

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。

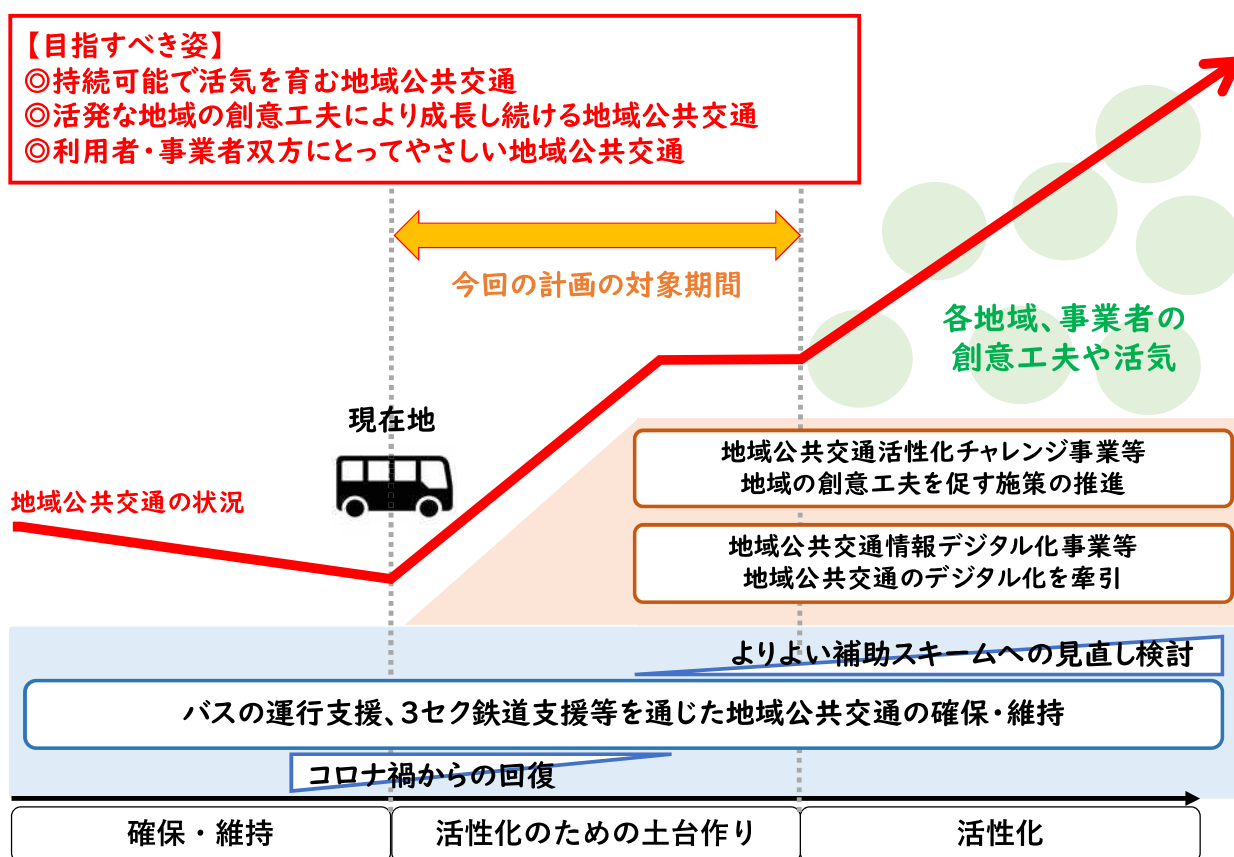


図 交通政策の目指すべき姿

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。

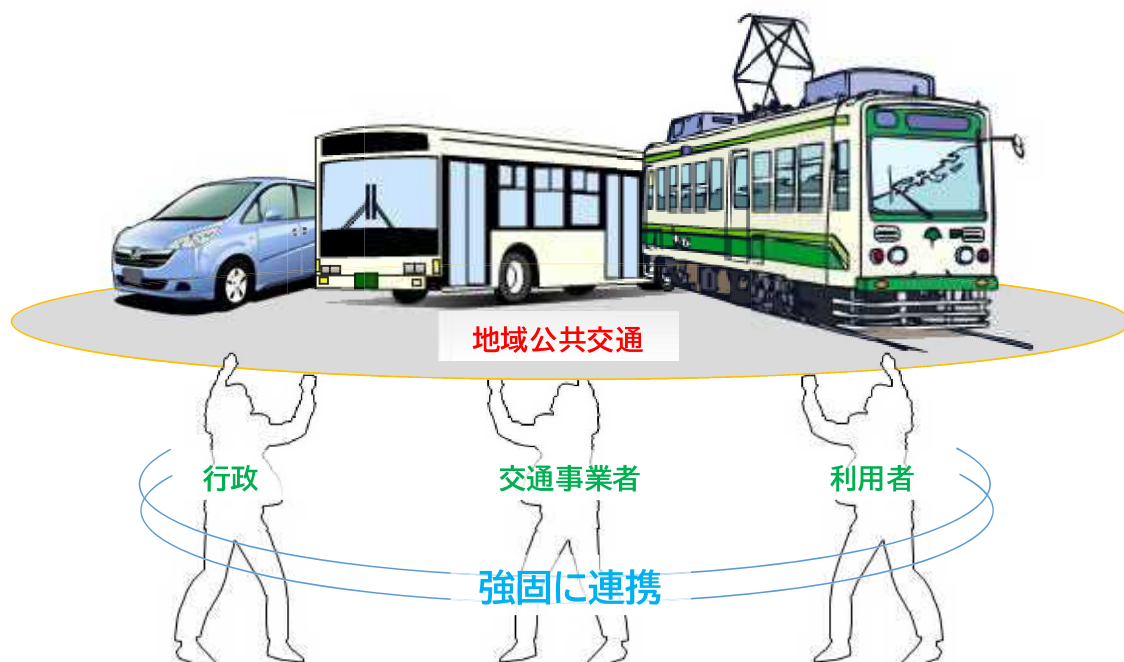
1-4 県・市町村・交通事業者と県民の役割分担・連携の方向性

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。

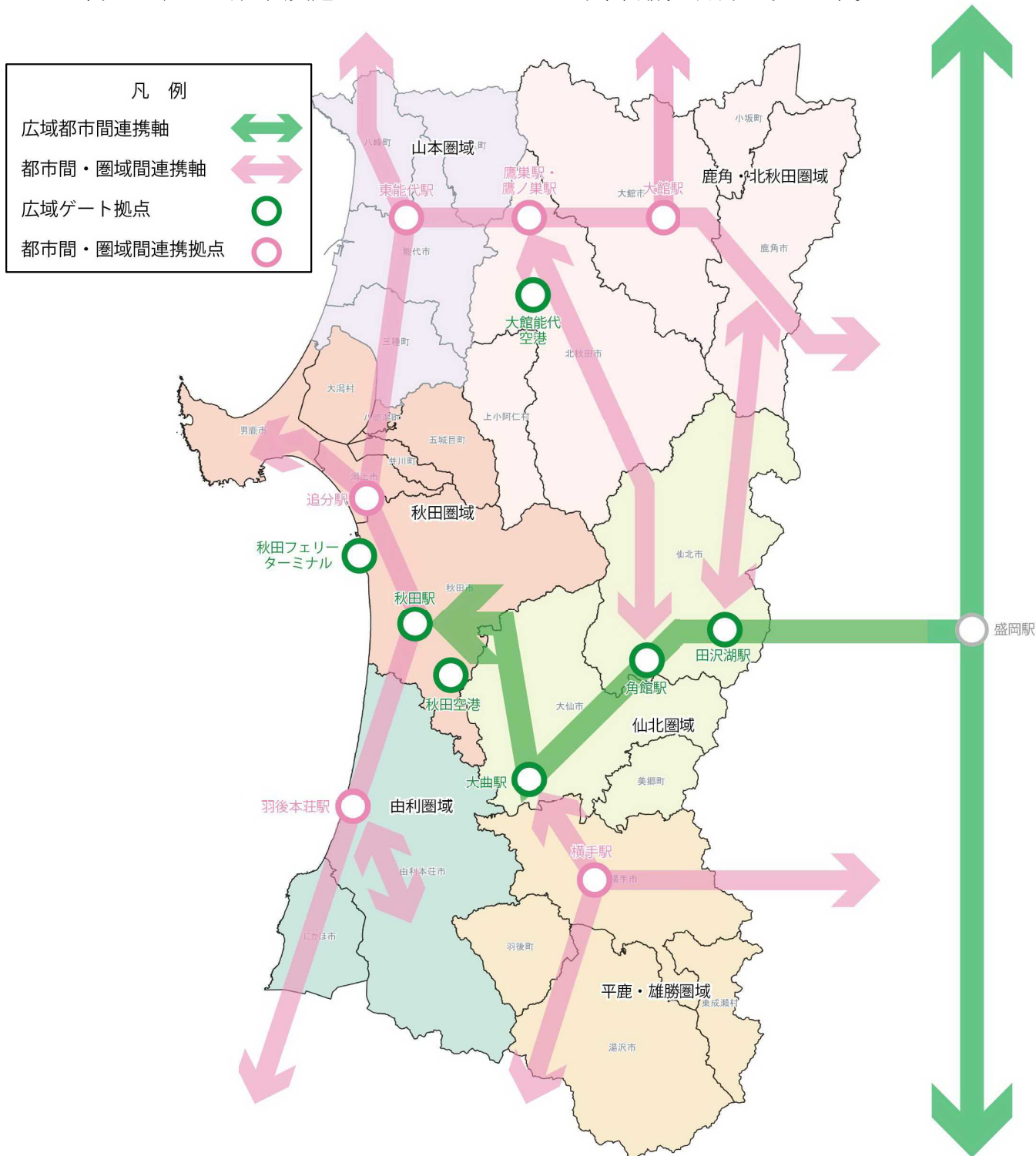


図 秋田県全体の地域公共交通ネットワークの将来像

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	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○JR 秋田新幹線 <u>飛行機：</u> <ul style="list-style-type: none"> ○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 <u>航路：</u> <ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○秋田駅、大曲駅、角館駅、田沢湖駅 <u>空港：</u> <ul style="list-style-type: none"> ○秋田空港、大館能代空港 <u>港：</u> <ul style="list-style-type: none"> ○秋田フェリーターミナル
	都市間・圏域間連携拠点	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○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

