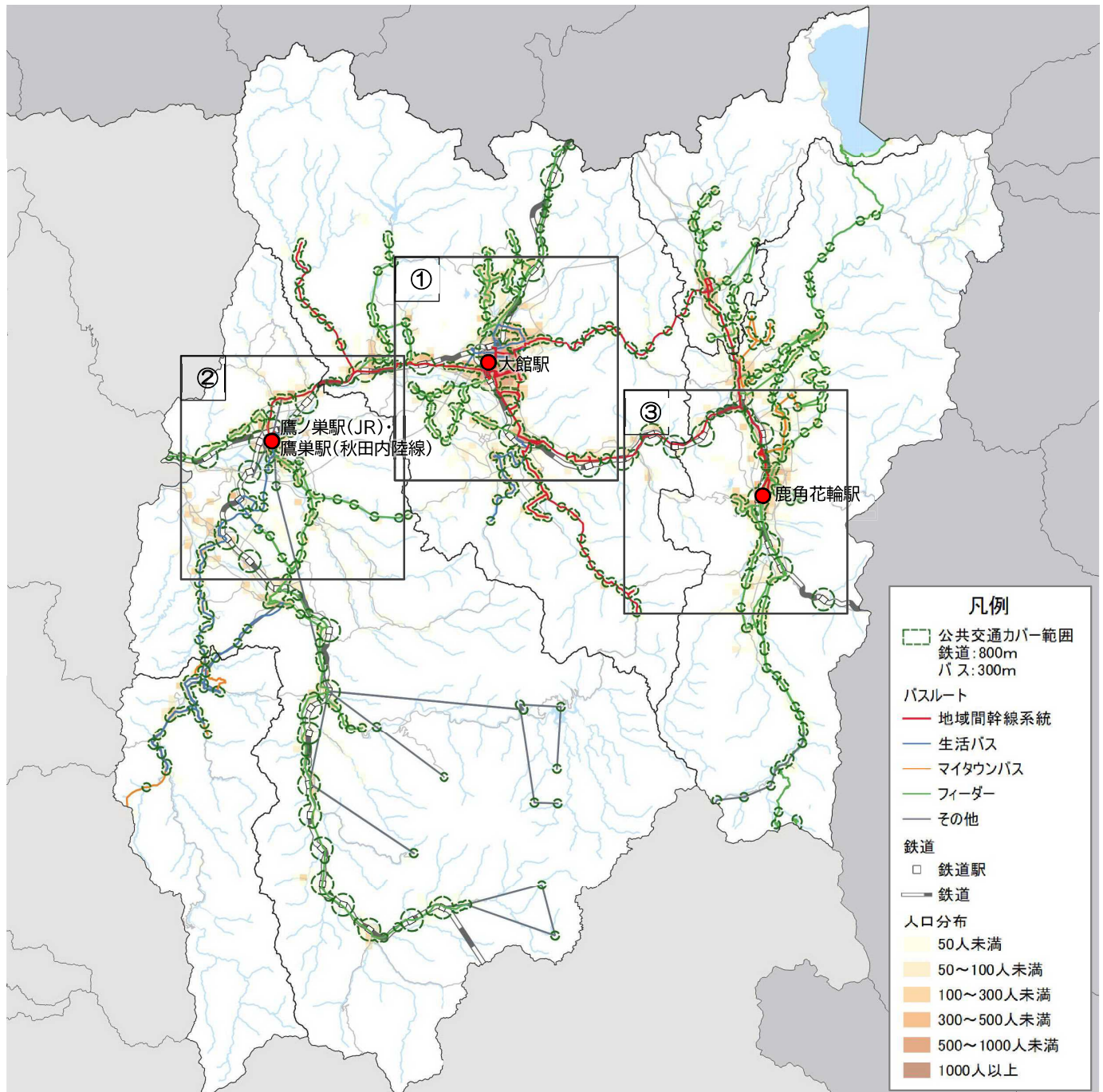


図 地域公共交通によるカバー範囲(鹿角・北秋田圏域)

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	100.00%
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	98,123.2 人	67.1%
③ ①+②の範囲内の人口	107,033.2 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

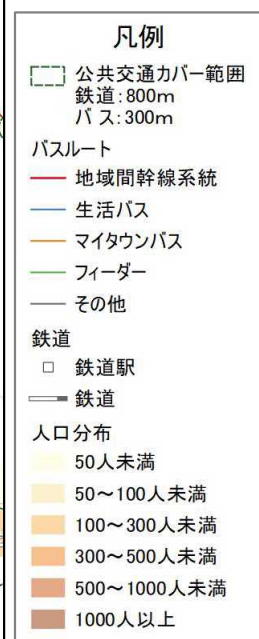
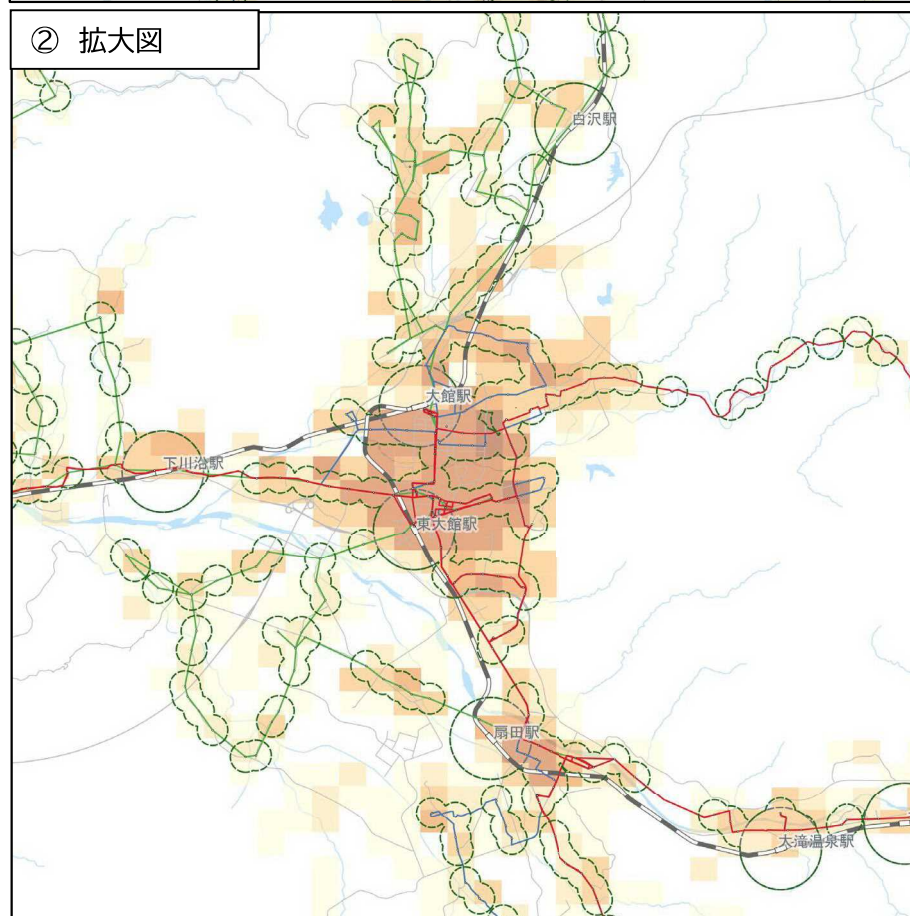
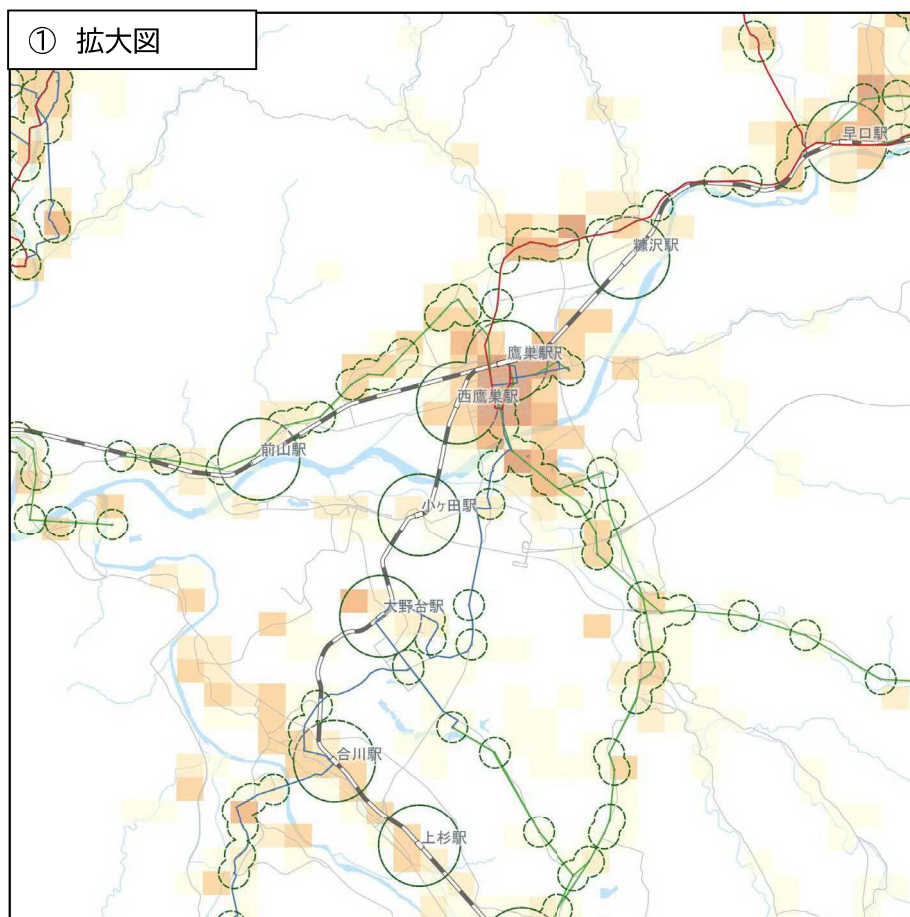


図 地域公共交通によるカバー範囲(鹿角・北秋田圏域)拡大図(1/2)

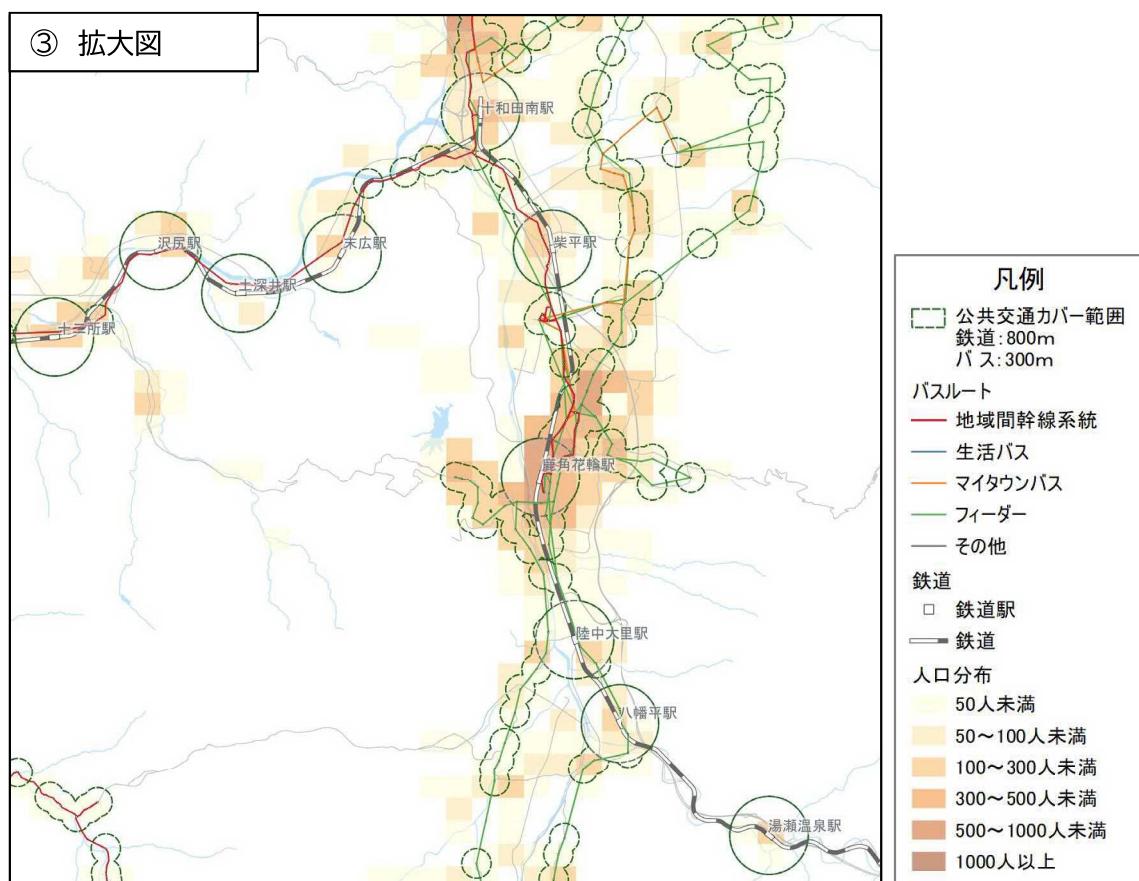


図 地域公共交通によるカバー範囲(鹿角・北秋田圏域)拡大図(2/2)

(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	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
能代市				●	●	●	●	●	●	●	●
藤里町						●	●				
三種町				●		●				●	
八峰町				●			●	●			

②公共交通の運行状況図

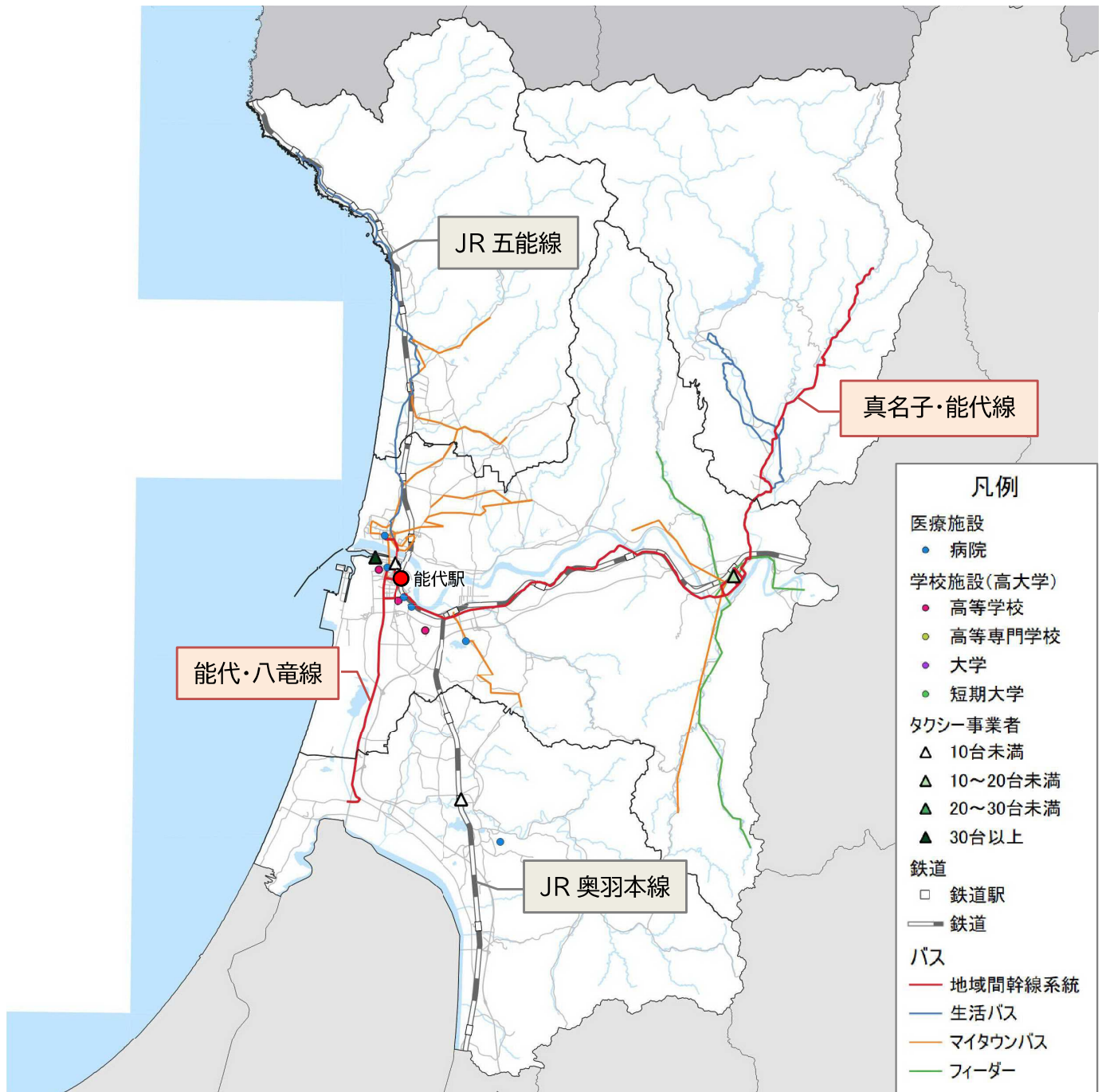


図 公共交通の運行状況(山本圏域)

③公共交通によるカバー範囲

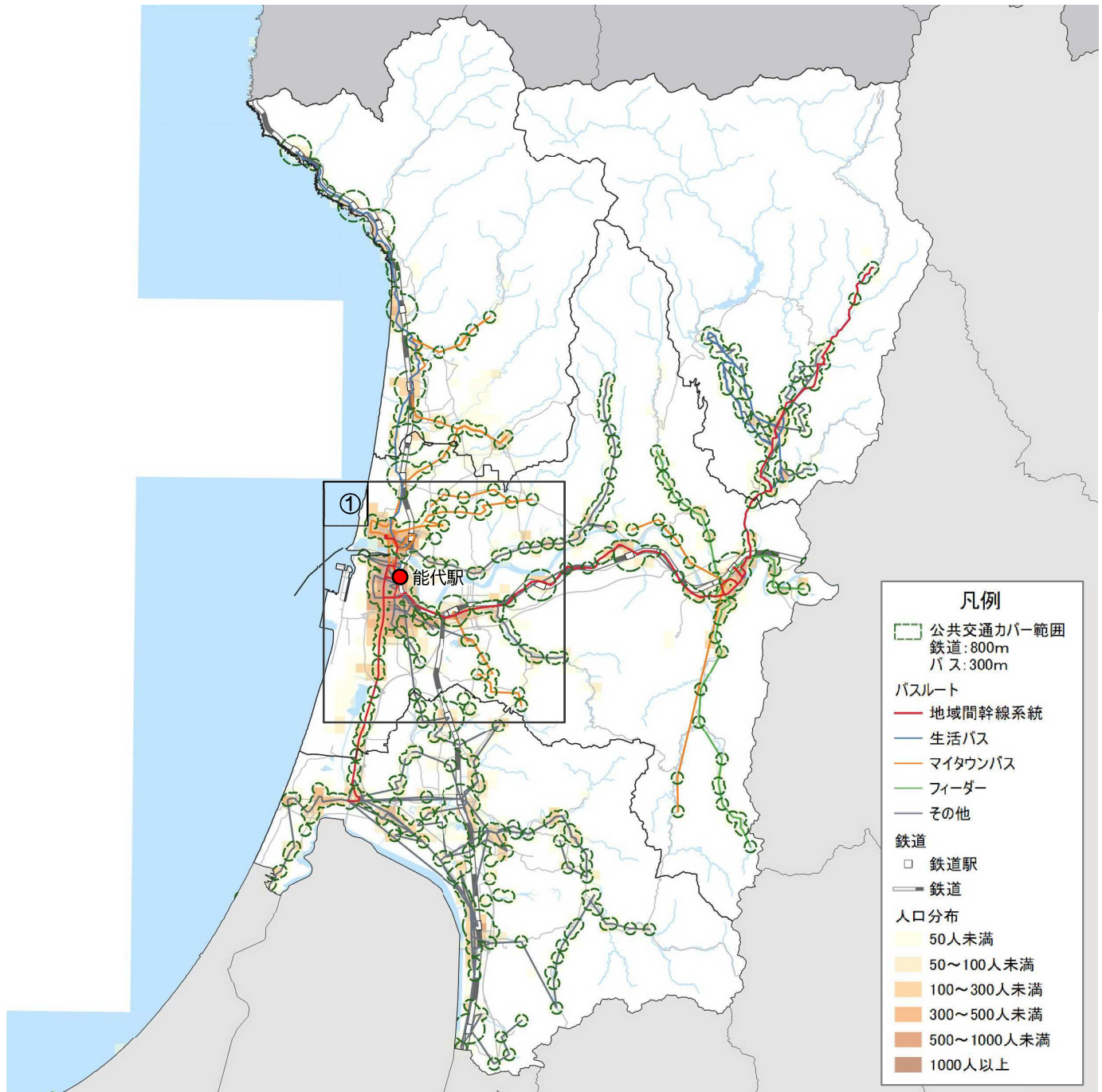


図 公共交通によるカバー範囲(山本圏域)

