

各種調査結果(速報版)

令和8年8月28日(金)
令和8年度第1回秋田県計画検討部会

秋田県 観光文化スポーツ部 交通政策課

< 目次 >

はじめに	1
①調査の概要	2
②バス利用実態調査	4
③市町村アンケート調査	20
④交通事業者アンケート調査	24

1. 調査の概要

1. 調査の概要

表 交通事業者アンケート調査の実施概要

項目	概要
バス利用実態調査	● 目的: 広域路線バスの利用実態を把握するための調査 ● 対象: 地域間幹線系統17系統(全便) ● 実施状況: 7月末時点で7系統実施、8月に残る10系統実施
市町村アンケート調査	● 目的: 広域的な公共交通及び拠点に対する問題認識や今後の対応などの意向等の把握や、今後の公共交通に対する取組(県への期待含め)を把握するための調査 ● 対象: 市町村公共交通担当者 ● 実施状況: 実施済み
県民アンケート調査	● 目的: 目的別の詳細な移動実態や、公共交通の利用実態等の定量的な把握と公共交通の運行に対するイメージなどの定性的な把握をするための調査 ● 対象: 県民 ● 実施状況: 実施中(8/31回答〆切)
高等学校アンケート調査	● 目的: 高校生の通学実態およびスクールバスの移動実態や通学時における懸念事項を把握するための調査 ● 対象: 県内の高等学校(公立・私立) ● 実施状況: 実施済み
交通事業者アンケート調査	● 目的: 交通サービス提供者が抱える問題点や今後の路線の方向性に対する意向を把握するための調査 ● 対象: 鉄道事業者、路線バス事業者、空港事業者、秋田県ハイヤー協会 ● 実施状況: 実施済み
交通拠点調査	● 目的: 交通拠点機能を把握するための調査 ● 対象: 市町村アンケート調査結果を踏まえて調査対象を選定 ● 実施状況: 9月中に実施
乗り継ぎ実態調査	● 目的: 県内⇄県外を跨ぐ公共交通による広域移動や、二次交通への乗り継ぎ実態を把握するための調査 ● 対象: 市町村アンケート調査結果を踏まえて調査対象を選定 ● 実施状況: 9月中に実施

2. バス利用実態調査

2. バス利用実態調査

(1) 調査の概要

- 地域間幹線系統の的確な利用実態を把握する上では、バス停別の利用実態やOD等を把握することが重要であるため、調査員の乗り込み形式によるバス利用実態調査を実施した。
- なお、調査期間は平日1日としている。
- ※期間のデータ分析が必要となった場合は、系統毎に適宜、クレジットカードのタッチ決済、ICカードデータ等のデータ取得を検討
- ※回答辞退等により実乗車人数と回答集計数は異なる場合がある

表 調査の実施概要

項目	概要
対象路線	● 地域間幹線系統17系統(全便)
調査日程	● 7月16-17日、8月27-28日(平日1日)
実施方法	● 調査員の乗り込み調査
調査項目	● 基本属性 ● 利用実態(利用路線、利用目的、利用頻度 等) ● 乗り継ぎの有無 等

バス利用調査カード

秋北バス 大館・鹿角・北秋田管内

調査員記入
調査日時
令和8年
____月____日
____曜日
____時____分
仕業番号

調査番号

乗車バス停番号

降車バス停番号

○裏面の質問について、あてはまる答えを1つずつ選んで折り込み、お降りの際に調査員にお渡しください。あてはまらない場合は折り込まず、次の質問に進んでください。
○1便ごとの調査ですので、以前ご回答いただいた場合でもご協力ください。