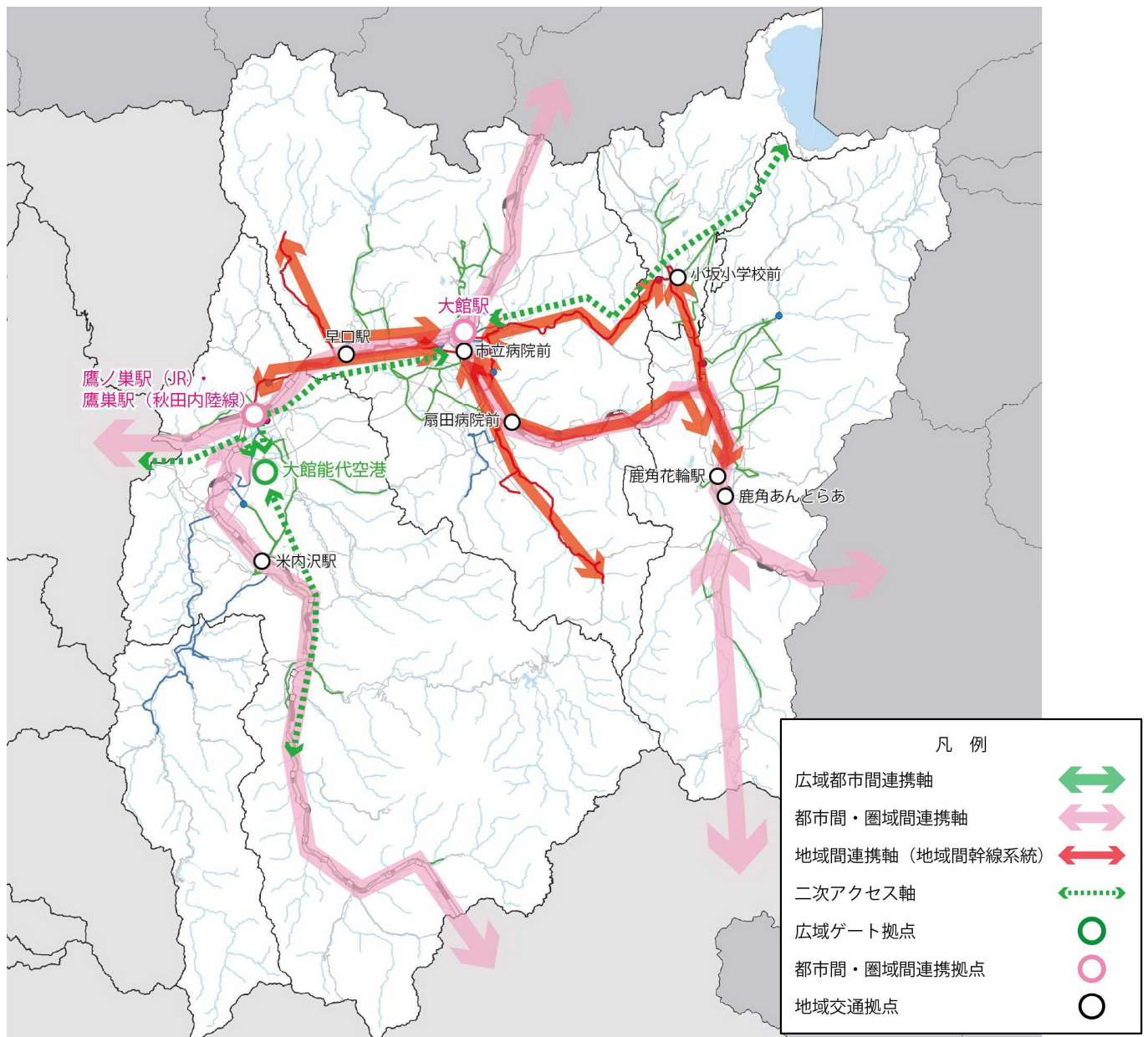
①将来ネットワークイメージ

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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○全日本空輸 東京線
	都市間・圏域間連携軸 (再掲)	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○大館能代空港
	都市間・圏域間連携拠点 (再掲)	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○大館駅、鷹ノ巣駅(JR)、鷹巣線(秋田内陸線)
	地域交通拠点	<ul style="list-style-type: none"> ○各市町内において、交通結節点や乗継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> <ul style="list-style-type: none"> ○市立病院前、扇田病院前 <u>鹿角市：</u> <ul style="list-style-type: none"> ○鹿角花輪駅、鹿角あんたらあ前 <u>北秋田市：</u> <ul style="list-style-type: none"> ○米内沢駅 <u>小坂町：</u> <ul style="list-style-type: none"> ○小坂小学校前