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	100.00%
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%

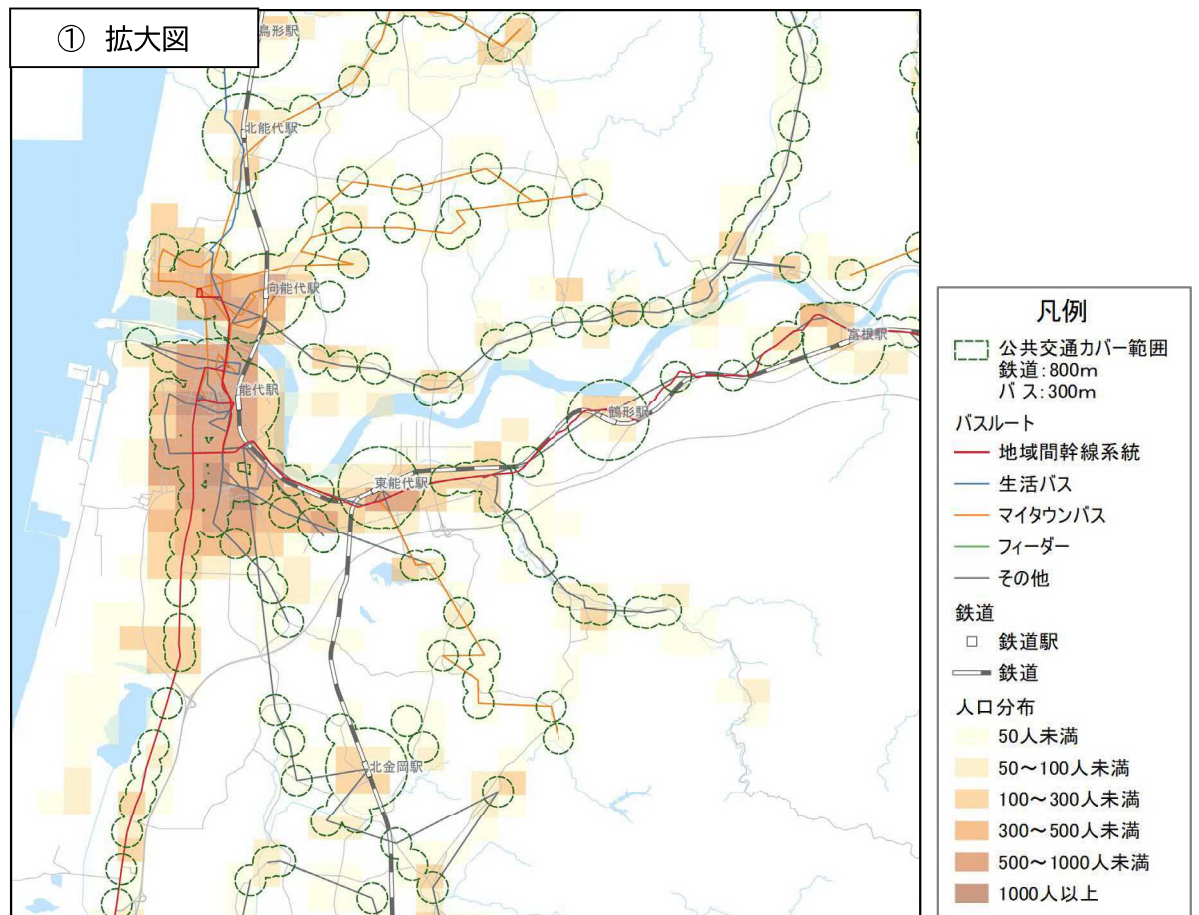


図 地域公共交通によるカバー範囲(山本圏域)拡大図

(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	(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
秋田市	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●
男鹿市				●				●	●	●	●
潟上市				●		●	●		●	●	
五城目町						●				●	
八郎潟町				●		●					
井川町				●		●					
大潟村						●				●	

②公共交通の運行状況図

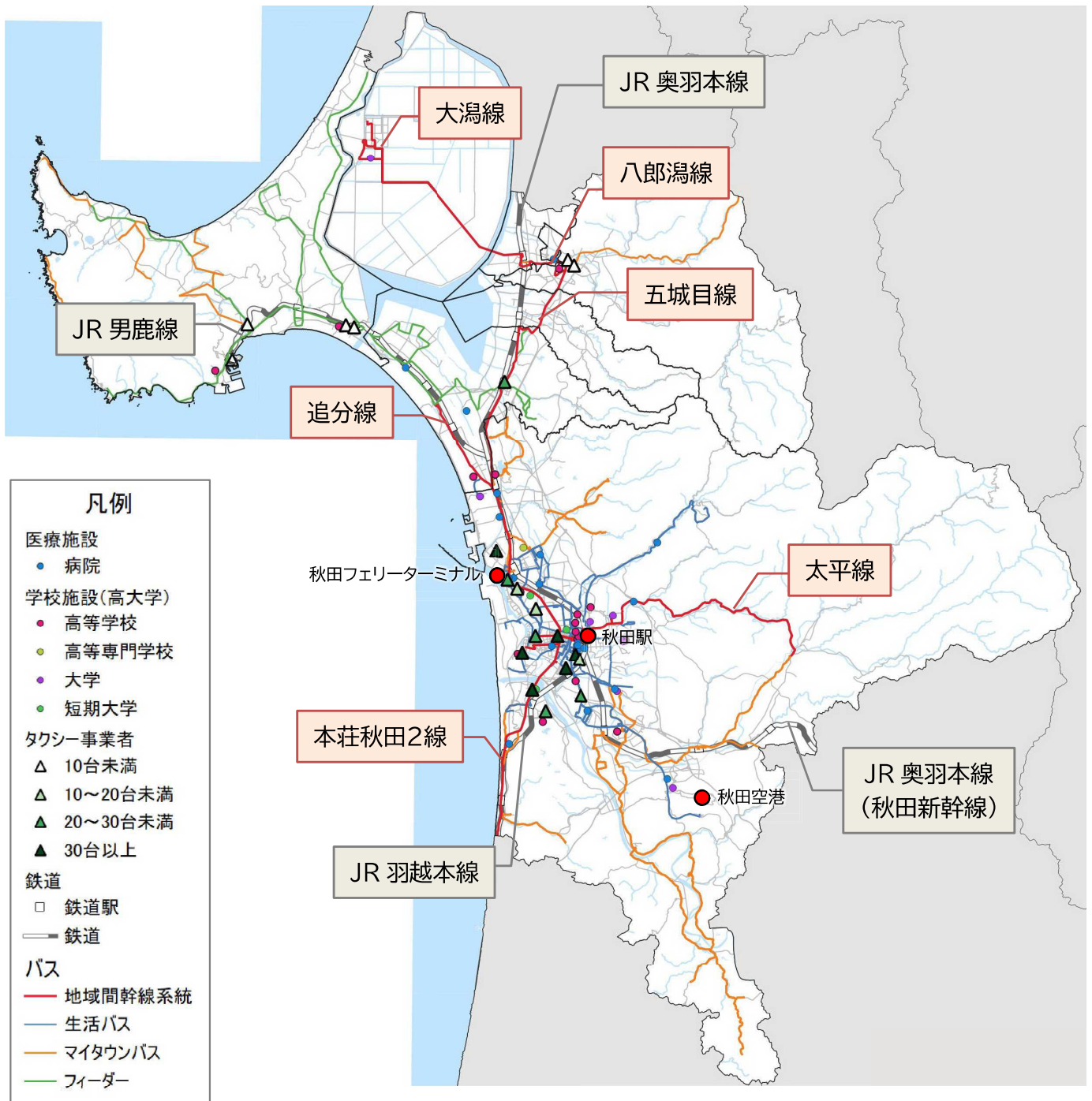


図 公共交通の運行状況(秋田圏域)

③公共交通によるカバー範囲

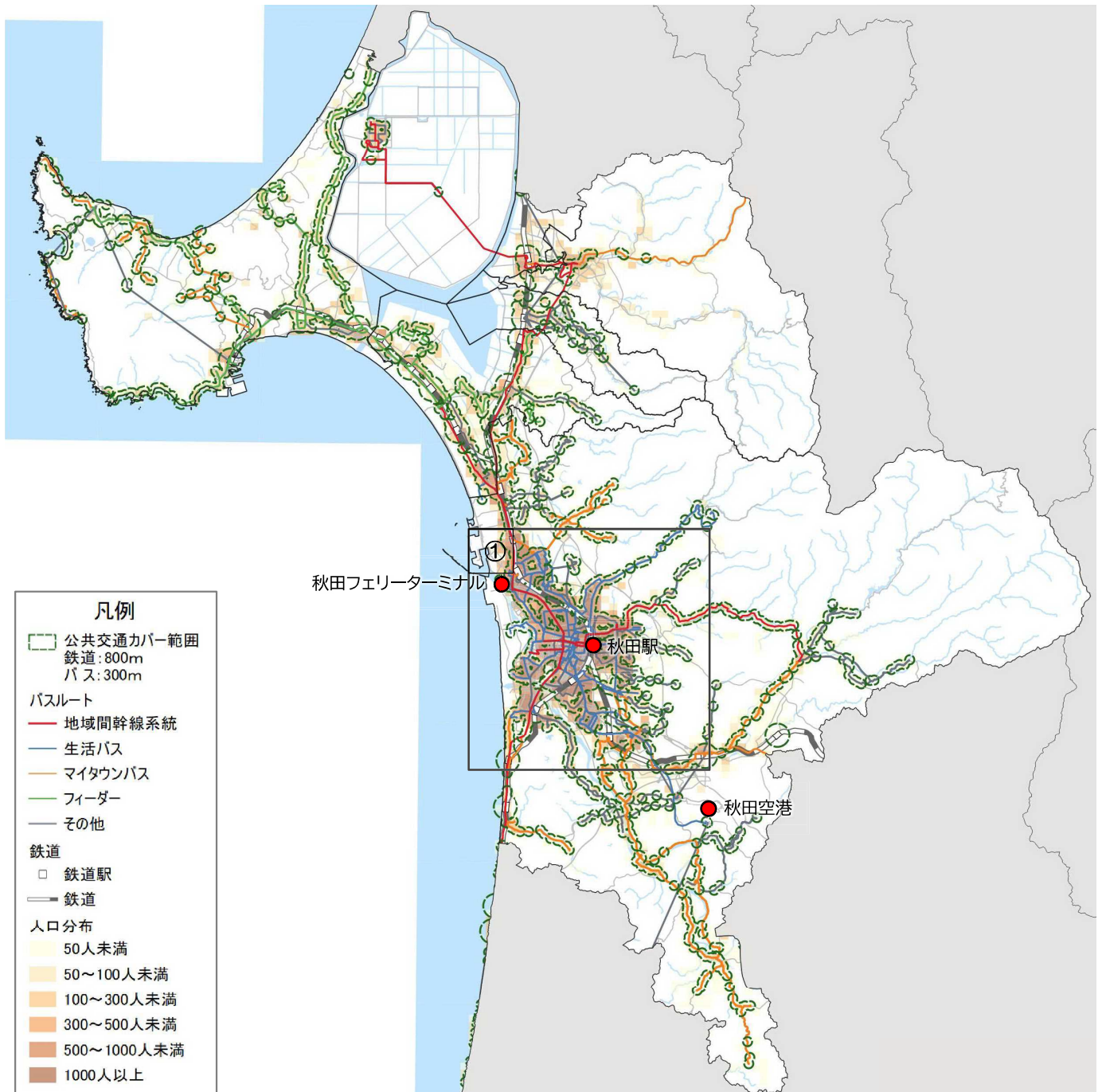


図 公共交通によるカバー範囲(秋田圏域)

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	100.00%
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	328,192.1 人	82.0%
③ ①+②の範囲内の人口	344,084.8 人	85.9%

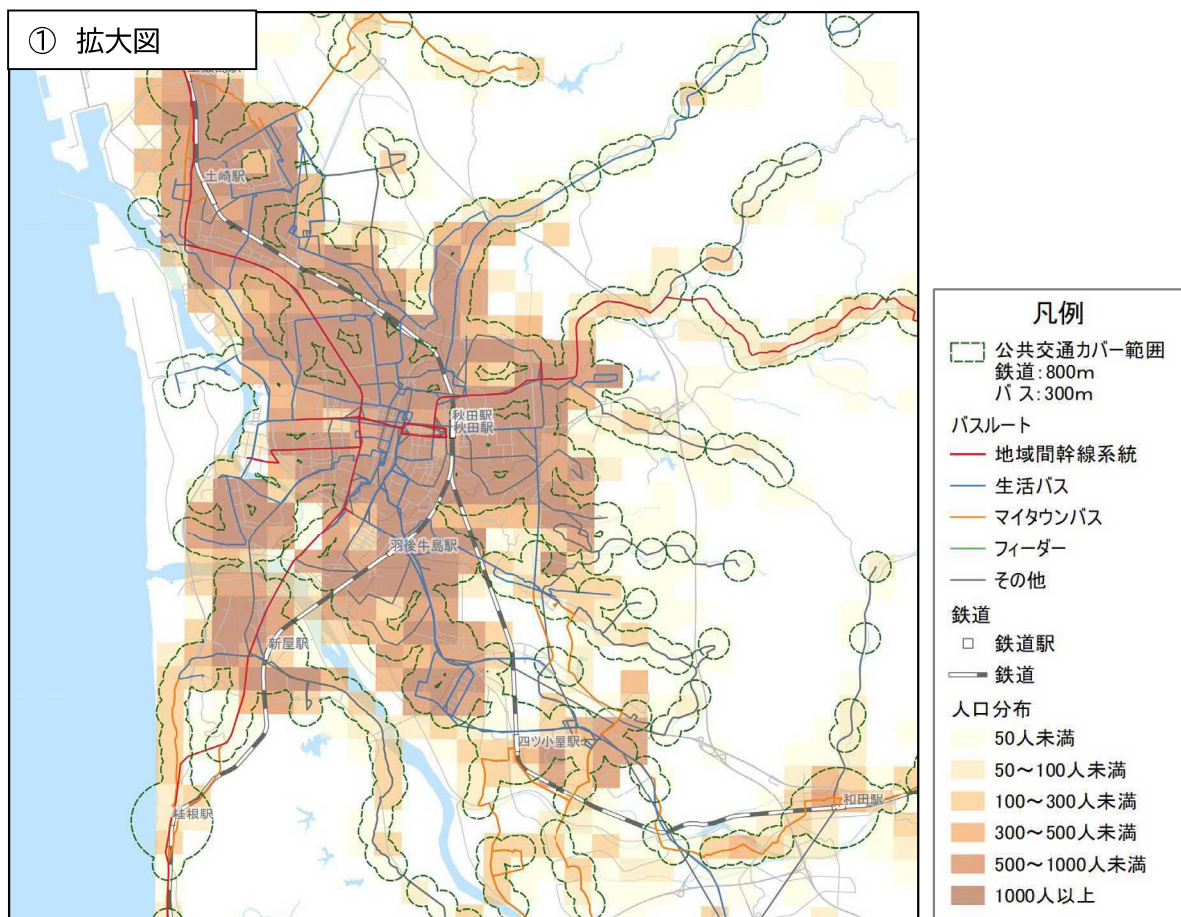


図 地域公共交通によるカバー範囲(秋田圏域)拡大図

(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



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

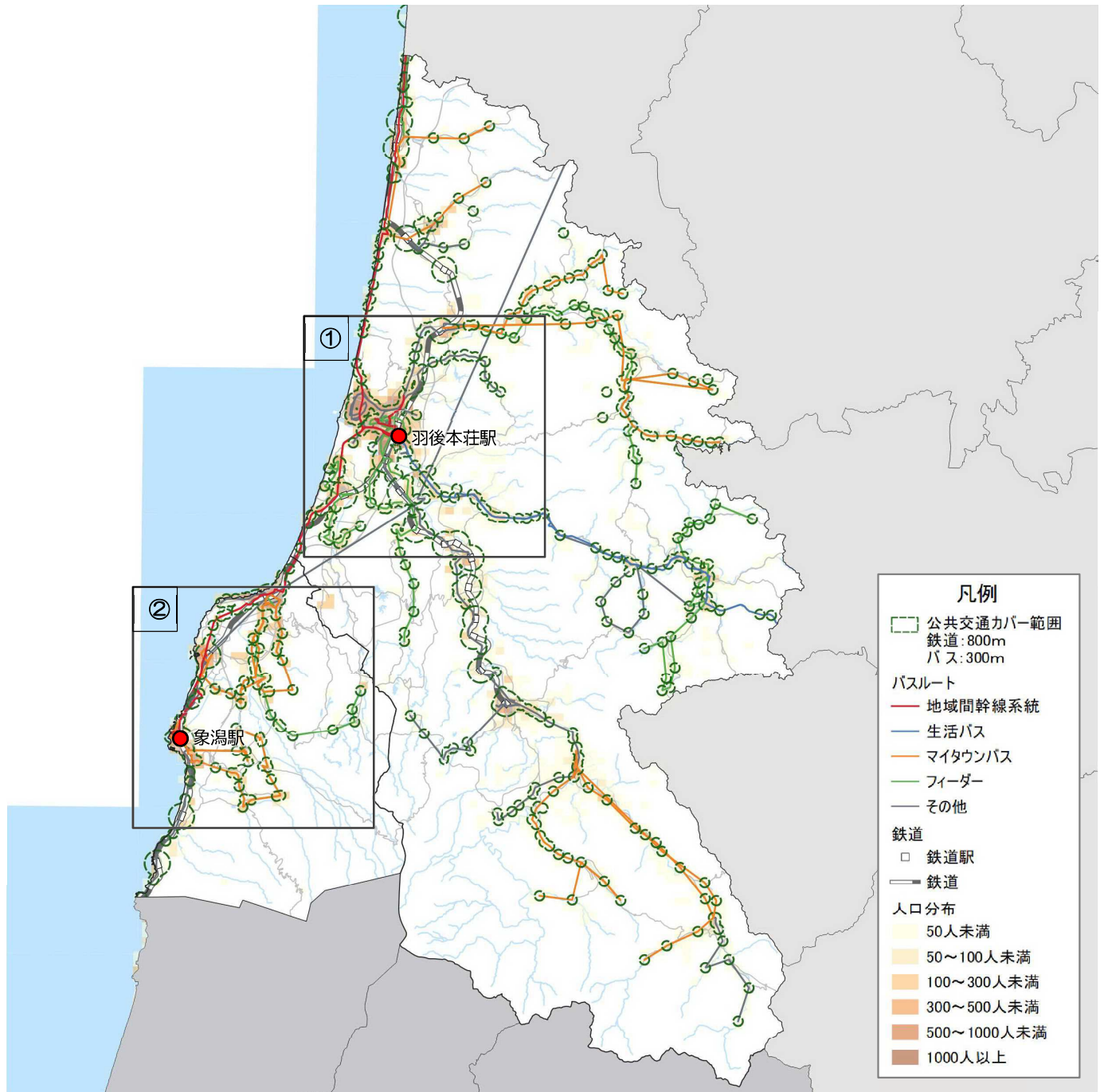


図 公共交通によるカバー範囲(由利圏域)

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	100.00%
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%