バス利用調査にご協力をお願いします

バス利用調査カード

以下の質問について、あてはまる答えを1つずつ選んで折り込み、お降りの際に調査員にお渡しください。
折り間違えた場合は、一旦戻していただければ助かります。

↓折り込む↓

男性	性別	女性
～15歳	年齢	40～59歳
16～18歳		60～69歳
19～39歳		70歳以上
買物・私用など	今回の路線バスの利用目的	通勤
通院・通所		通学
観光		その他
20回以上(週5日以上)	いま利用しているバス路線の利用頻度を教えてください	9～19回(週3～4日)
4～8回(週1～2日)		1～3回(週1日以下)
月に2～3回程度		月に1回程度
2～3ヶ月に1回程度		4ヶ月に1回以下
他の路線バス	目的地までに他の移動手段を利用しますか？(複数選択可)	市町村運営バス・タクシー
鉄道		自転車
一般タクシー	※他に利用しない場合は折り込まないでください	その他
大館市	お住まい	能代市
北秋田市		上小阿仁村
鹿角市		その他(秋田県内)
小坂町		その他(秋田県外)

ご協力ありがとうございました

図 バス利用調査カード

2. バス利用実態調査

①大館・小坂線

- 朝夕の通学時間帯に利用が集中し、復路6:45便が25人と最多。バス停別では大館駅前・鳳鳴高校前・商業施設前の乗降が多く、通学・買物利用がうかがえる。

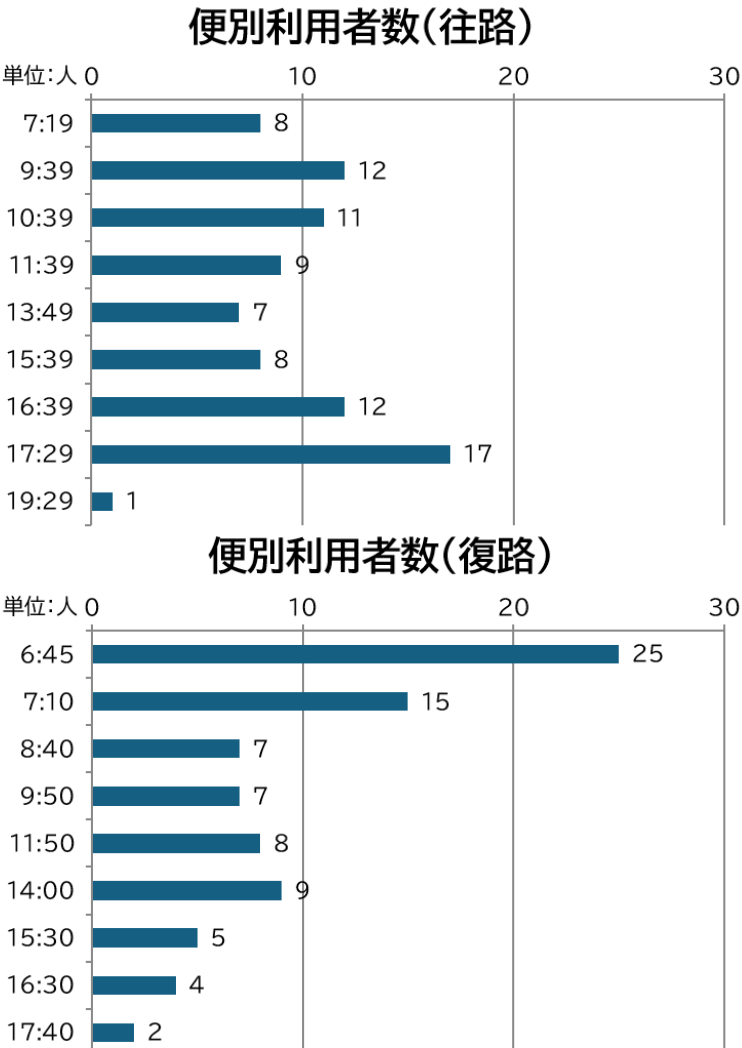


図 便別利用者数(上:往路、下:復路)