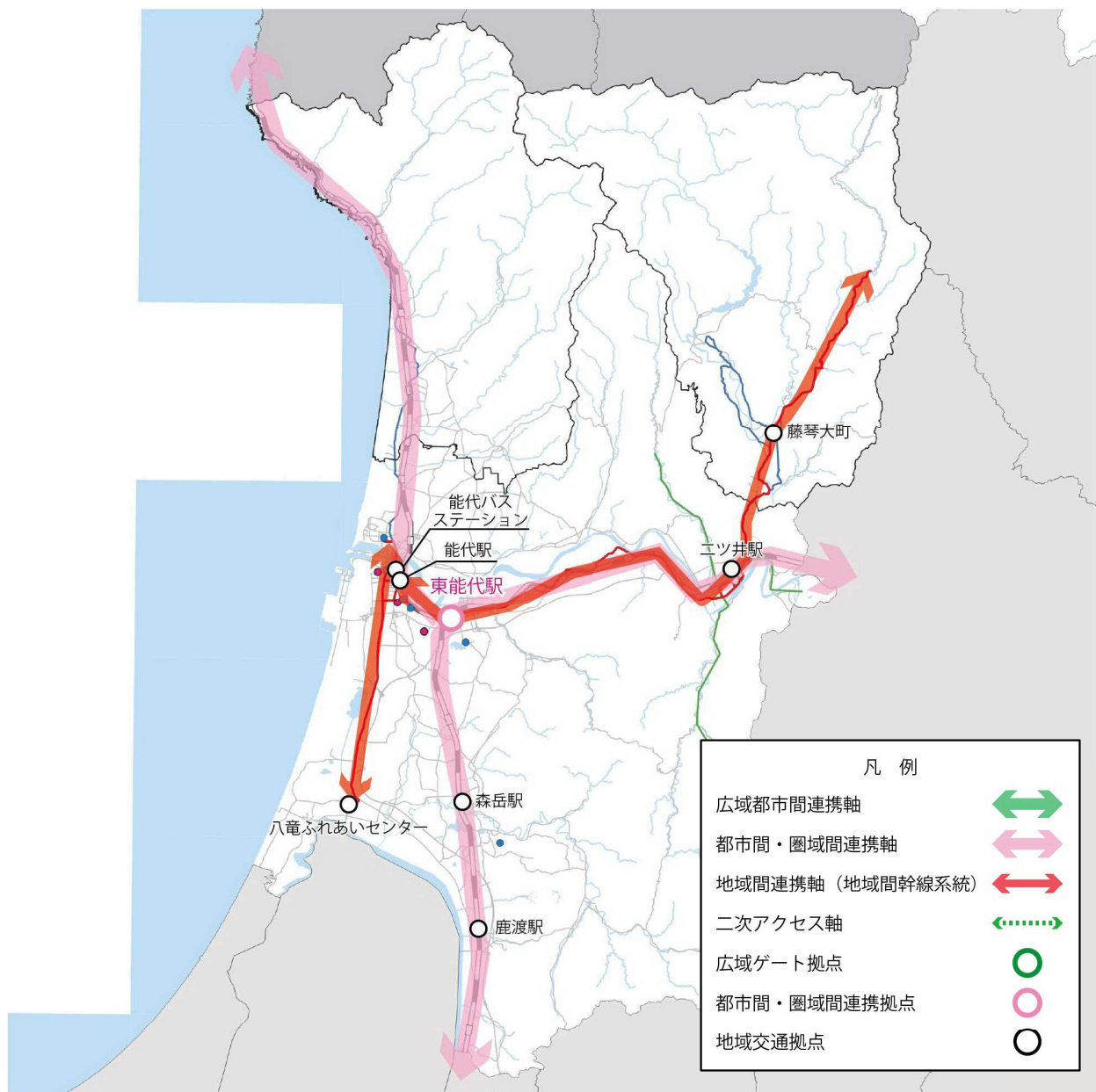
3-2 山本圏域

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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○JR 奥羽本線、五能線
	地域間連携軸 (地域間幹線系統)	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○能代・八竜線、真名子・能代線
拠点	広域ゲート拠点 (再掲)	<ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○東能代駅
	地域交通拠点	<ul style="list-style-type: none"> ○各市町内において、交通結節点や乗継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> <ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○藤琴大町