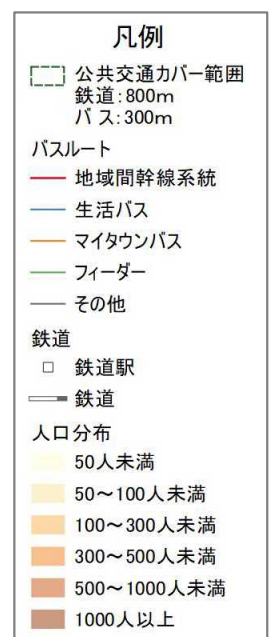
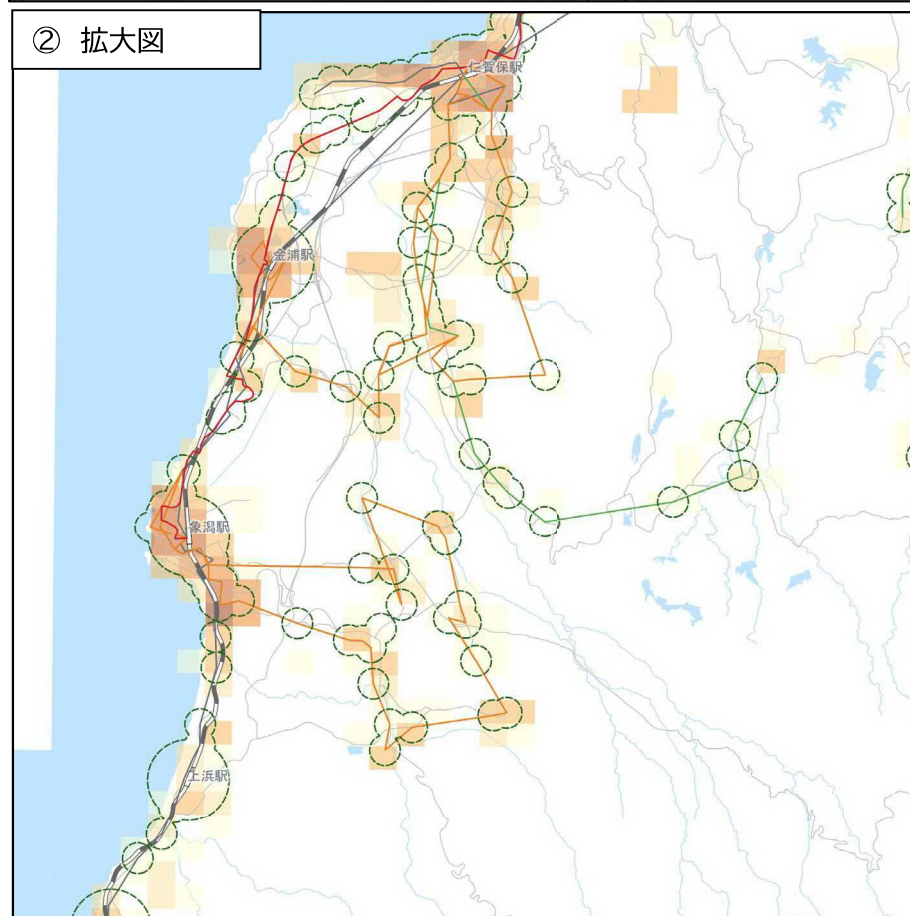
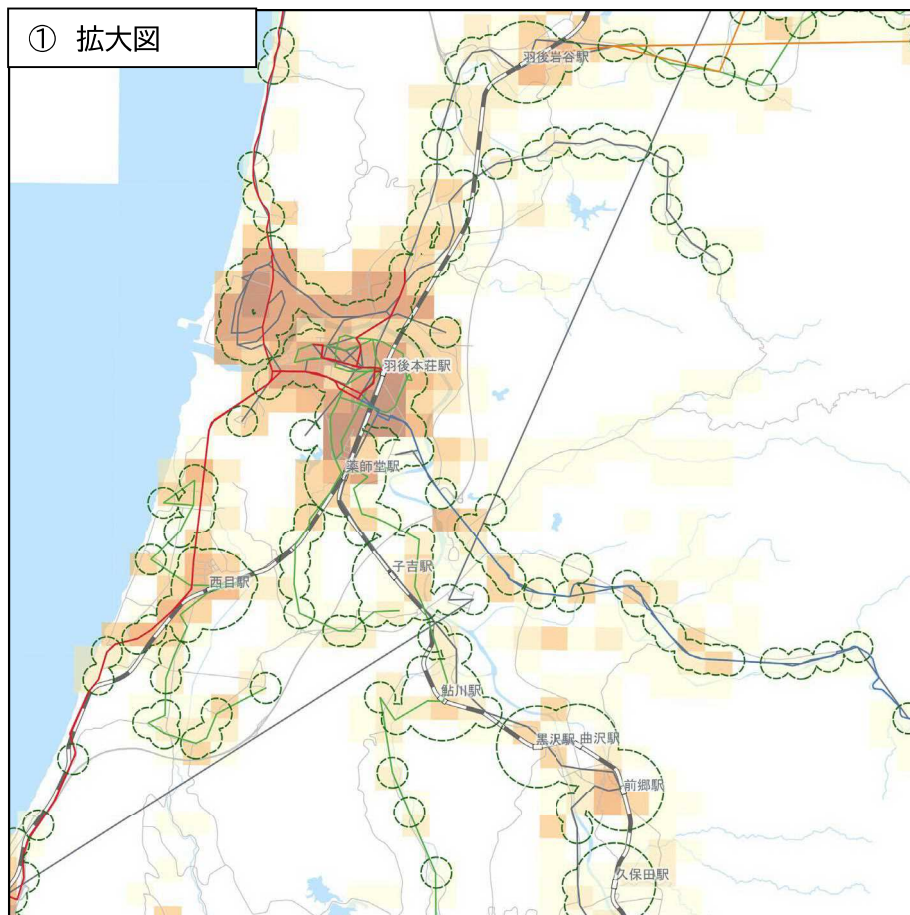


図 地域公共交通によるカバー範囲(由利圏域)拡大図

(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

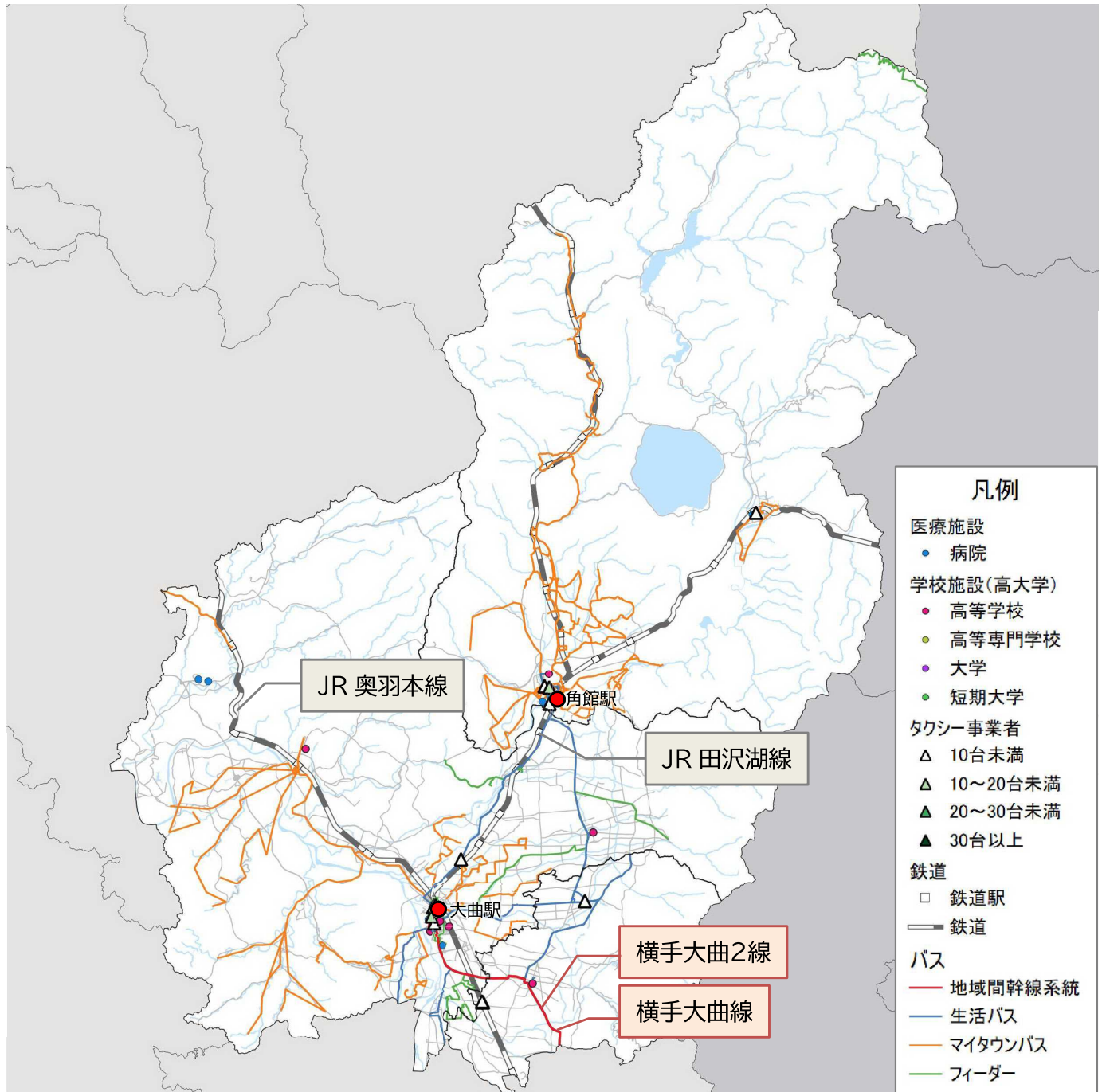


図 公共交通の運行状況(仙北圏域)

③公共交通によるカバー範囲

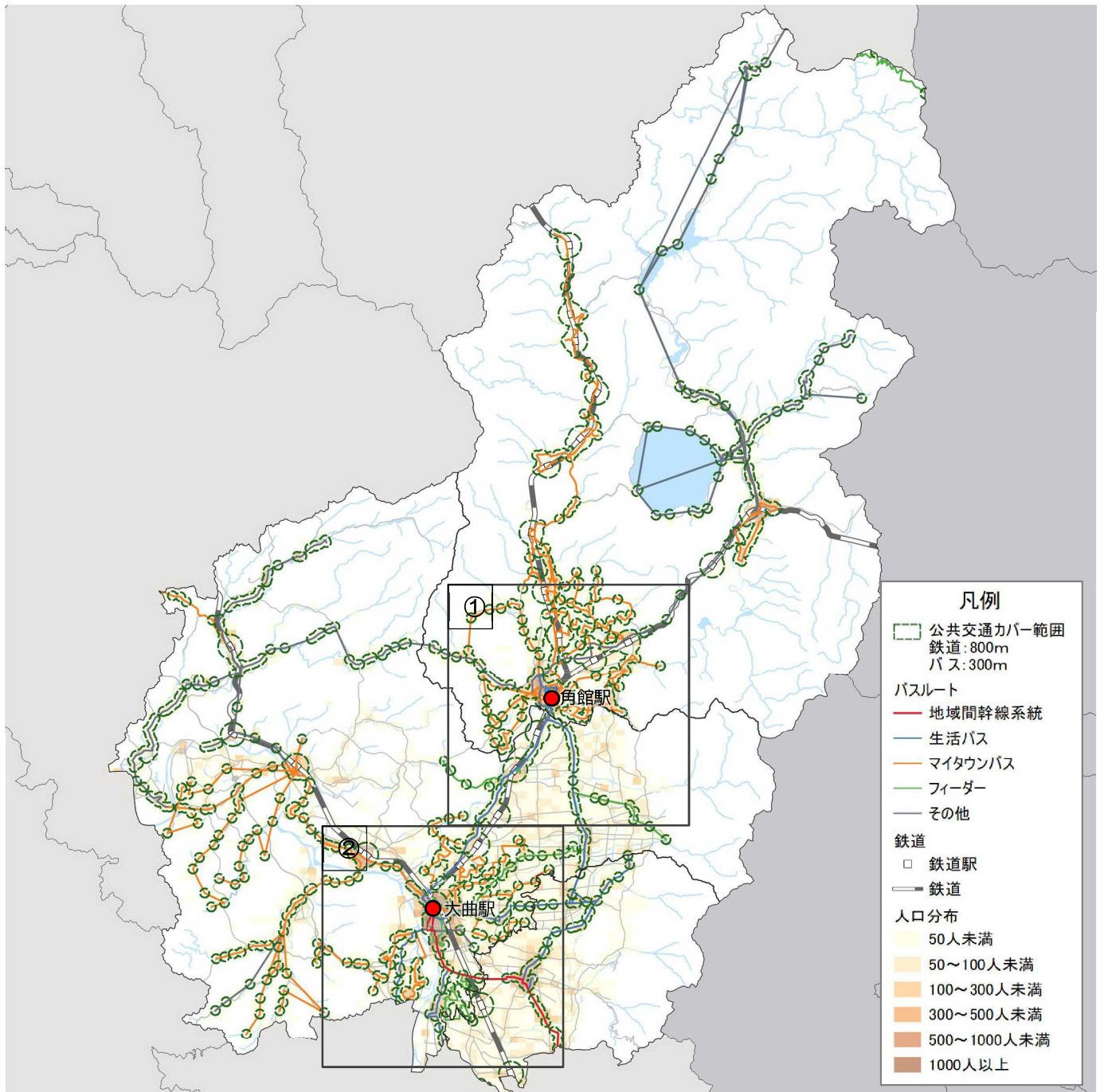


図 公共交通によるカバー範囲(仙北圏域)

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	100.00%
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	77,978.5 人	59.7%
③ ①+②の範囲内の人口	84,058.9 人	64.3%

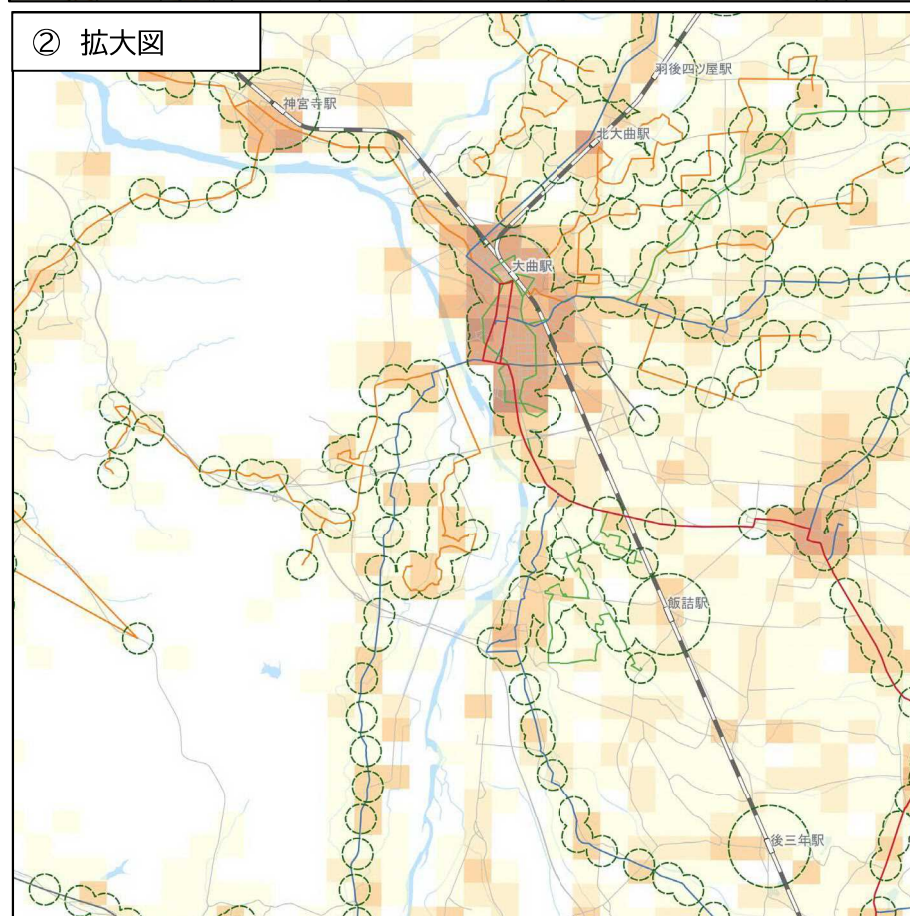
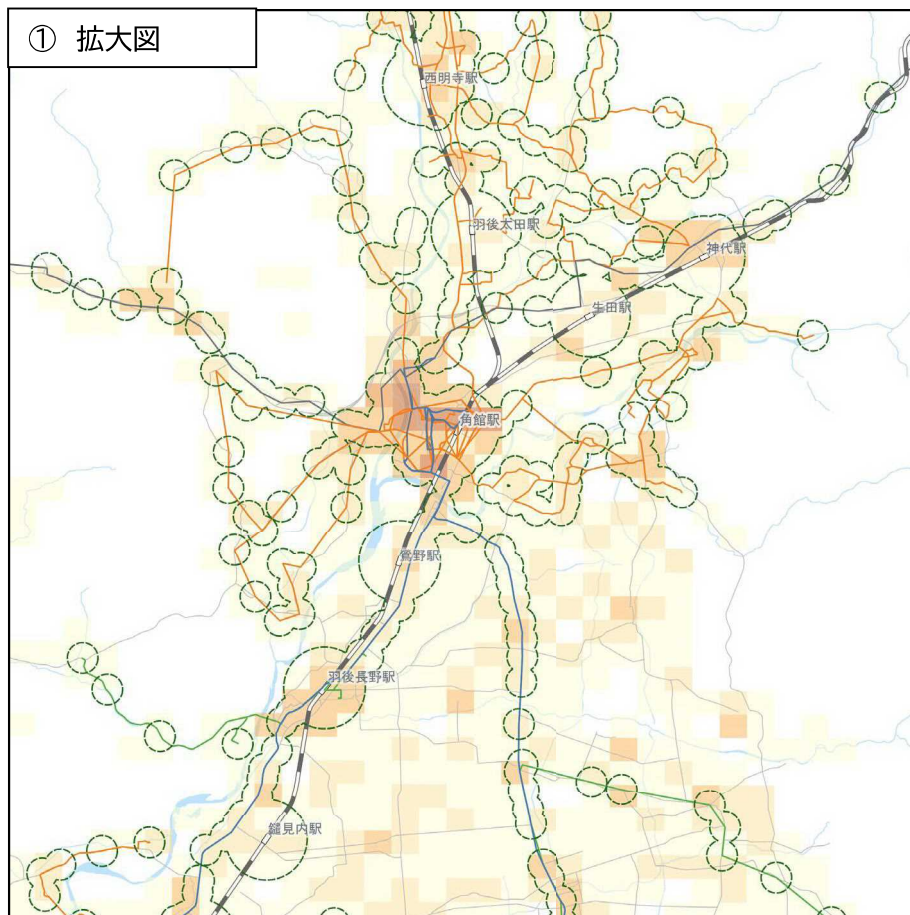


図 地域公共交通によるカバー範囲(仙北圏域)拡大図

(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

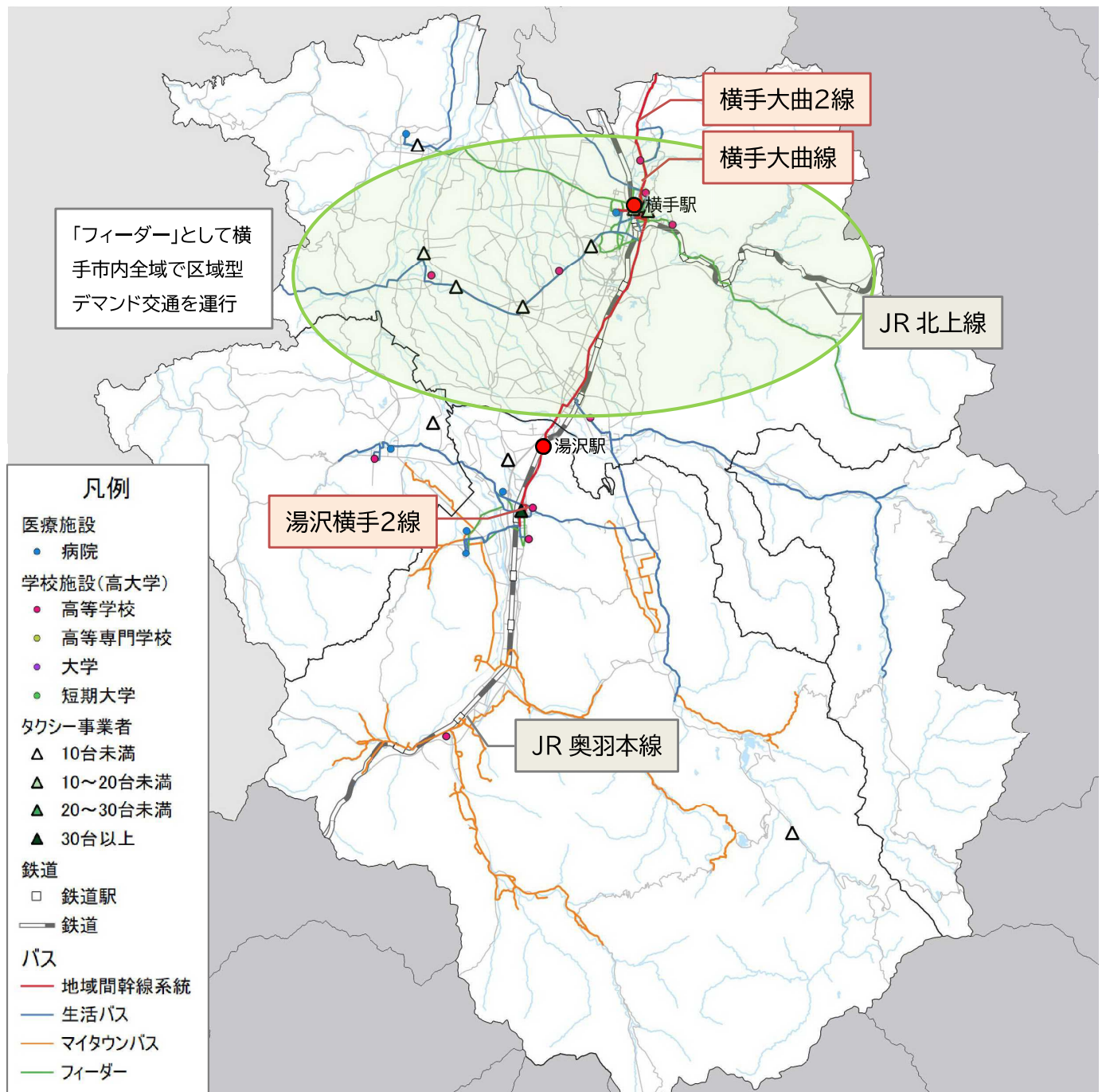


図 公共交通の運行状況(平鹿・雄勝圏域)

③公共交通によるカバー範囲

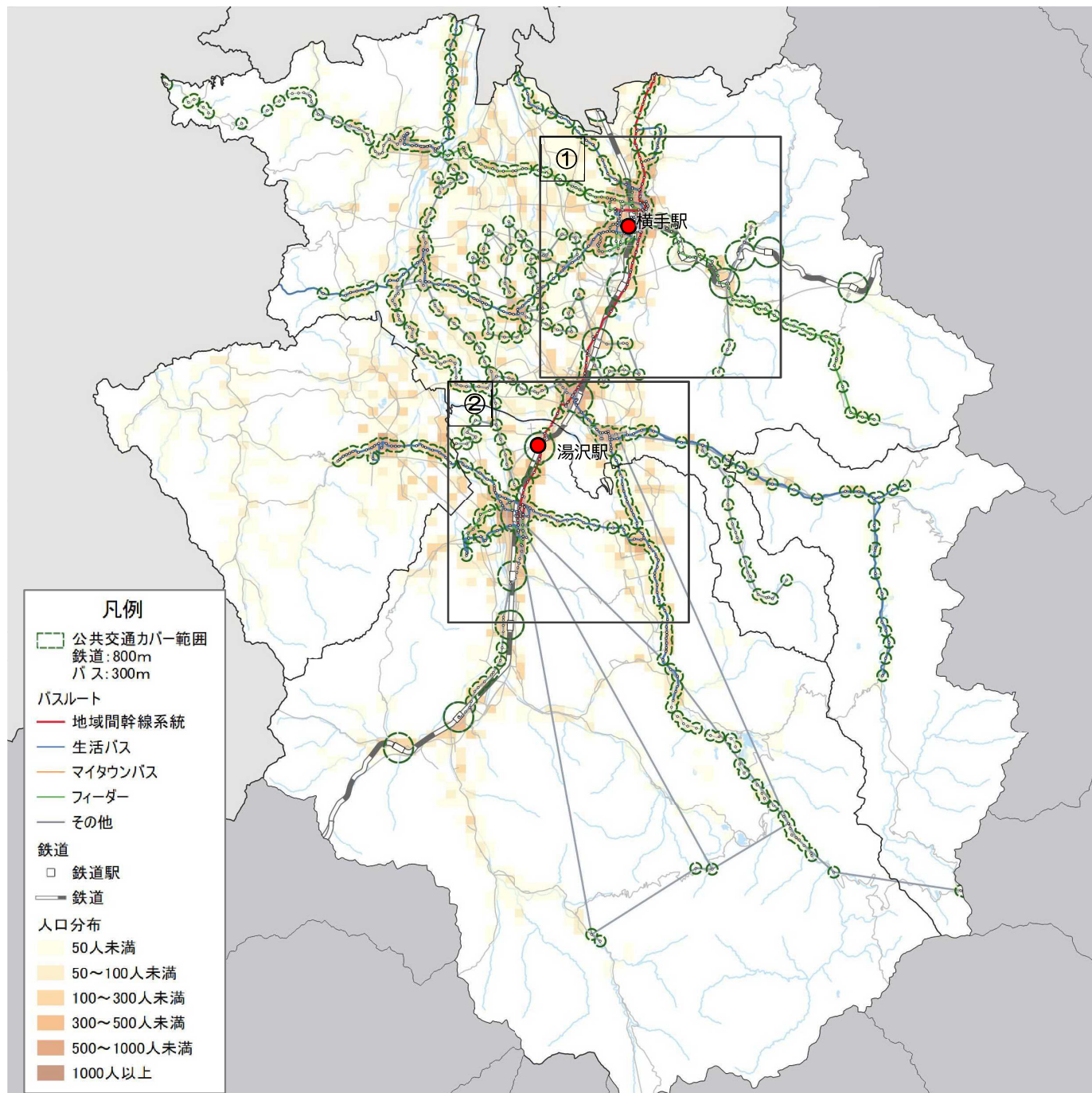


図 公共交通によるカバー範囲(平鹿・雄勝圏域)

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	100.00%
① 鉄道駅から 800mの範囲内の人口	22,311.2 人	15.2%
② バス停から 300mの範囲内の人口	93,095.5 人	63.4%
③ ①+②の範囲内の人口	96,544.1 人	65.7%

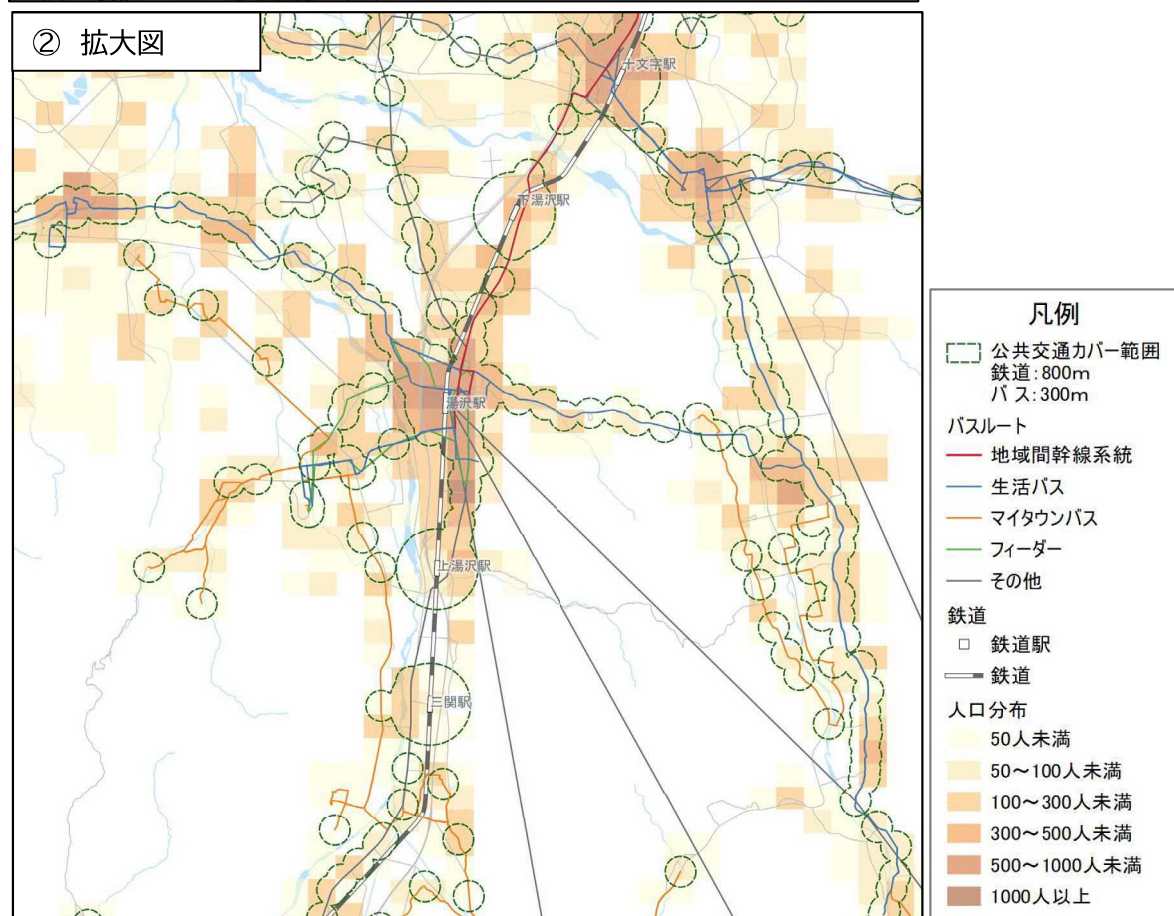
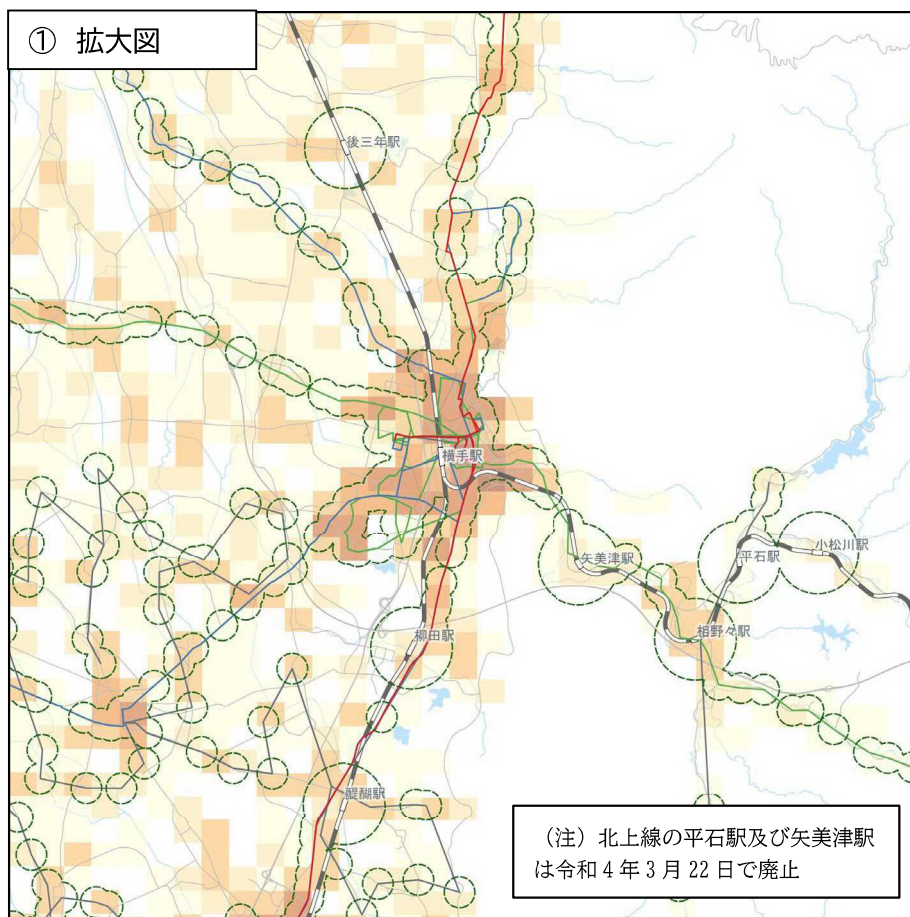


図 地域公共交通によるカバー範囲(平鹿・雄勝圏域)拡大図

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

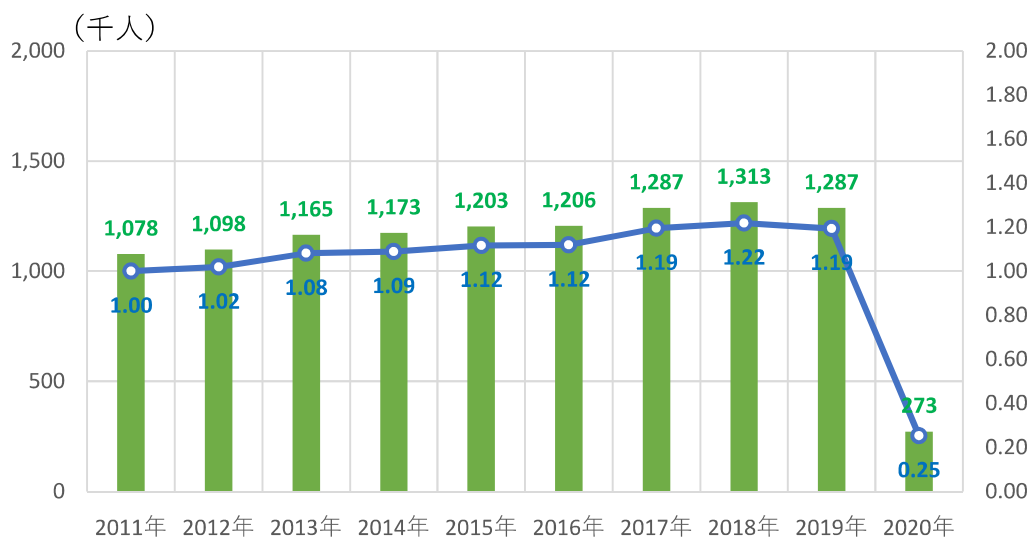


図 空港の年間利用者数の推移(秋田空港)

出典：交通政策課調べ

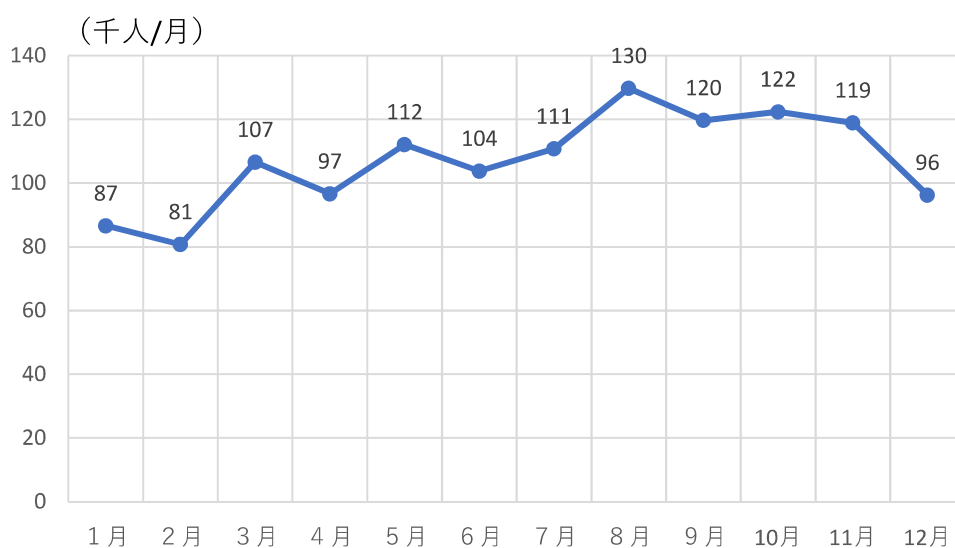


図 空港の月別利用者数(秋田空港)

出典：交通政策課調べ
※2016～2019の平均を算出

②大館能代空港

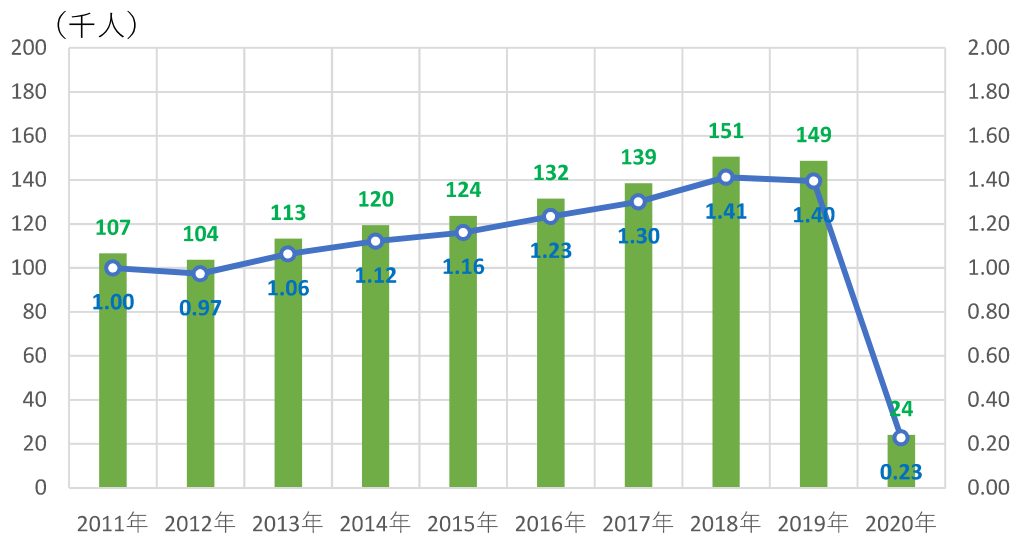


図 空港の年間利用者数の推移(大館能代空港)

出典：交通政策課調べ

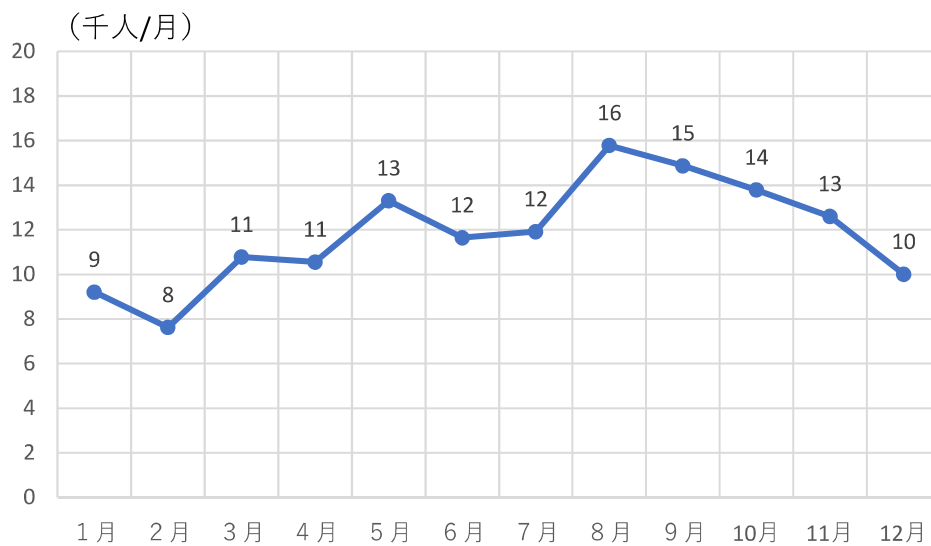


図 空港の月別利用者数(大館能代空港)

出典：交通政策課調べ
※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年間では減少傾向にあり、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。

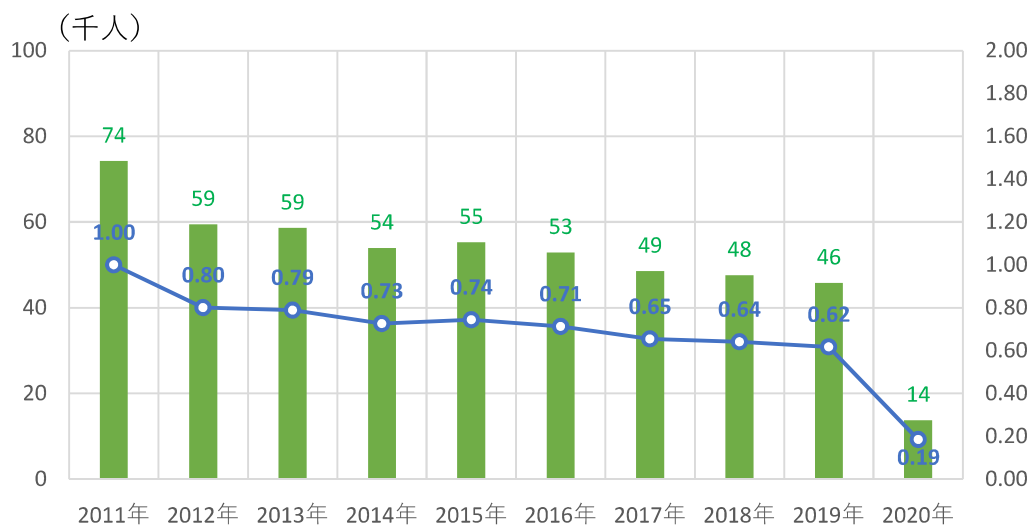


図 航路の年間利用者数の推移

出典：交通政策課調べ

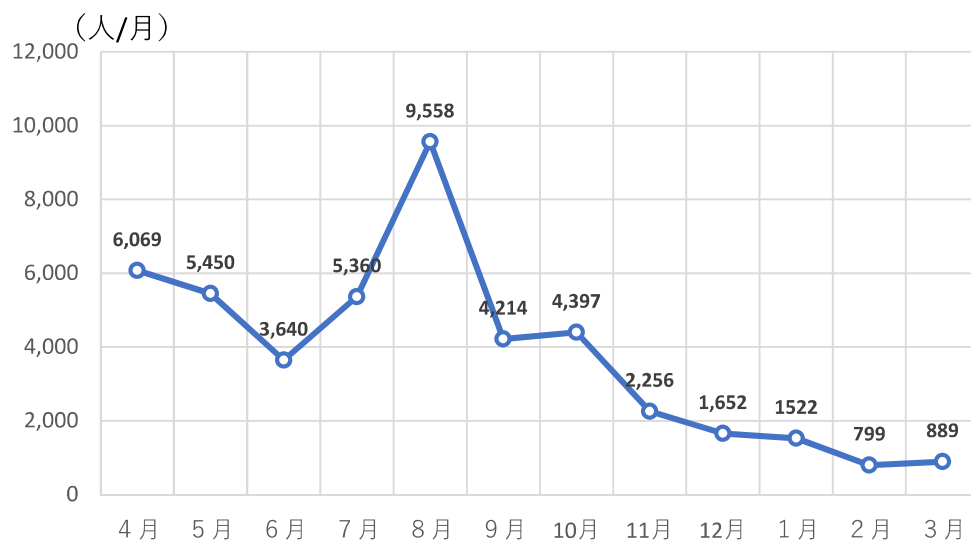


図 航路の月別利用者数(2019年)