3-3 秋田圏域

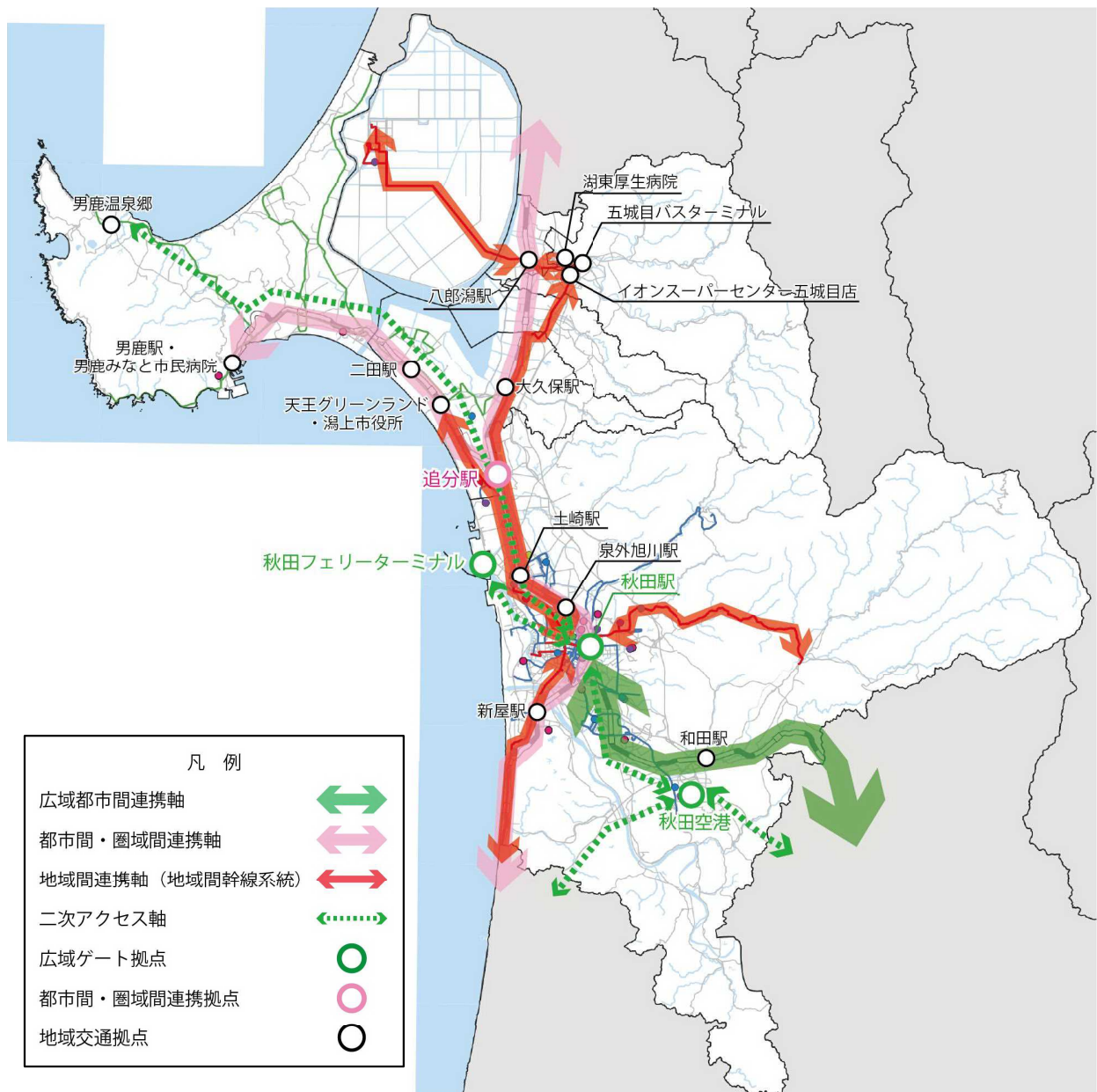
①将来ネットワークイメージ

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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○JR 秋田新幹線 <u>飛行機：</u> <ul style="list-style-type: none"> ○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 <u>航路：</u> <ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○秋田駅 <u>空港：</u> <ul style="list-style-type: none"> ○秋田空港、大館能代空港 <u>港：</u> <ul style="list-style-type: none"> ○秋田フェリーターミナル
	都市間・圏域間連携拠点 (再掲)	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○秋田駅、追分駅
	地域交通拠点	<ul style="list-style-type: none"> ○各市町内において、交通結節点や乗継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>秋田市：</u> <ul style="list-style-type: none"> ○秋田駅、追分駅、泉外旭川駅、土崎駅、和田駅、新屋駅 <u>男鹿市：</u> <ul style="list-style-type: none"> ○男鹿駅、男鹿みなと市民病院、男鹿温泉郷 <u>潟上市：</u> <ul style="list-style-type: none"> ○天王グリーンランド、潟上市役所、大久保駅、二田駅 <u>五城目町：</u> <ul style="list-style-type: none"> ○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 <u>八郎潟町：</u> <ul style="list-style-type: none"> ○八郎潟駅、湖東厚生病院

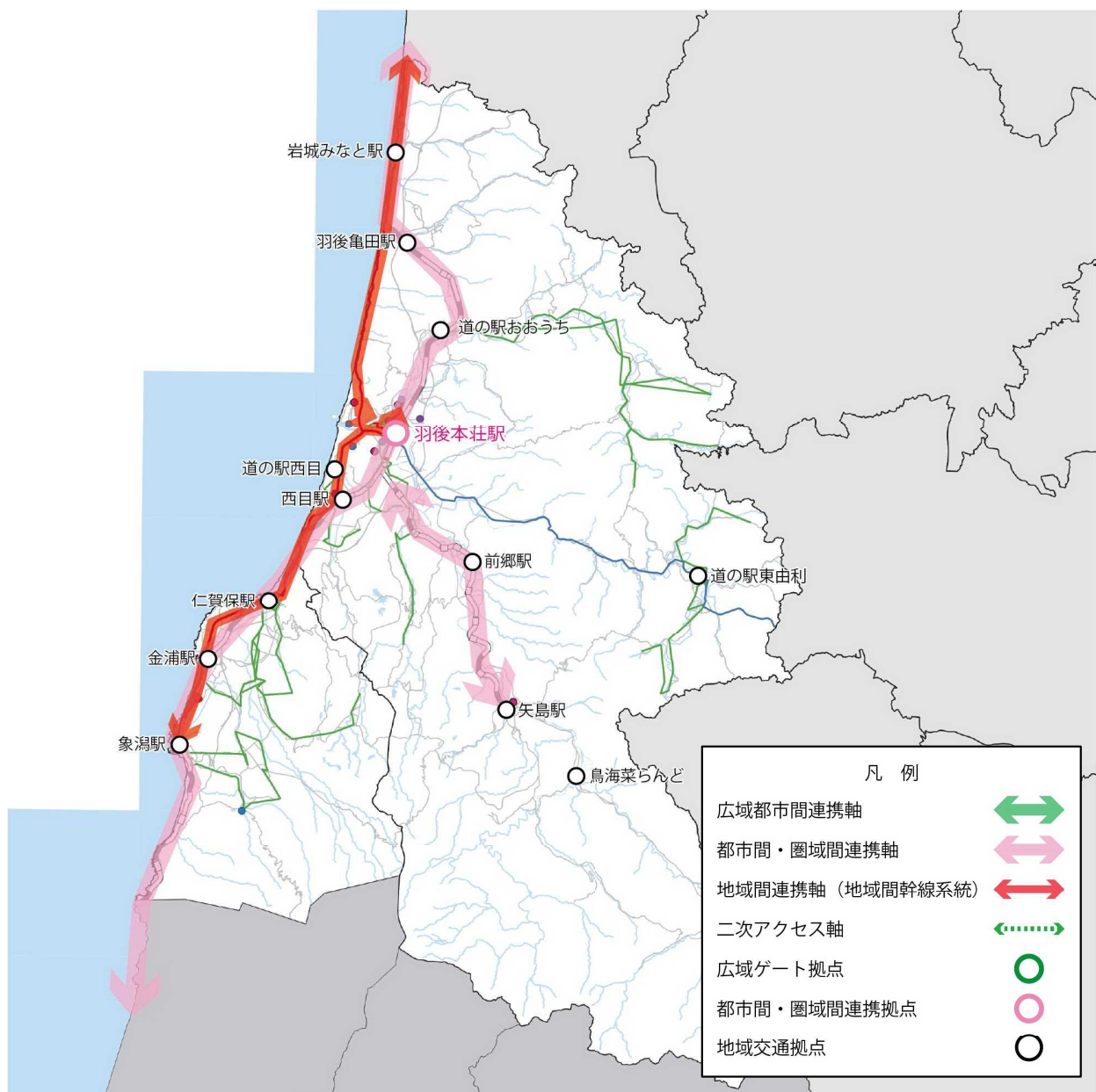
3-4 由利圏域

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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○羽後本荘駅
	地域交通拠点	<ul style="list-style-type: none"> ○各市町内において、交通結節点や乗継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> <ul style="list-style-type: none"> ○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> <ul style="list-style-type: none"> ○象潟駅、金浦駅、仁賀保駅