出典：交通政策課調べ

(3)鉄道

①JR東日本(在来線)

県内にはJR東日本の在来線が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年度まで減少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。

なお、このようなコロナ禍による厳しい経営環境等を受けて、国では「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」を開催し、鉄道事業者と沿線地域とが連携して利便性・持続性の高い地域モビリティを再構築していくための方策等について検討・審議しており（第1回は令和4年2月）、その動向について注視する必要があります（②の第三セクター鉄道についても同じ）。

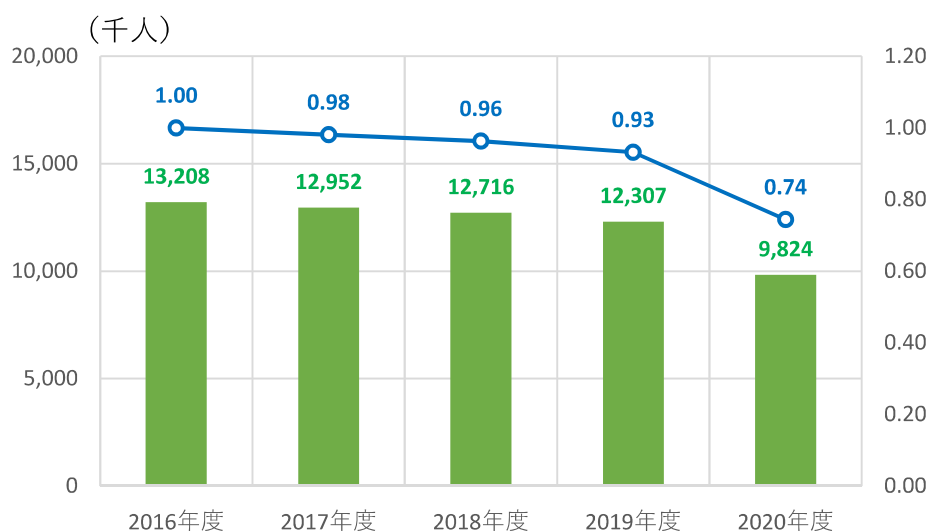


図 秋田県内の鉄道(JR東日本)の年間利用者数の推移

出典：JR東日本資料

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。

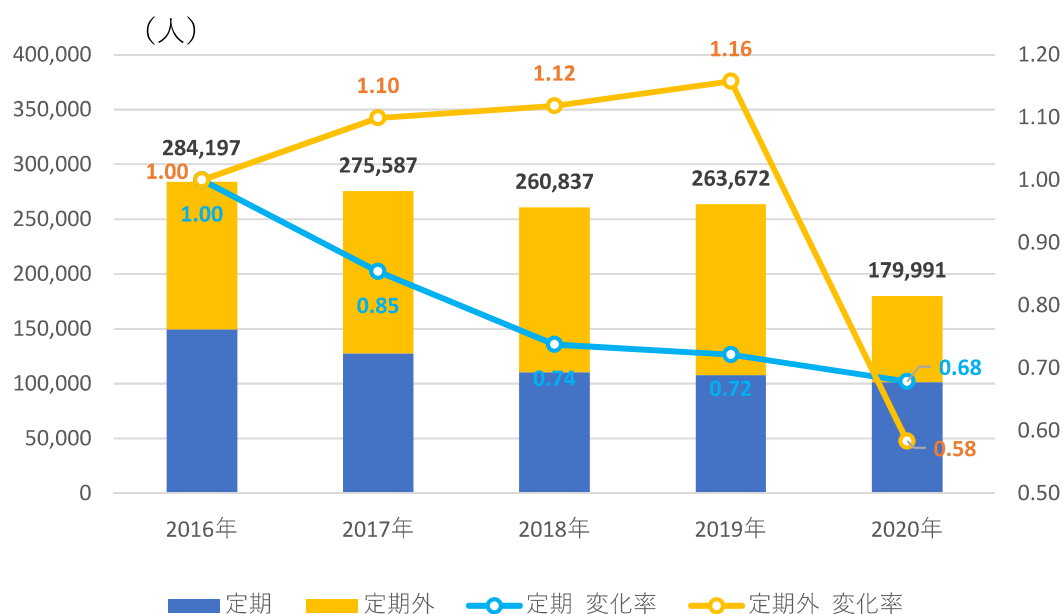


図 秋田内陸縦貫鉄道の利用者数の推移

出典：交通事業者資料

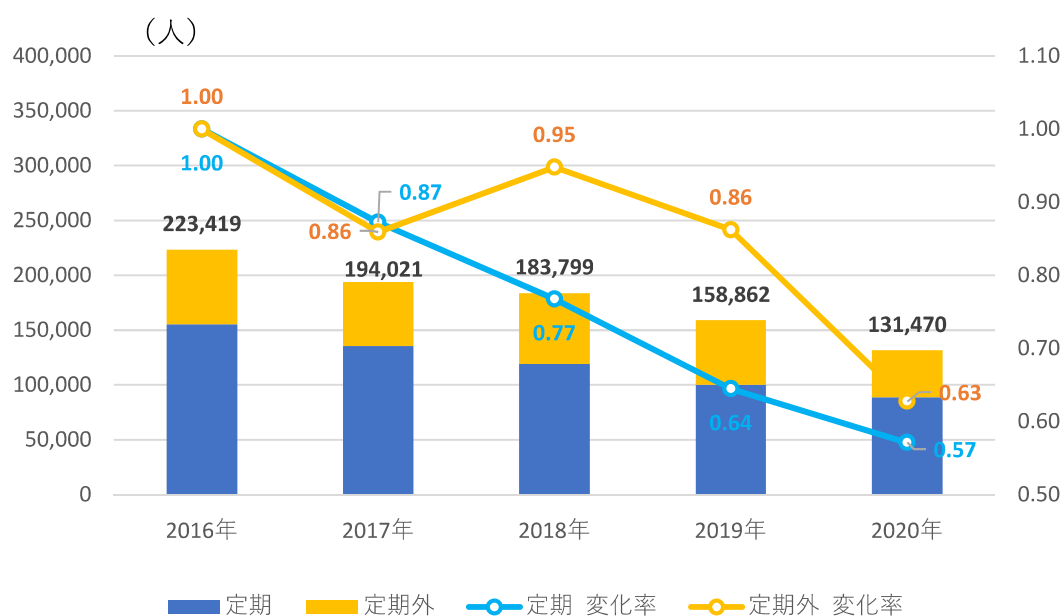


図 由利高原鉄道の利用者数の推移

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。

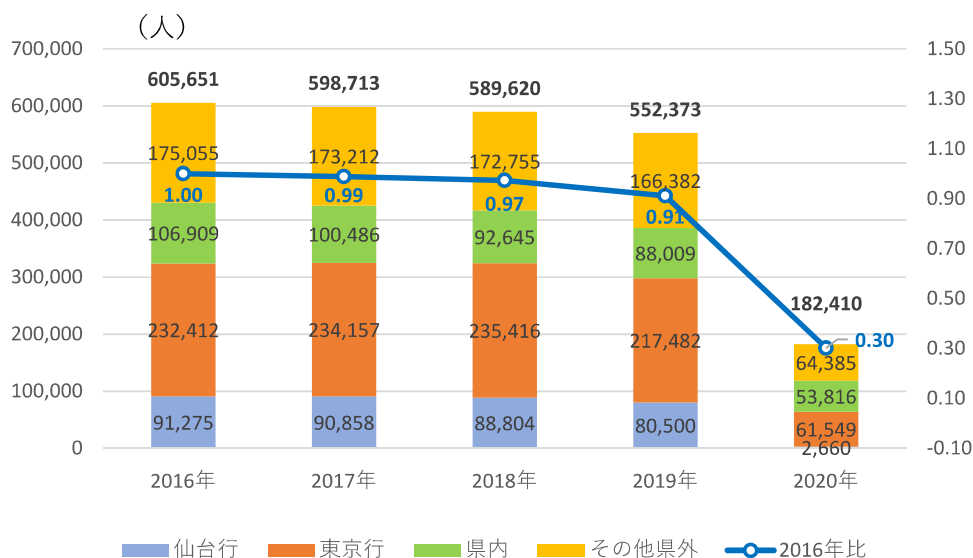


図 高速バス(全路線)の年間利用者数の推移

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、一系統当たりの利用者数ともに大きく減少しました。

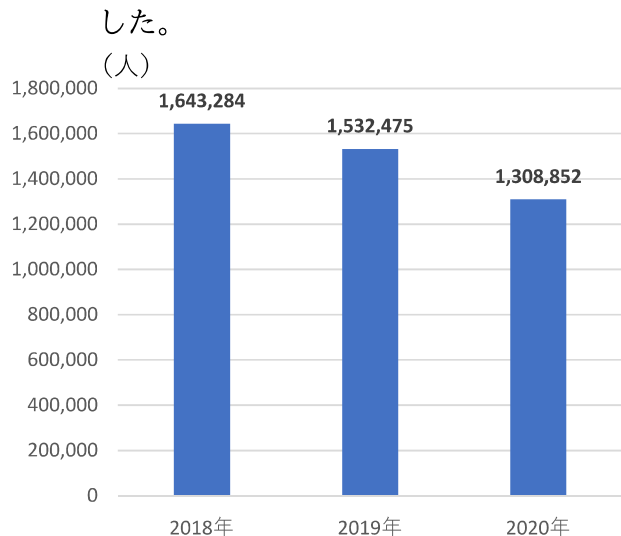


図 地域間幹線系統の年間利用者数

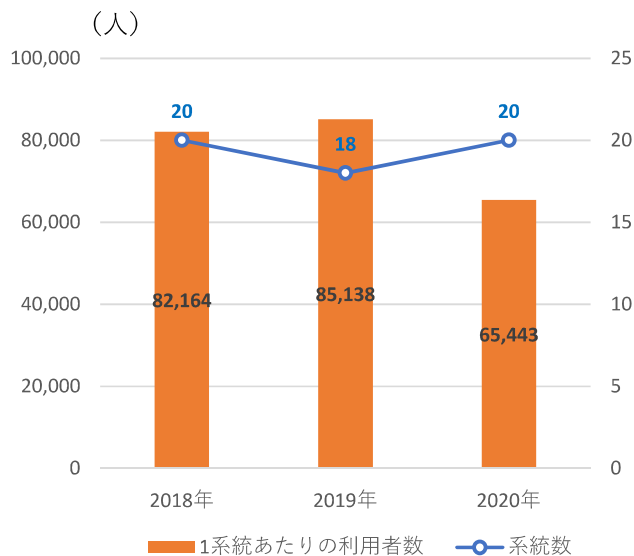


図 地域間幹線系統の1系統あたりの利用者数

出典：交通政策課調べ

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地域間幹線系統の利用実態

地域間幹線系統は基本的には市町村間を跨いで運行※¹しており、全ての路線で市町村間を跨いだ利用（市町村内⇔市町村外）の実態がみられます。特に羽後交通が運行する県南エリアや秋田中央トランスポートが運行する南秋地域において、市町村間を跨いで通院・通所や通学などに利用されている実態がみられます。

なお、秋田中央交通が運行する県央エリアにおいては、人口集積の多い秋田市内での利用が多くあるため、市町村内⇔市町村外の利用の割合が相対的に低くなっています。

なお、路線バスは特に高校生の通学利用により利用者数を確保する特徴にありますが、小坂（２）線や太平線などは、高校へ通学可能な路線であるにもかかわらず、通学目的での利用割合が相対的に低く、通学需要が取り込めていない状況にあります。

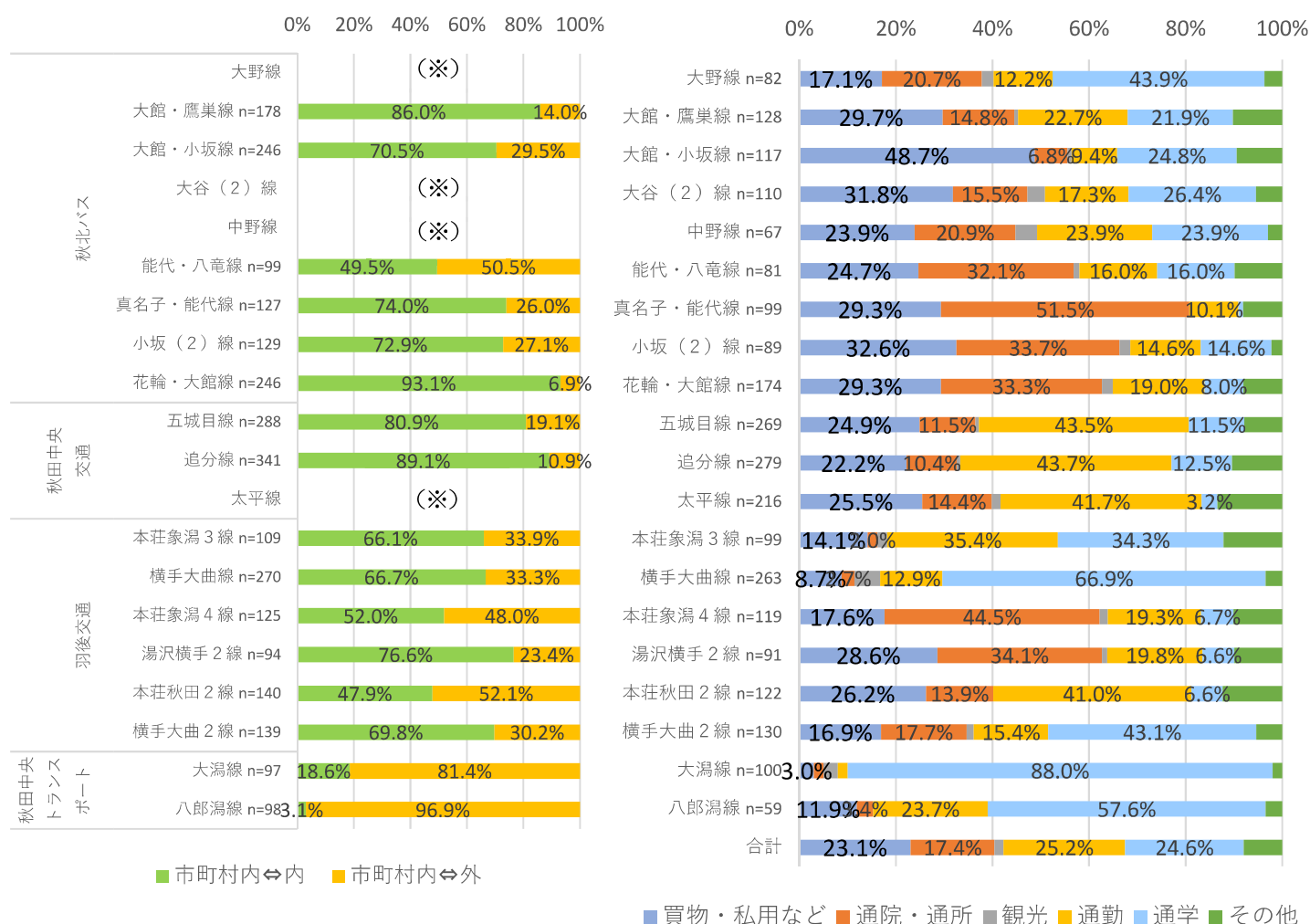


図 地域間幹線系統の市町村間の移動割合

図 地域間幹線系統の利用目的

出典：広域バス路線乗り込み調査（R3 実施）

（※）：平成 13 年時点の市町村域を跨いで運行することが地域間幹線系統の要件の一つであるが、それ以降に市町村合併が行われていると、運行する沿線地域が 1 つの市町村となっている場合もある。このため、大野線、大谷（２）線、中野線、太平線は市町村間の移動が生じないことから上記図では空欄としている。

【参考】各路線によるアクセス可能な主要施設

事業者	路線名	施設					
		行政	医療	高校	大学・専門等	鉄道駅	大型商業
秋北バス	大野線	大館市役所 大館警察署 大館市消防本部 田代総合支所	大館市立総合病院	大館鳳鳴高校 大館桂桜高校		東大館駅 下川沿駅 早口駅	イオンスーパーセン ター大館店 いとか大館東店 いとか片山店 イオンタウン大館西
	大館・鷹巣	大館警察署 大館市消防本部 田代総合支所	大館市立総合病院 大館記念病院	大館桂桜高校	鷹巣技術専門学校	大館駅 下川沿駅 早口駅 鷹巣駅	いとか大館ショッピ ングセンター いとか片山店 イオンタウン大館西
	大館・小坂線	大館市役所	大館市立総合病院 大館記念病院	小坂高校 大館鳳鳴高校		大館駅	イオンスーパーセン ター大館店 いとか大館ショッピ ングセンター いとか樹海店
	大谷(2)線	大館市役所 比内総合支所	大館市立病院 大館市立扇田病院 大館記念病院	大館鳳鳴高校		大館駅	いとか大館ショッピ ングセンター いとか大館東店 アクロスプラザ大館 南 いとか比内店
	中野線	法務局大館支局 比内総合支所	大館市立総合病院 大館市立扇田病院 大館記念病院			大館駅	いとか大館ショッピ ングセンター アクロスプラザ大館 南 いとか比内店
	能代・八竜線	能代市役所 三種町役場	能代厚生医療セン ター			能代駅	いとか能代北店
	真名子・能代 線		能代厚生医療セン ター 秋田病院	能代松陽高校		能代駅 二ツ井駅	いとか能代北店
	小坂(2)線	鹿角市役所 鹿角警察署	かづの厚生病院	花輪高校 小坂高校		鹿角花輪駅 柴平駅 十和田南駅	
秋田中央交 通	五城目線	五城目町役場	五十嵐記念病院	秋田明徳館高校	秋田調理師専門学校	羽後飯塚駅 太久保駅 追分駅 上飯島駅 秋田駅	イオンスーパーセン ター五城目店 メルシティ湯上 いとか新国道店 フォンテAKITA
	追分線	湯上市役所	五十嵐記念病院	秋田西高校 秋田明徳館高校	秋田調理師専門学校	上飯島駅 秋田駅 出戸浜駅	フォンテAKITA
	大平線	秋田県庁	秋田大学付属病院 清和病院	国学院高校		秋田駅	フォンテAKITA
羽後交通	本荘象潟3線	本荘合同庁舎	本荘第一病院	西目高校 仁賀保高校 由利高校		羽後本荘駅 金浦駅	
	横手・大曲線	横手市役所	平鹿総合病院 大曲中通病院 大曲厚生医療セン ター	横手高校 六郷高校 大曲農業高校	大曲技術専門学校	横手駅 大曲駅	AXフーズマート横手 グランマート
	本荘象潟4線	本荘合同庁舎	由利組合病院 本荘第一病院	西目高校 仁賀保高校 由利高校		羽後本荘駅 金浦駅	
	湯沢横手2線	横手市役所	平鹿総合病院			下湯沢駅 横手駅 柳田駅	
	本荘秋田2線	秋田県庁 秋田法務合同庁舎 由利本荘市役所			秋田公立美術大学	羽後本荘駅 道川駅前 下浜駅前・秋田駅 岩城みなと駅	イオンスーパーセン ター本荘店
	横手大曲2線	横手市役所	大曲中通病院 大曲厚生医療セン ター	横手高校 六郷高校 大曲農業高校	大曲技術専門学校	横手駅 大曲駅	AXフーズマート横手 グランマート
秋田中央ト ランスポー	大湯線	大湯村役場 八郎湯町役場			秋田県立大学	八郎湯駅	
	八郎湯線	五城目役場	湖東厚生病院	五城目高校		八郎湯駅	イオンスーパーセン ター五城目店

④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。

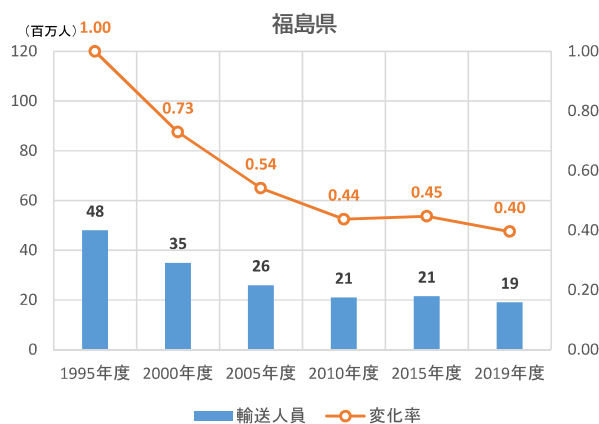
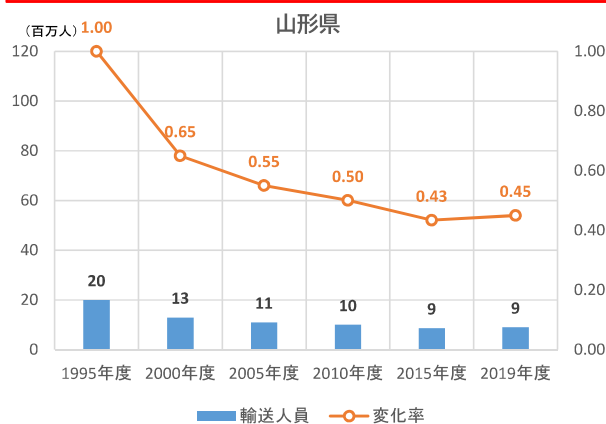
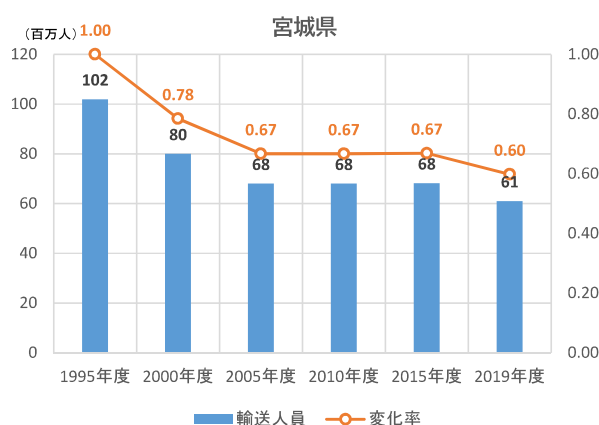
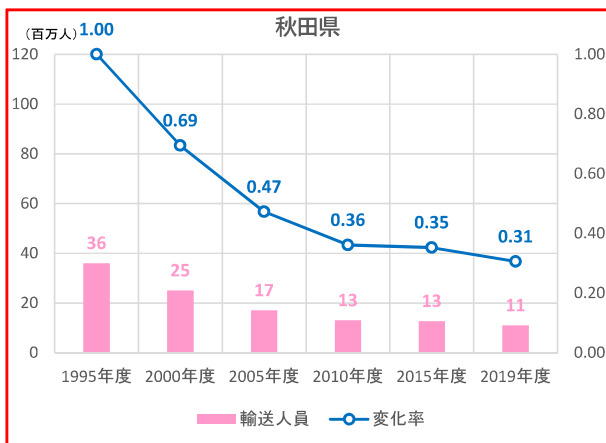
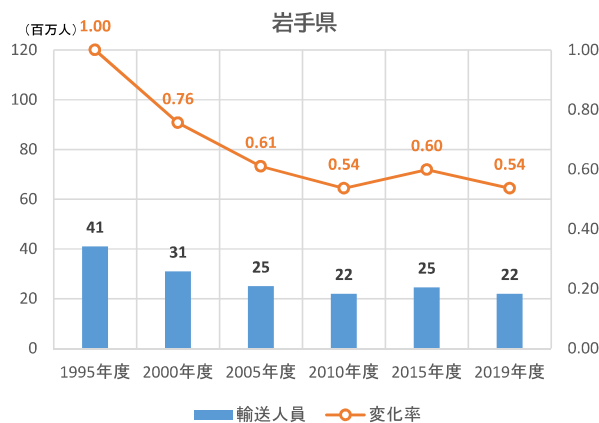
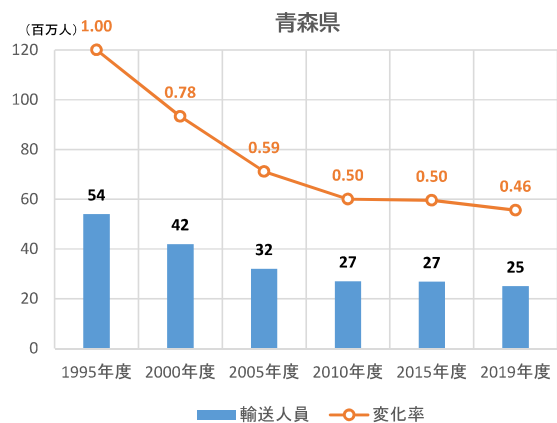


図 乗合バス輸送人員の推移(東北6県別)

出典：東北運輸局「図で見る東北の運輸」

※グラフ中の変化率は1995年を基準とし1.00とした場合の変化の割合を示しています。

(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。

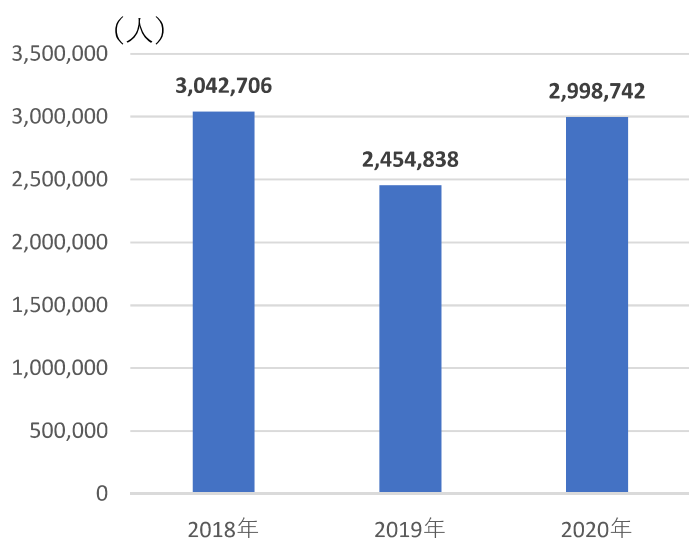


図 生活バスの年間利用者数

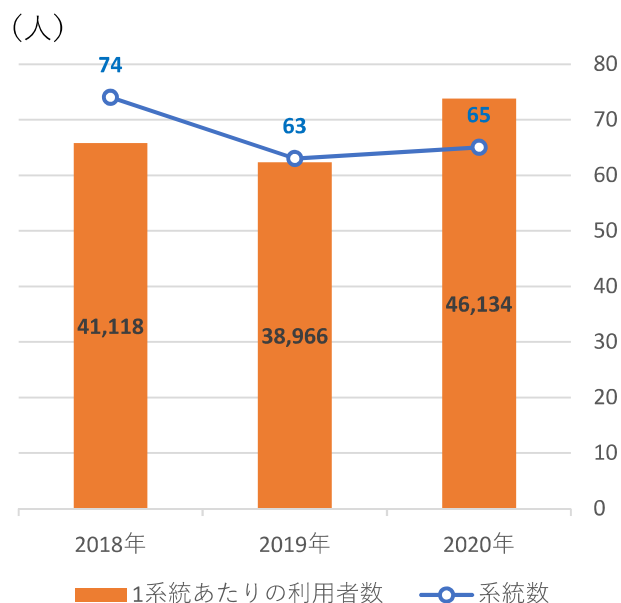


図 生活バスの1系統あたりの利用者数

出典：交通政策課調べ

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%)

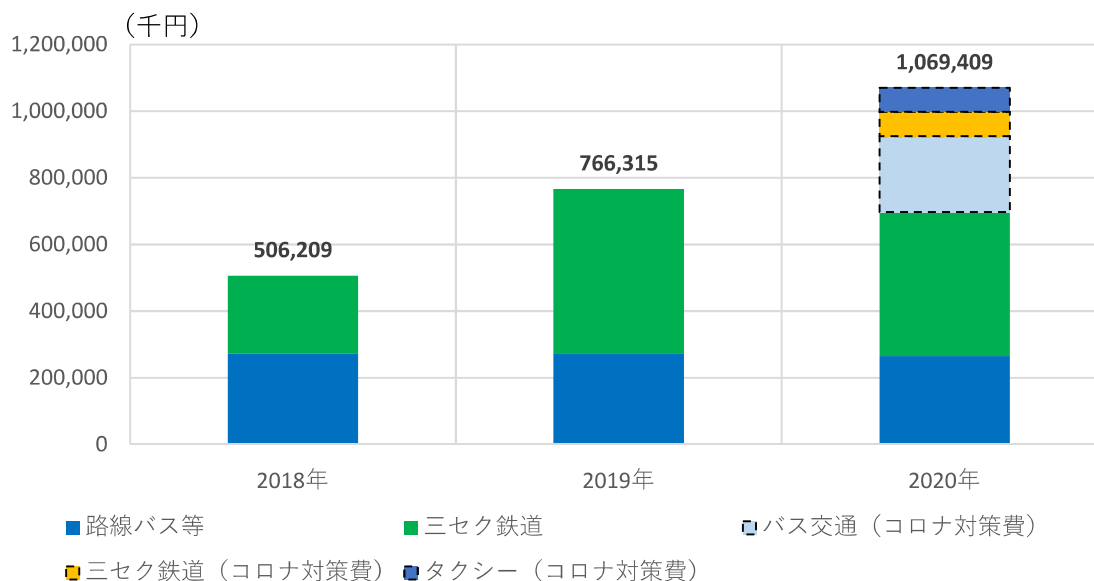


図 公共交通に対する県の財政負担額の推移

出典：交通政策課調べ

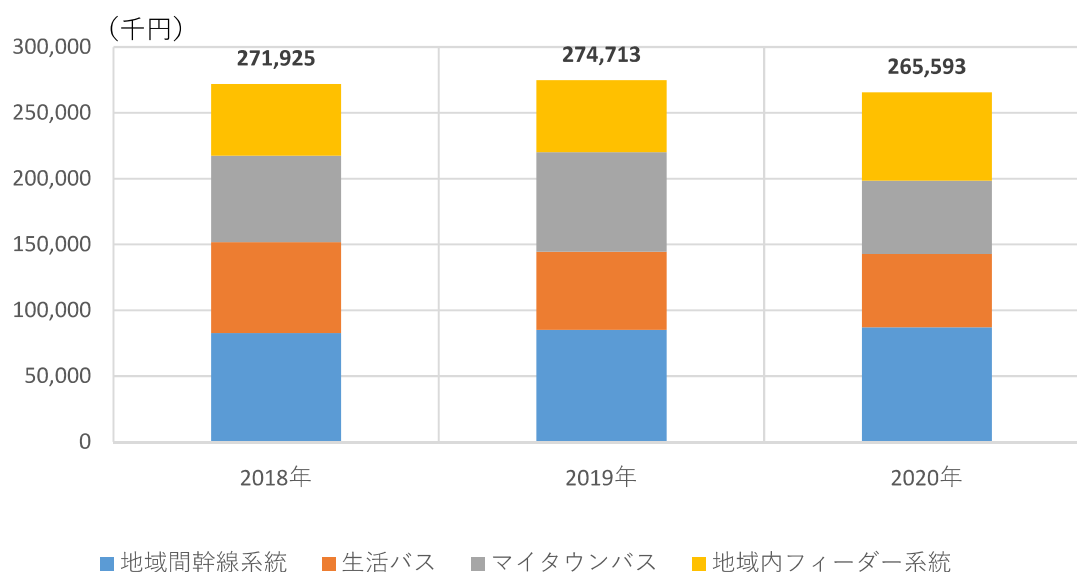


図 バス交通に対する県の財政負担額の推移

出典：交通政策課調べ

(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。

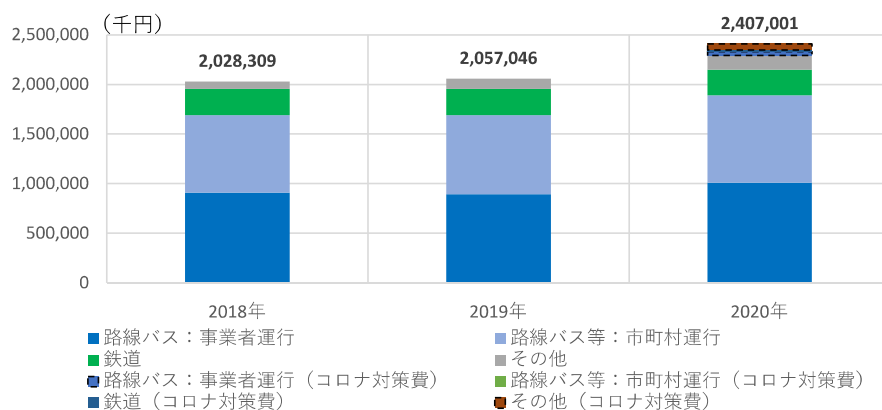


図 公共交通に対する市町村の財政負担額の推移

出典：交通政策課調べ

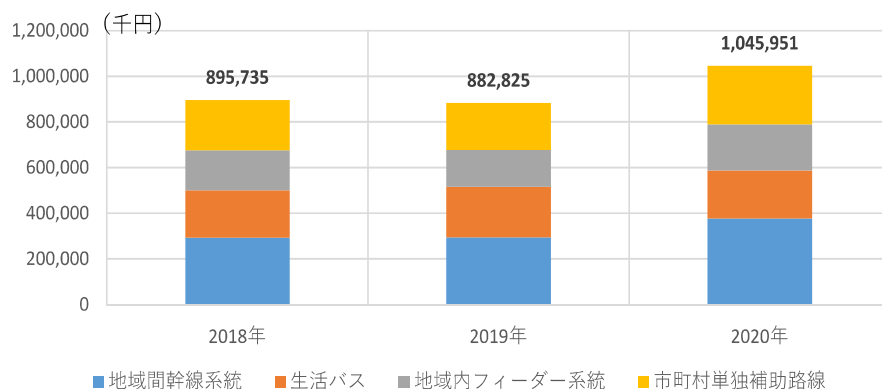


図 事業者運行の路線バスに対する市町村の財政負担額の推移

出典：交通政策課調べ

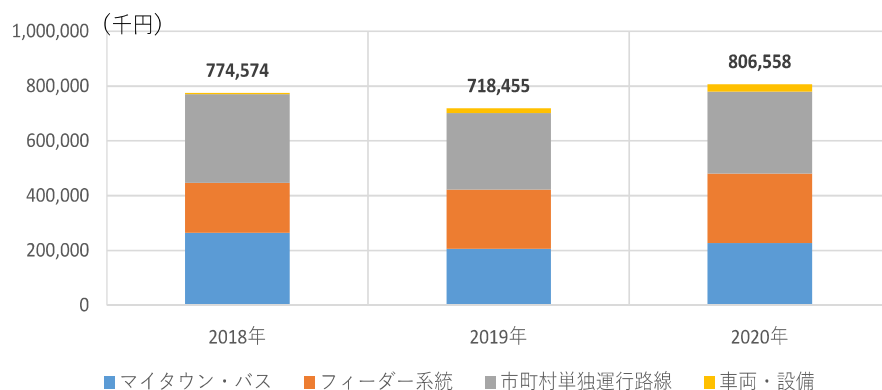


図 市町村運行の路線バスに対する市町村の財政負担額の推移

出典：交通政策課調べ

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。

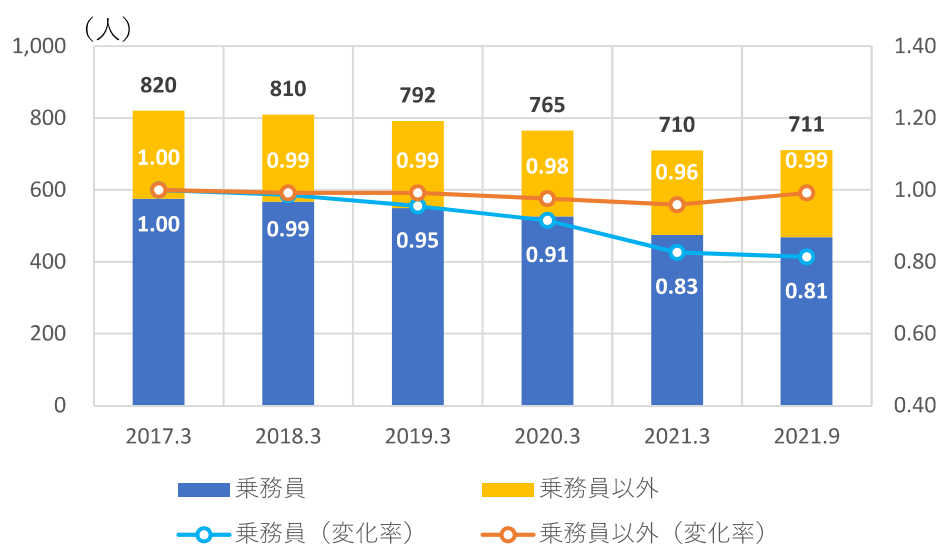


図 乗合バス事業者の乗務員・乗務員以外の従業員数の推移

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

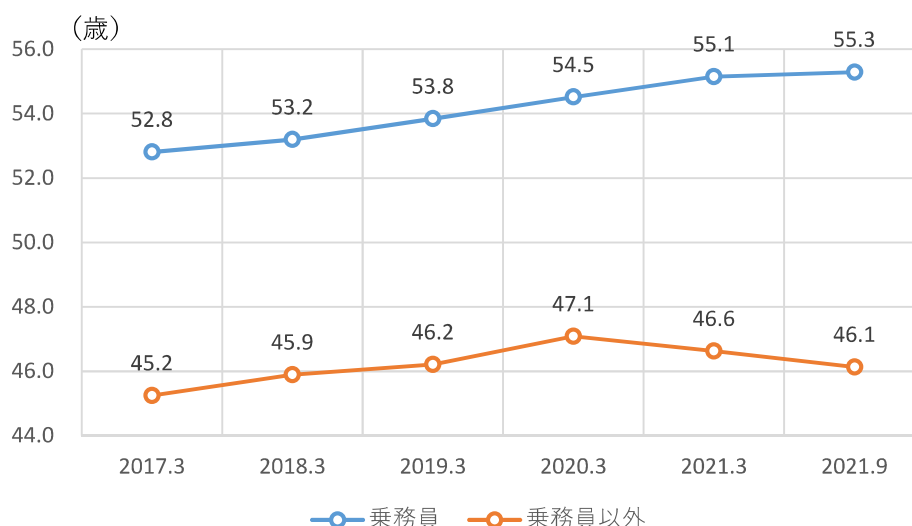


図 乗合バス事業者の乗務員・乗務員以外の平均年齢の推移

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の再編事例

県内では、バス路線の撤退や縮小などに伴い、主に市町村が主体となって地域公共交通の再編に取り組み、地域住民の移動手段の維持・確保に取り組んでいます。

(1)南秋地域

五城目町、八郎潟町、大潟村の3町村では、南秋地域公共交通活性化協議会を設置し、平成29年度から地域の公共交通の再編に取り組んでいます。

その一環として、秋田中央交通が運行する八郎潟線（五城目－八郎潟間）と大潟村マイタウンバス（八郎潟－大潟間）に分かれていたバス路線を、3町村をつなぐ「南秋地域広域マイタウンバス」として一つの路線に再編し、新たに国庫補助を受ける地域間幹線系統として令和元年10月1日から運行を開始しています。

この路線では、利便性の向上を目的に、スマートフォンのほか、病院や商業施設、高等学校に設置されたモニターによりバスの運行位置情報を確認できるバスロケーションシステムを導入しています。

(2)三種町

三種町では、公共交通空白域の解消を図るため、バスやタクシーが運行されていない地域において国土交通大臣の登録を受けた市町村等が自家用車を用いた有償運送が可能となる制度を活用し、町内全域で地域公共交通の再編に取り組んでいます。

令和元年10月1日から、町から委託を受けた住民団体による「ふれあいバス」、「巡回バス」の実証運行を行い、令和3年10月1日から本格運行に移行しています。

形 態	交通空白地有償運送
運行主体	三種町から委託を受けた住民団体等が運行
登 録	令和元年8月
運行概要	・町内8地区を運行する「ふれあいバス」が各接続拠点に接続 ・接続地点間を「巡回バス」が運行 ・八竜ふれあいセンターで、秋北バスの「能代－八竜線」に接続