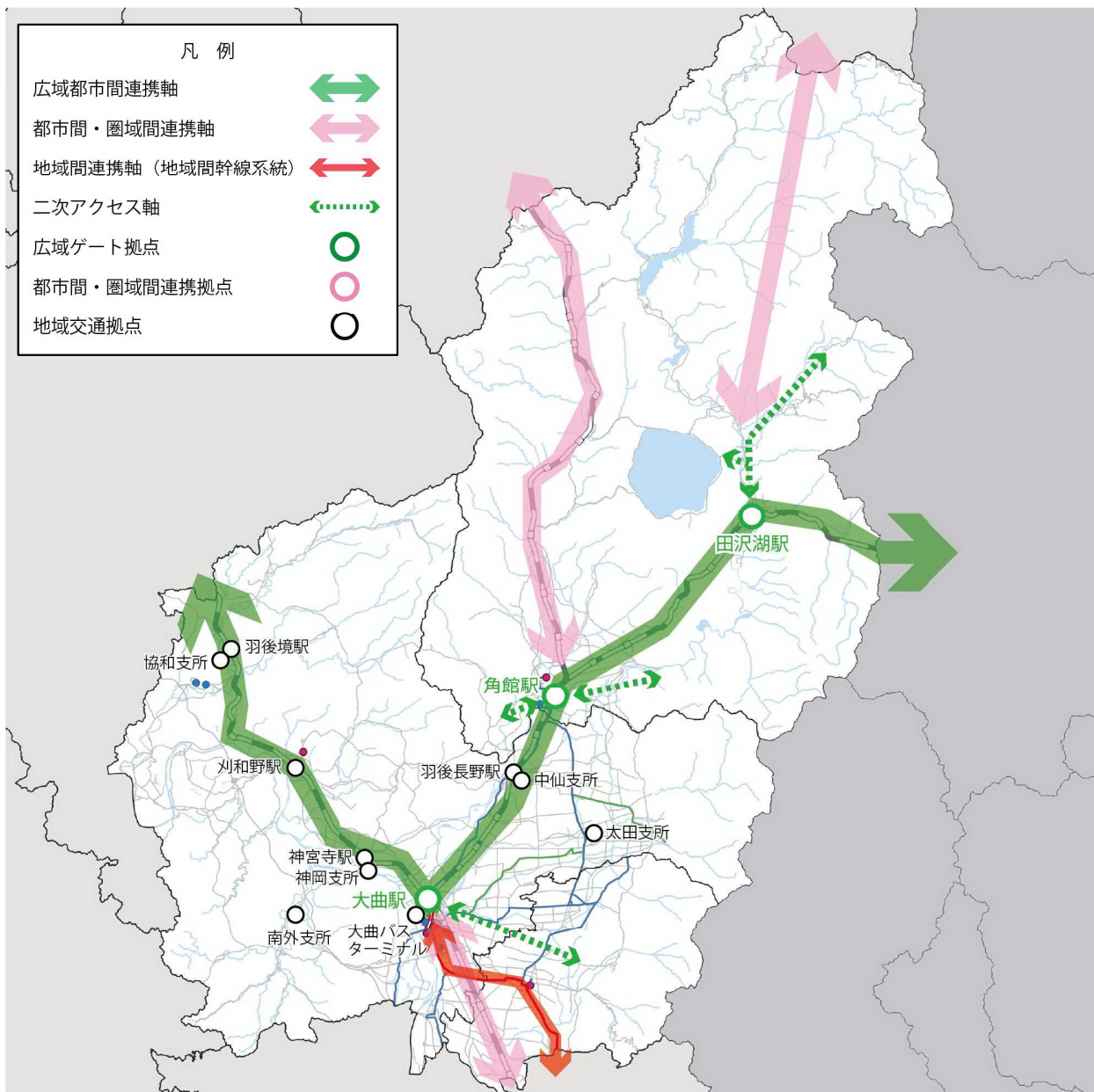
3-5 仙北圏域

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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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
	都市間・圏域間連携軸 (再掲)	<ul style="list-style-type: none"> ○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、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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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： 横手大曲線、横手大曲2線
拠点	広域ゲート拠点 (再掲)	<ul style="list-style-type: none"> ○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： ○大曲駅、角館駅、田沢湖駅
	都市間・圏域間連携拠点 (再掲)	<ul style="list-style-type: none"> ○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： ○大曲駅、角館駅、田沢湖駅
	地域交通拠点	<ul style="list-style-type: none"> ○各市町内において、交通結節点や乗継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 	大仙市： ○大曲駅、大曲バスターミナル、神岡支所、神宮寺駅、刈和野駅、羽後長野駅、羽後境駅、南外支所、中里温泉 仙北市： ○田沢湖駅、角館駅