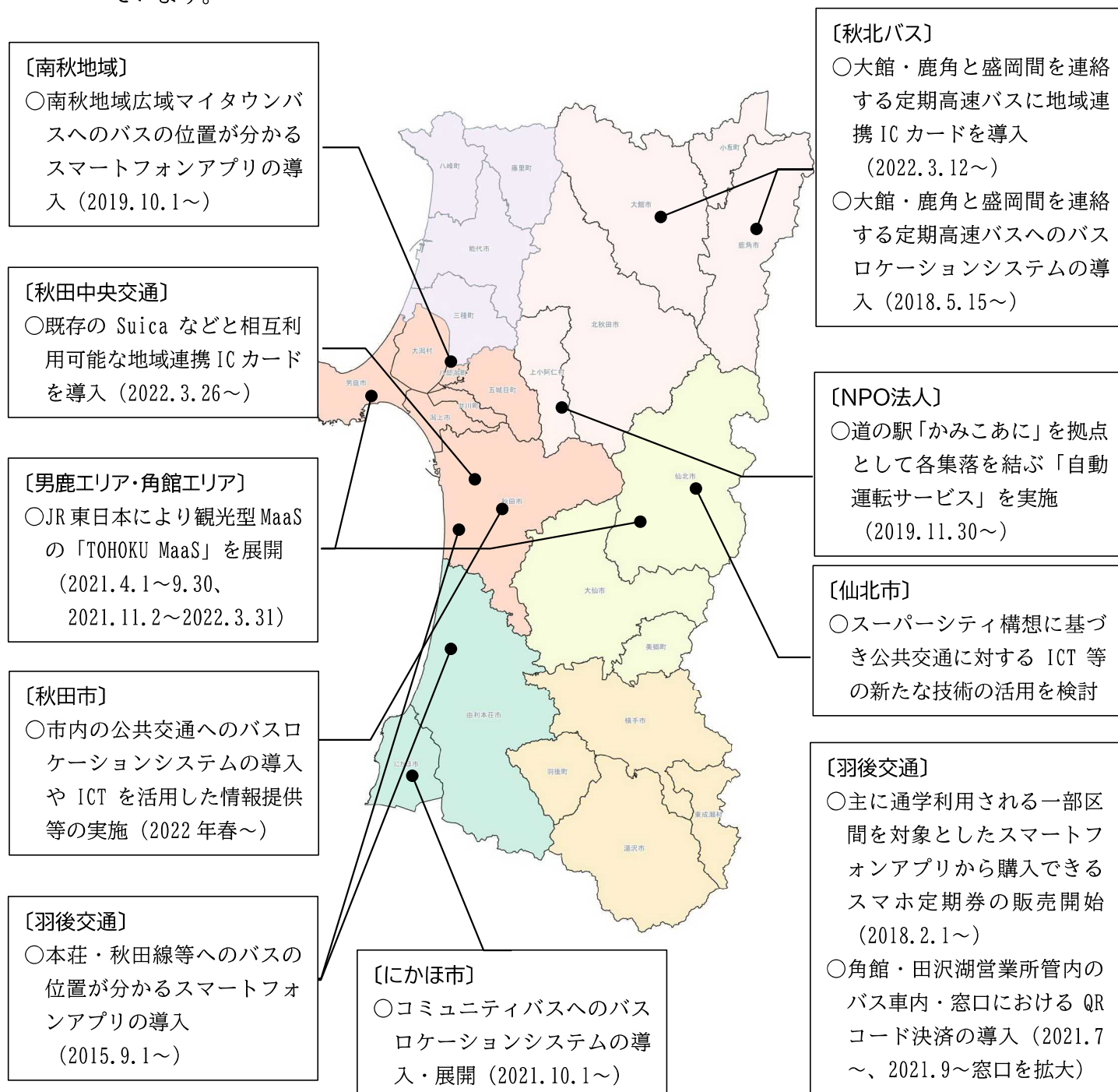
図 南秋地域広域マイタウンバス



写真 三種町「巡回バス」

2-6 新たな技術の活用事例

地域公共交通に AI やデジタル技術などの新たな技術を導入し、利便性の向上を図る取組が全国的に増えており、県内においても交通事業者や市町村が、IC カードによるキャッシュレス決済やバスロケーションシステムの導入等の新たなモビリティサービスの提供に取り組んでいます。



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)

JR東日本では、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・決済サービス及び観光チケットの購入サービスを、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月から一部サービスを再開しています。



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、令和3年度までは内閣府等の事業を活用し、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

2-7 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。

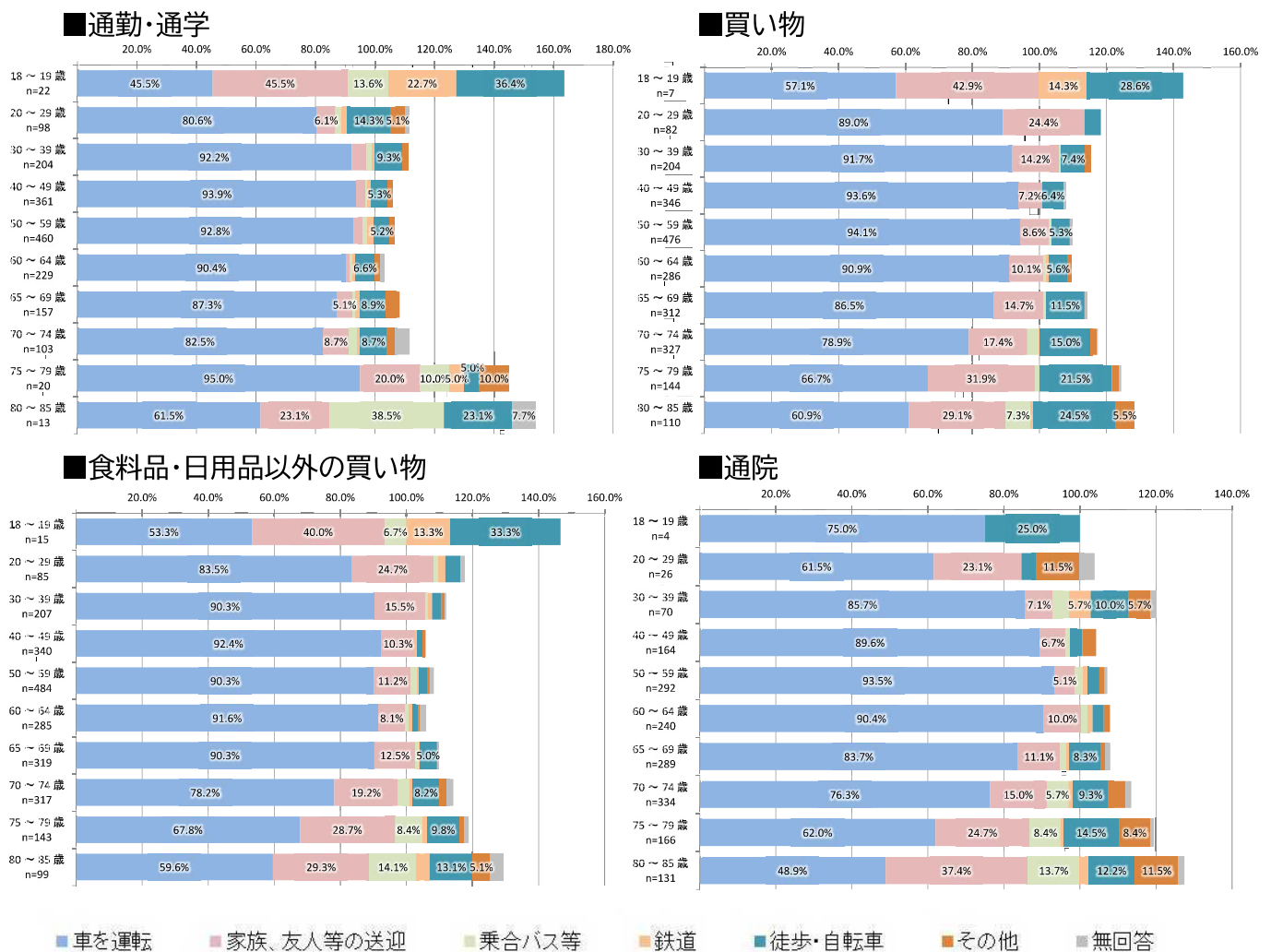


図 日常の外出での地域公共交通の利用状況

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。

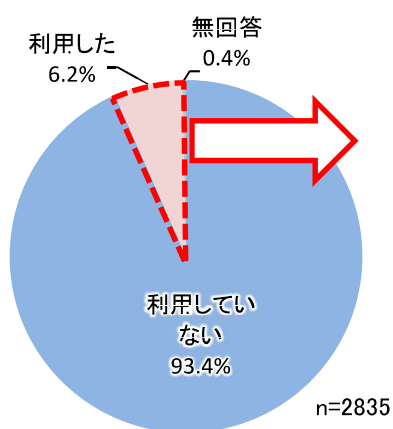


図 広域的公共交通の利用状況

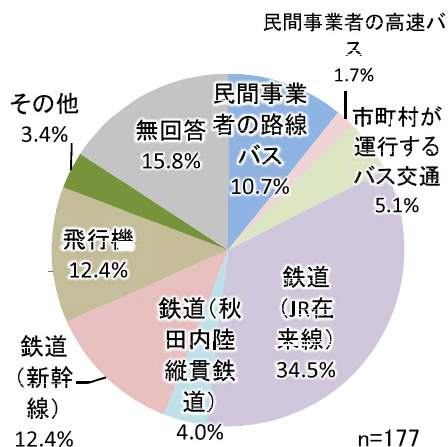


図 利用した地域公共交通

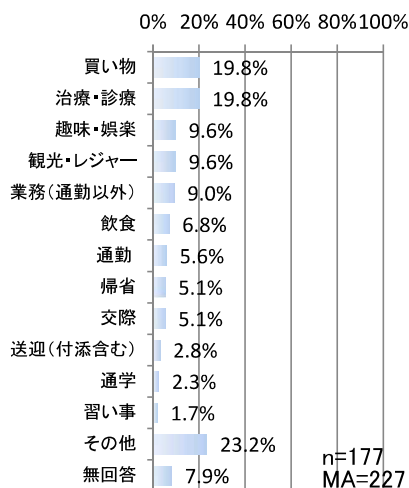


図 利用目的

出典：県民アンケート調査（R3 実施）

2-8 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	J R 東日本	○	○	○	○	○
	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

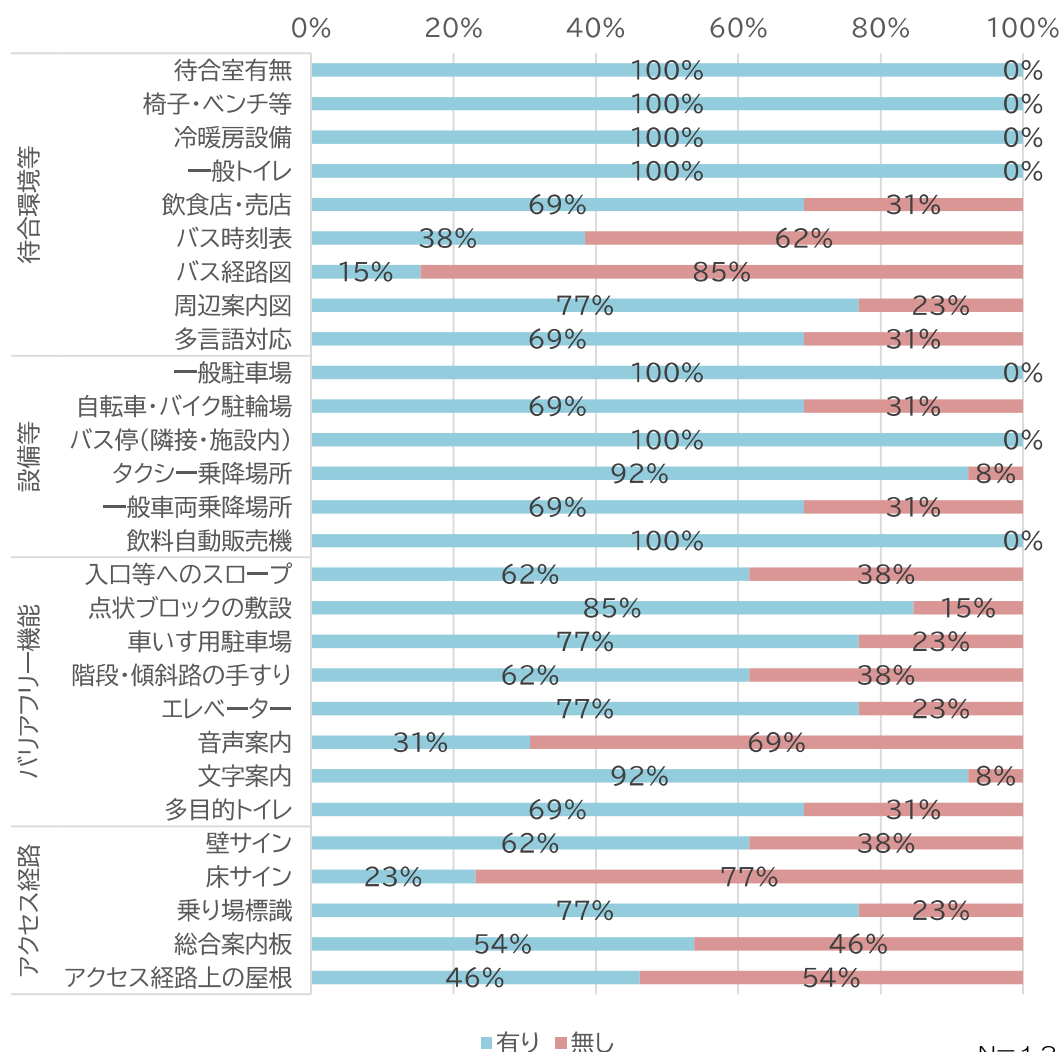


図 主要な拠点の機能・設備等の有無

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、拠点での乗継ぎの実態や目的地へのアクセス手段、乗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。

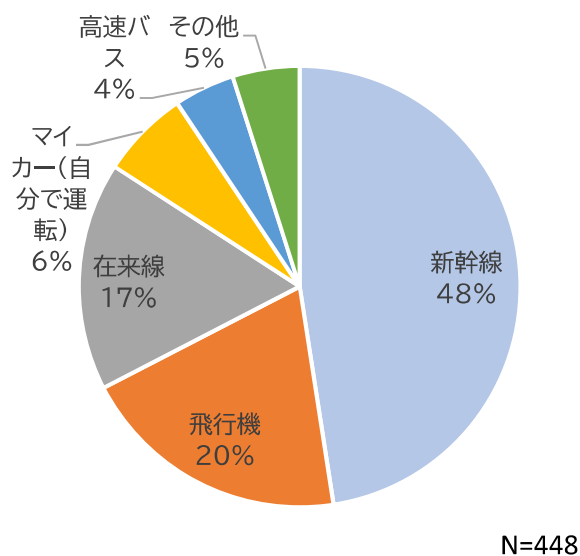


図 本県への移動手段
(公共交通を利用した県外来訪者)

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がありますが、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 26 日から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）3 月 12 日から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からの来訪者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。

■Suica の適用範囲(拡大)

- ・奥羽本線：和田駅～追分駅
- ・男鹿線：追分駅～男鹿駅
- ・羽越本線：新屋駅～秋田駅

※2023 年春以降

■地域連携 IC カードの適用範囲(Suica 等の利用も可能)

- ・秋北バス 大館・鹿角～盛岡間の高速バス

※2022 年 3 月 12 日サービス開始予定

■地域連携 IC カードの適用範囲(Suica 等の利用も可能)

- ・秋田中央交通 路線バス（秋田市内）
- ・秋田空港リムジンバス
- ・秋田市中心市街地循環バス
- ・秋田市マイタウン・バス

※2022 年 3 月 26 日サービス開始予定



図 秋田市エリアで導入される地域連携ICカード「AkICA(アキカ)」



図 県北エリアで導入される地域連携ICカード「Shuhoku Orange Pass」

図 IC カードの導入予定エリア

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割以上が広域的公共交通を「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、広域的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割が不満があると回答しています。

広域的公共交通に限らず公共交通全般の利用者・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。

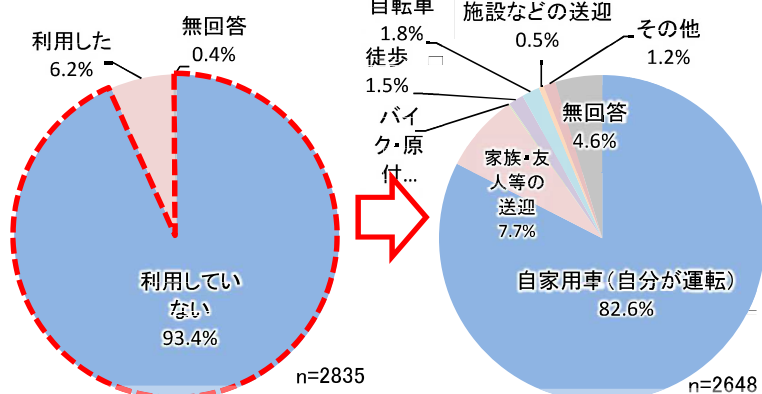


図 広域的公共交通の利用状況

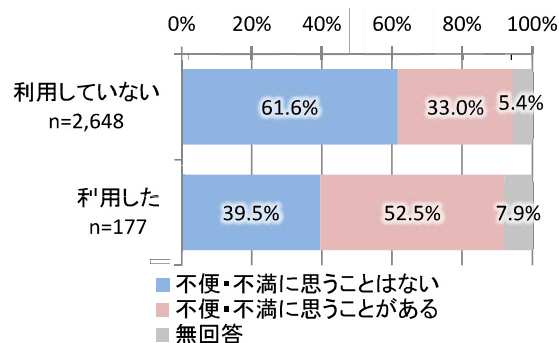


図 広域的公共交通を利用していない人の現在の移動手段

図 広域的公共交通の利用の有無別の不満の有無

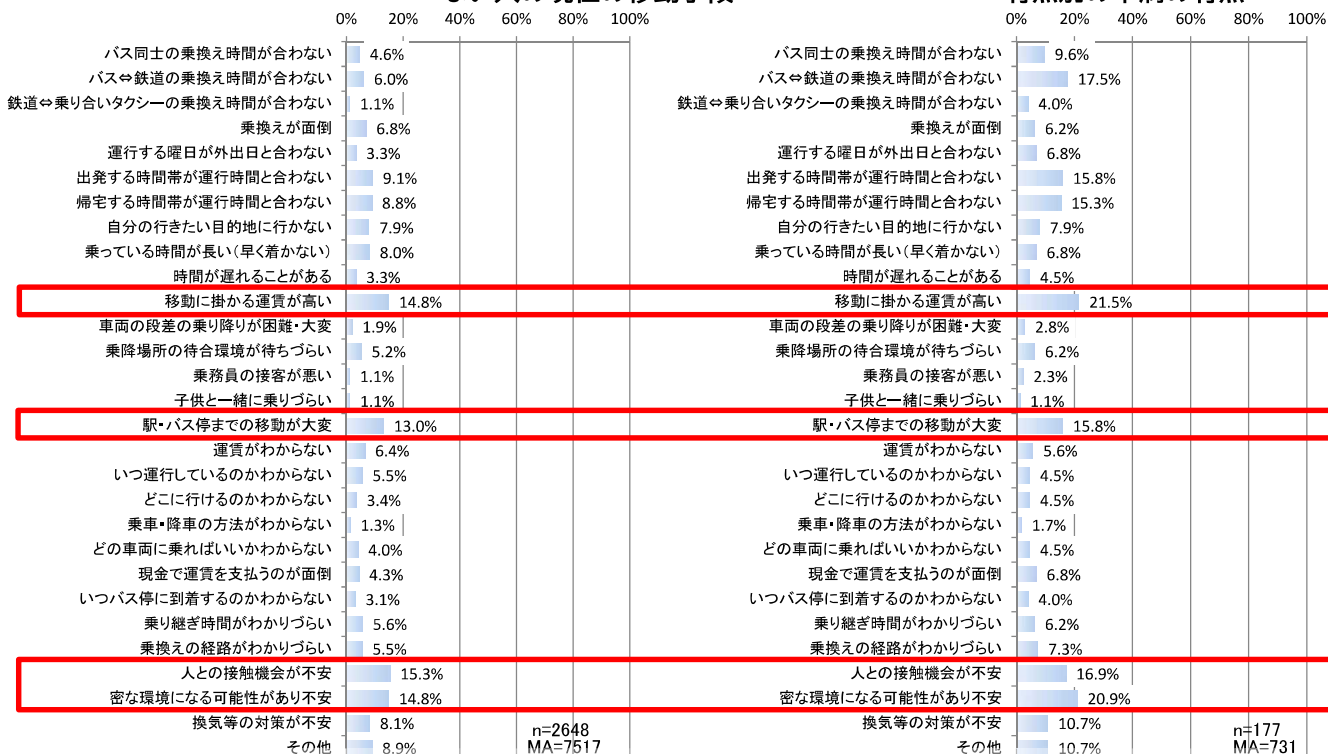


図 公共交通に対する不満事項(左:公共交通を利用した方、右:公共交通を利用していない方)

(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。

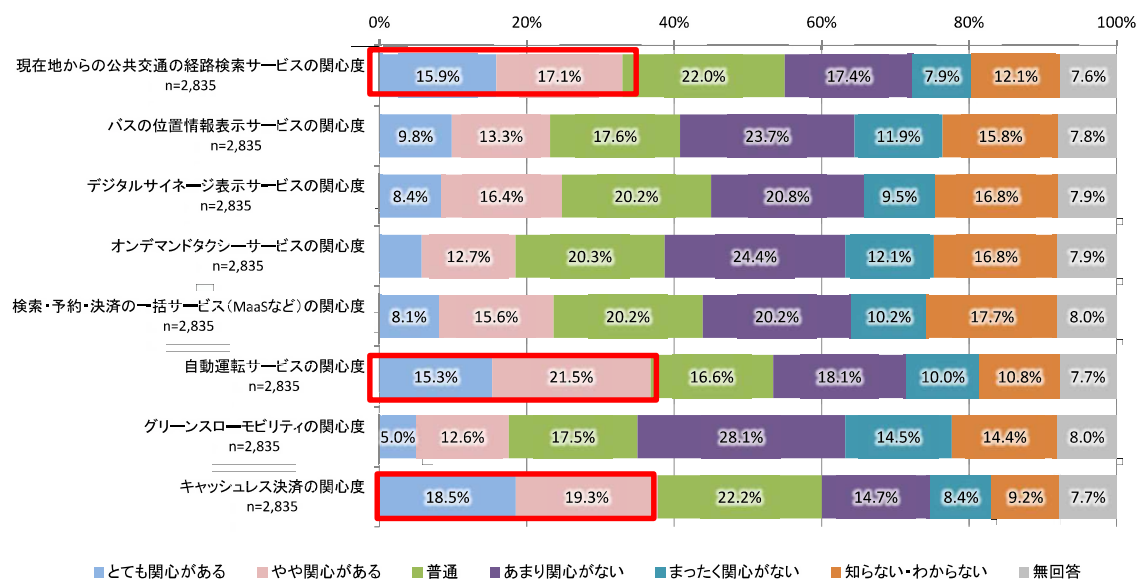


図 新たなサービスに対する関心度

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の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困難等の意見が挙げられています。

他方で、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の検討や、二次交通の充実等を図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。
	鉄道	○鉄道は大量輸送を目的とした交通機関であり、持続的な運営には日常的な利用増加・利用促進が急務
	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。 ○一部の路線等で、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が懸念。
	鉄道	○ウィズ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

(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な事項や、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。

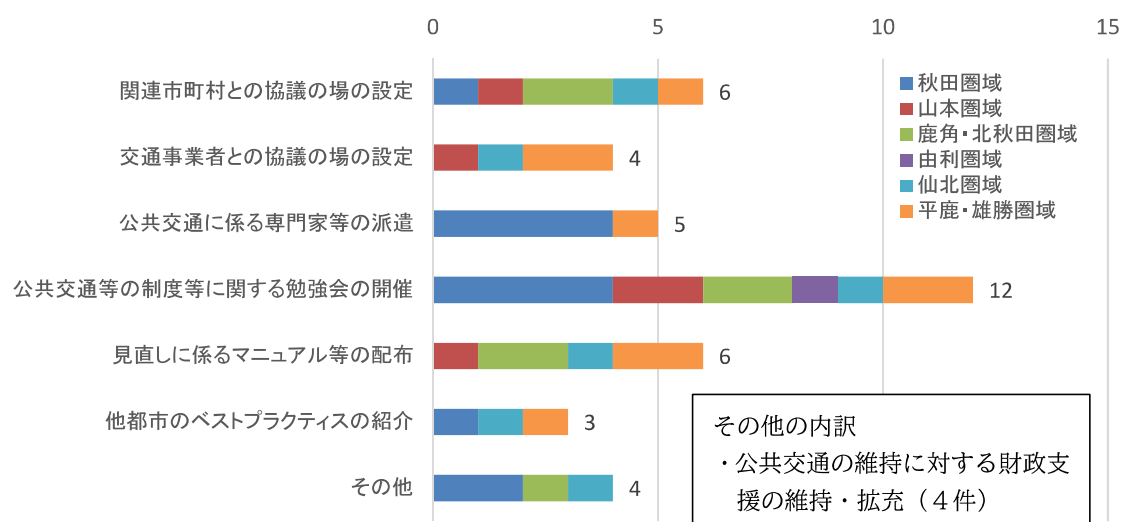


図 市町村において県との連携を求める事項

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。

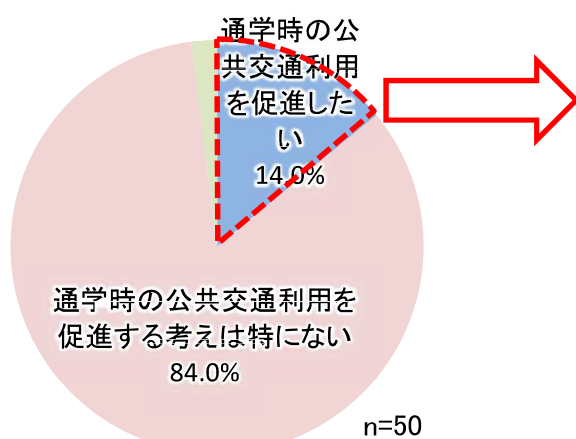


図 通学時の地域公共交通の利用に対する意向とその理由

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)今後の地域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
運行本数に関する事	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。
運賃に関する事	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事	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。
	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。
その他	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、市街地方向からだけでなく、御所野、御野場地域方向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。

3-5 施設等の意向

県内には、鉄道や路線バスなどの公共交通以外にも、商業施設や医療施設等が運行する送迎サービス（買い物バス、病院送迎バスなど）が運行している地域があり、各施設への移動手段として県民の日常生活を支える役割を担っています。

これらの移動サービスについては、運行に当たり一定程度の費用が発生している状況にあり、また、一部のサービスは公共交通の運行エリアにおいても運行していることもあるため、公共交通と連携した取組（路線バス等への需要集約など）に対して、さまざまな理由から関心を持つ施設等もあります。

県民の日常生活の移動手段を確保するとともに、公共交通の持続性を高める上では、施設等の取組と地域公共交通分野が連携することや、適切に役割分担を図りながら、相互に補完し合った関係性を構築することなどが求められます。

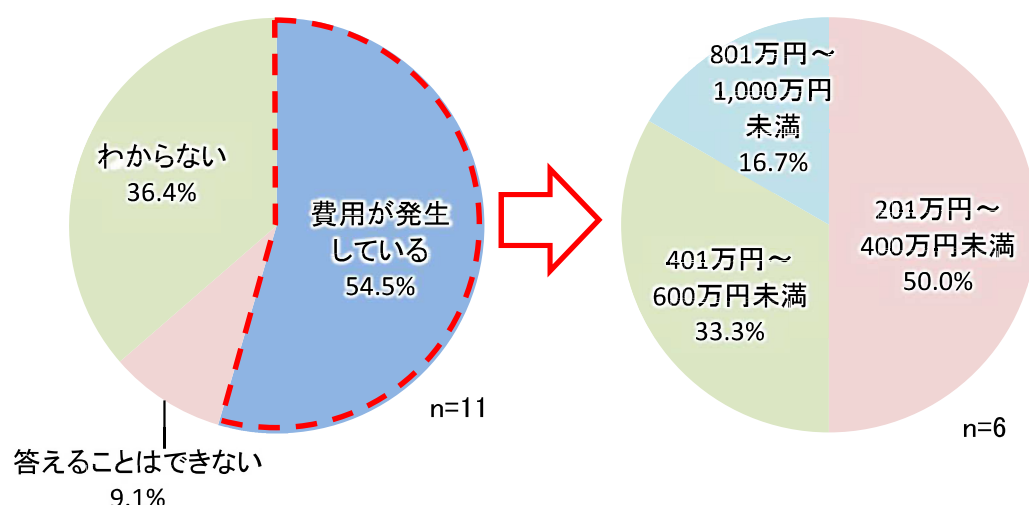


図 移動サービスの運行の費用発生の有無(左)と費用の負担発生金額(左)
※移動サービスを行っている施設等が回答

出典：施設等アンケート調査（R3 実施）

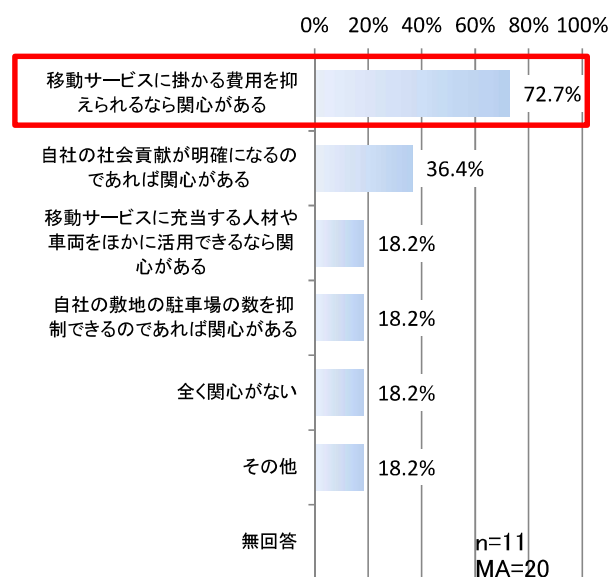


図 移動サービスと公共交通等の連携した取組に対する関心度

出典：施設等アンケート調査（R3 実施）

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

本県では2010年度（平成22年度）から「ふるさと秋田元気創造プラン」により、将来にわたって持続可能な活力ある秋田の実現に向け、本県の有形無形の資源を生かしながら各種施策・事業を計画的かつ重点的に展開してきました。

「第3期ふるさと秋田元気創造プラン」の計画期間が2021年度（令和3年度）をもって終了することに伴い、時代の潮流や本県の現状と課題を踏まえ、新たに「～大変革の時代～ 新秋田元気創造プラン」（計画期間：令和4年度～7年度）を策定しました。

本プランは、県政運営の指針となる最上位計画であり、各分野の個別計画と一体となって効果的かつ効率的に取組を展開することとしています。地域公共交通に関する施策については、「戦略3 観光・交流戦略」の「目指す姿5 国内外との交流と住民の暮らしを支える交通ネットワークの構築」に位置づけられています。



図 新秋田元気創造プランの構成

■SDGsとの関係性

持続可能な開発目標（SDGs）は、2015年（平成27年）の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された、2030年（令和12年）までに地球上の“誰一人取り残さない”持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現を目指す17のゴール・169のターゲットから構成される国際目標です。

本県では、「第2期あきた未来総合戦略」において、SDGsの普及や啓発の観点から各政策と17のゴールとの関連性を示すとともに、2021年（令和3年）7月に策定した「秋田県SDGs推進方針」において、「多様性に満ちた社会づくり」や「女性活躍の推進」、「脱炭素社会の実現への貢献と経済活性化」を重点的な取組事項として掲げ、SDGsのゴールと関連付けながら各種取組を展開してきました。

「新秋田元気創造プラン」では、公共交通に関連する「戦略3 観光・交流戦略」の「目指す姿5 国内外との交流と住民の暮らしを支える交通ネットワークの構築」が、17のゴールのうち「9 産業と技術革新の基盤をつくろう」及び「11 住み続けられるまちづくりを」等に寄与するものとして分類しています。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



AKITA SDGs

(2)秋田県都市計画区域マスタープラン

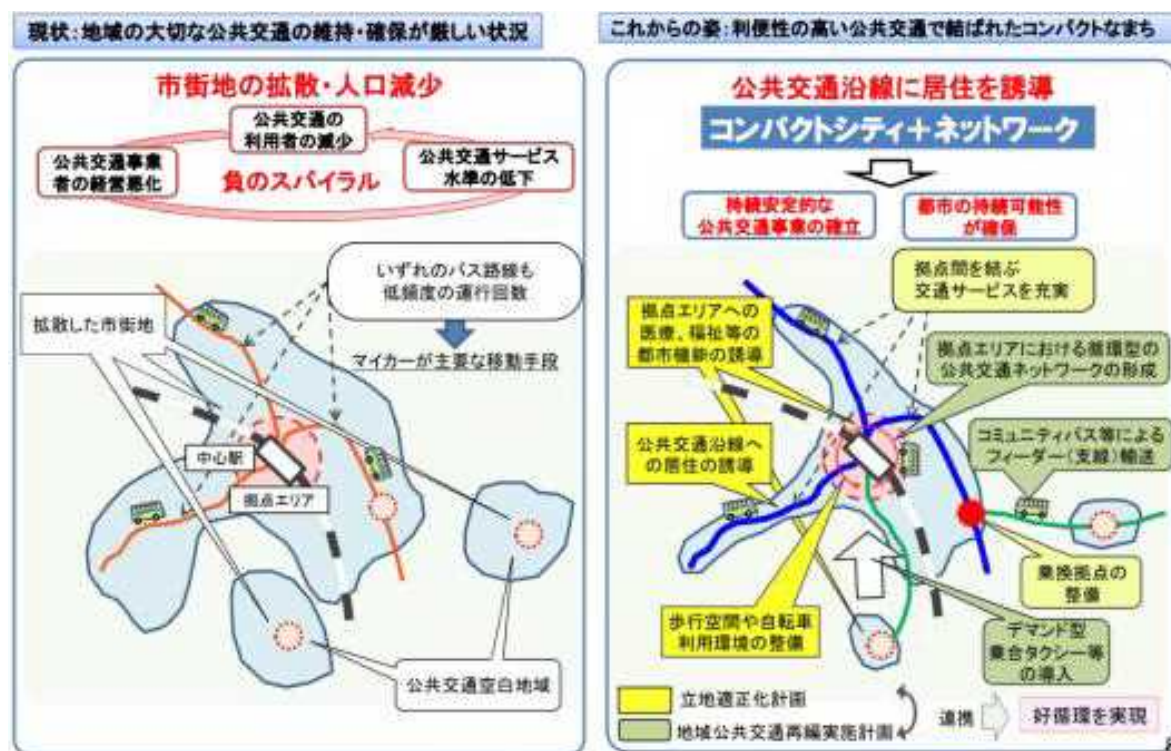
都市計画マスタープランは、都市の発展の動向や、人口・産業の現状及び将来の見通し等を勘案し、長期的な視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、その実現に向けて大きな道筋を明らかにすることにより、都市計画区域における都市計画の基本的な方向性を示し定めている計画です。

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（2002年（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

2014年（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（計画期間：令和4年度～7年度）では、近年の旅行ニーズの多様化や新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした新たな旅行スタイルへの変化、デジタル技術の進展等を踏まえ、今後の本県観光の目指す姿を明確にするため、観光振興施策の方向性を示すとともに、課題解決に向けた取組等を位置づけています。

この「ビジョン」においては、時代の大変革期であることを念頭に、4年間で重点的に取り組むべき5つの施策を「重点施策」とし、それらを進める上での方向性と取組方針を掲げ、具体的な取組を実施することとしています。

それぞれの取組が相乗効果を十分に発揮し、大きな成果を生み出せるよう、5つの重点施策を3つの横断的視点（「観光産業の生産性向上」「デジタル技術の効果的な活用」「旅行者の多様なニーズへの対応」）により分類することにより、目指す姿「訪れる人のところと地域を潤す持続可能な観光をめざして～何度でも訪れたくなるあきたの創出～」の実現に向けた取組を推進します。

地域公共交通の分野では、個人や小グループ、自家用車を持たない外国人旅行者などの観光需要に応えるため、乗合タクシー等を活用した二次アクセスの利便性の向上や新たなモビリティサービスの導入に向けた支援、デジタル技術の活用による移動環境の整備等により、旅行者がストレスなく移動できる環境づくりに取り組むこととしています。



図 秋田県観光振興ビジョンにおける施策体系

(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。

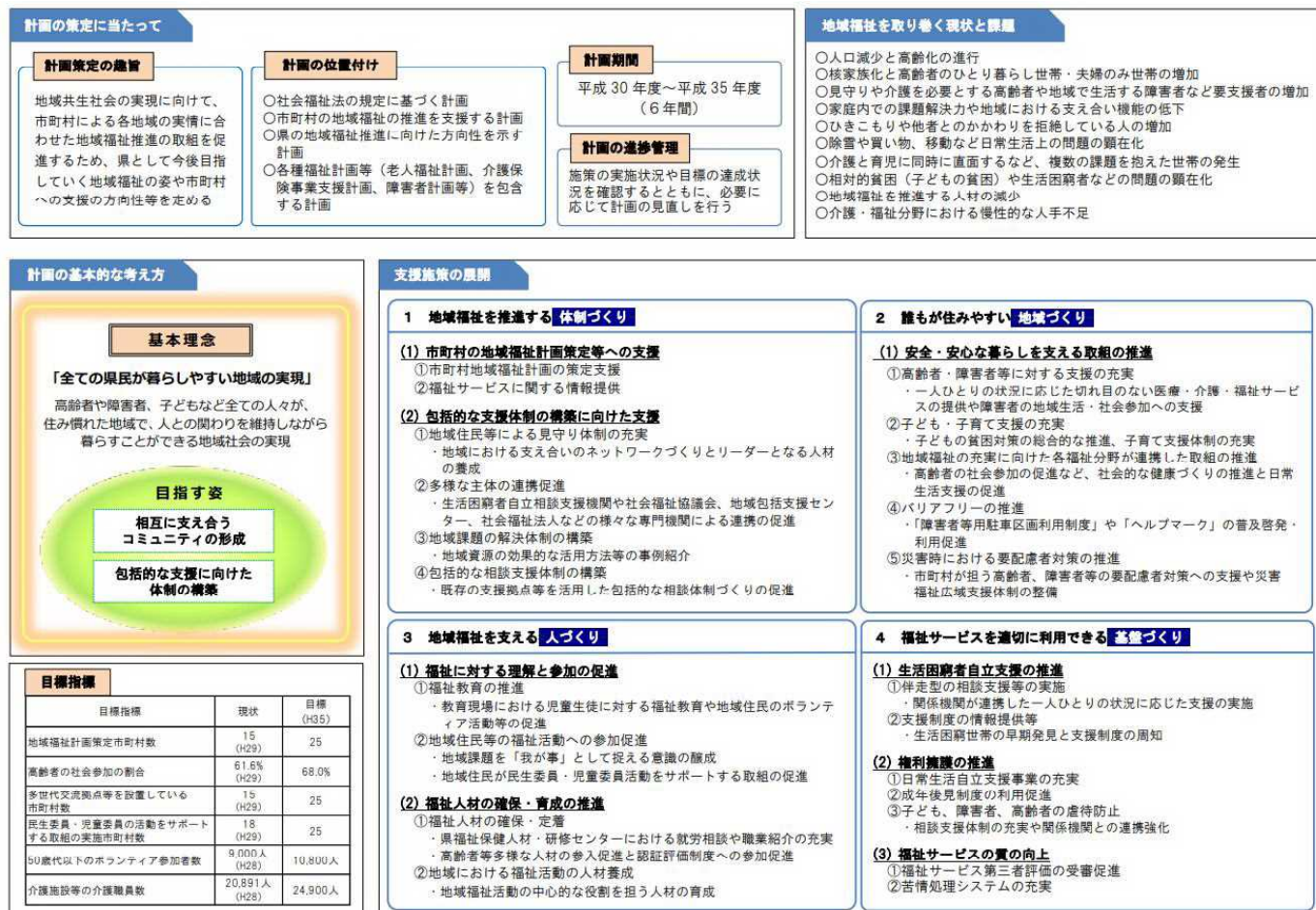


図 地域福祉支援計画の概要

(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



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)	〔国内外との交流と住民の暮らしを支える役割〕 ○幹線鉄道や航空路線、フェリー航路等の広域交通の整備・拡充や乗合バス、コミュニティ交通、第三セクター鉄道など地域公共交通の維持・活性化により、交流の持続的拡大や住民生活を支える役割
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により、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により、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)	〔旅行者のストレスのない移動を支える役割〕 ○乗合タクシー等を活用した二次アクセスの利便性の向上や新たなモビリティサービスの導入に向けた支援、デジタル技術の活用による移動環境の整備等により、旅行者のストレスのない移動を支える役割
	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により、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により、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継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継環境の向上
北秋田市	基本方針	○地域の盛り上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の乗継円滑化

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、多くの市町村で乗継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 ○乗継環境の向上
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 ○羽後本荘駅ほか乗継拠点の整備 ○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、乗継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継環境の向上
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、公共交通間の乗継利便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継ぎの円滑化