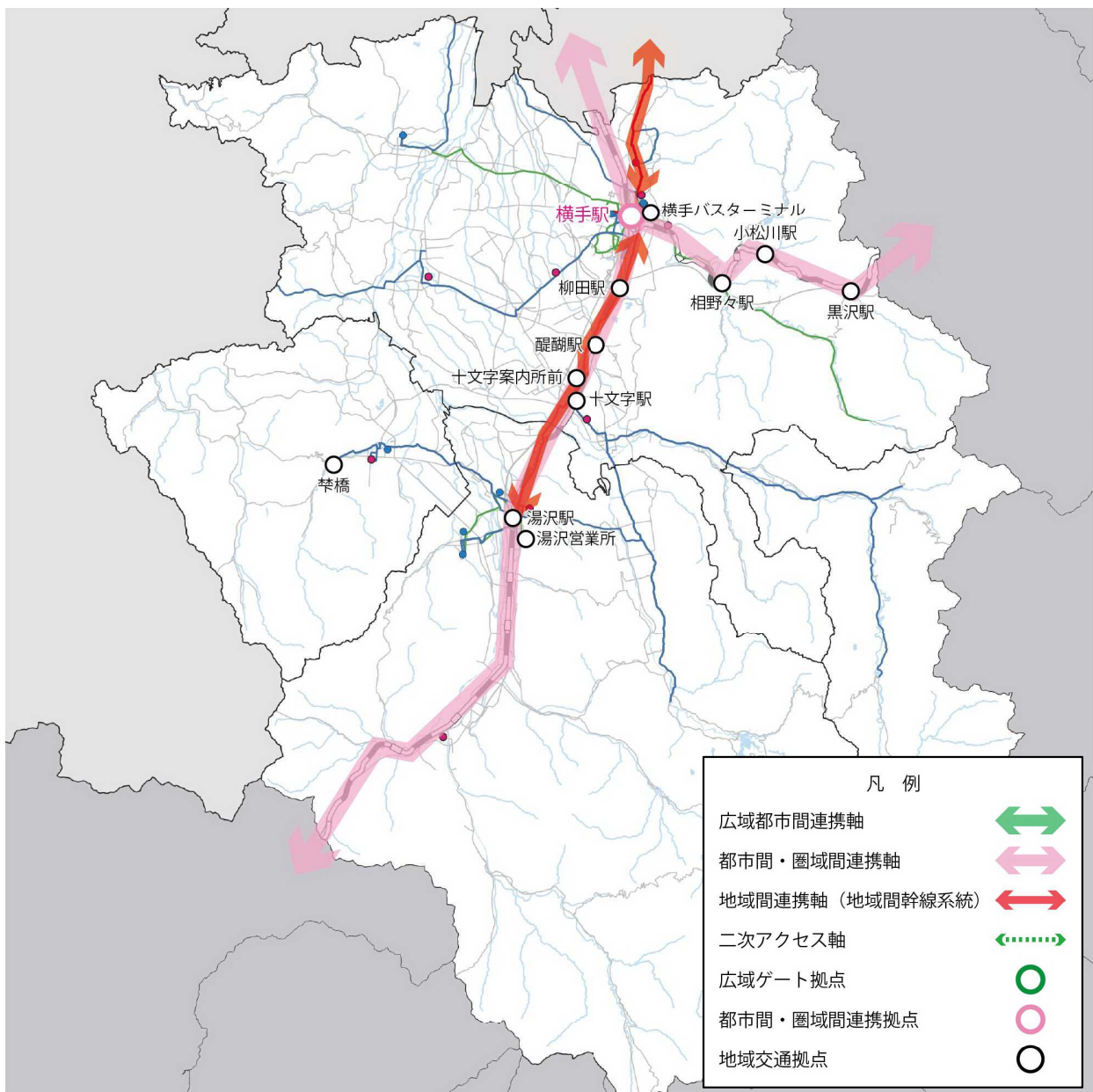
3-6 平鹿・雄勝圏域

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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○各市町内において、交通結節点や乗継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> ○桮橋（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实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(R8)
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(R8)
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(R1)	現況値(R2)	目標値(R8)
乗合バスの県民1人当たりの年間利用回数	回/年	11.5	9.3	11.5

【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(R1)	現況値(R2)	目標値(R8)
第三セクター鉄道利用者数	千人/年	423	311	423

【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「増加」を図ります。

表 指標・数値目標

指標	単位	基準値(R1)	現況値(R2)	目標値(R8)
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	257,732	77,962	262,887

【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向上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(R8)
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(R8)
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(R8)
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(R8)
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(R8)
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(R8)
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(R8)
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）