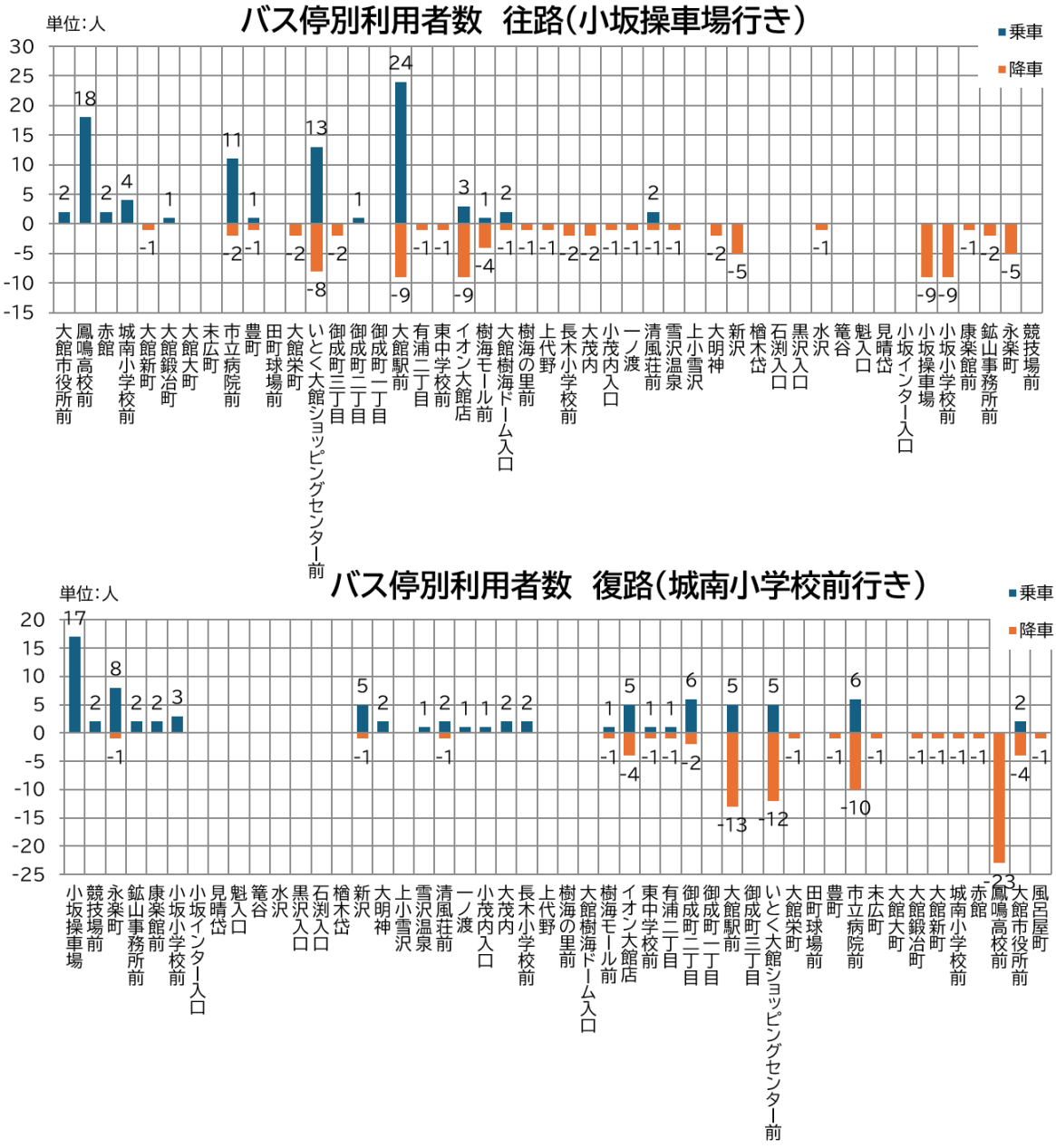


図 バス停別利用者数(上:往路、下:復路)

2. バス利用実態調査

②能代・八竜線

- 利用者は70歳以上が46%と高齢層が中心。目的は買物・私用(33%)と通院・通所(32%)が大半で、利用頻度は月2～3回程度が最多(24%)となっている。

項目	概要
起点・終点	能代厚生医療センター・八竜ふれあいセンター
運行本数	毎日・1日あたり12往復/日
沿線市町村	能代市、三種町



図 運行図

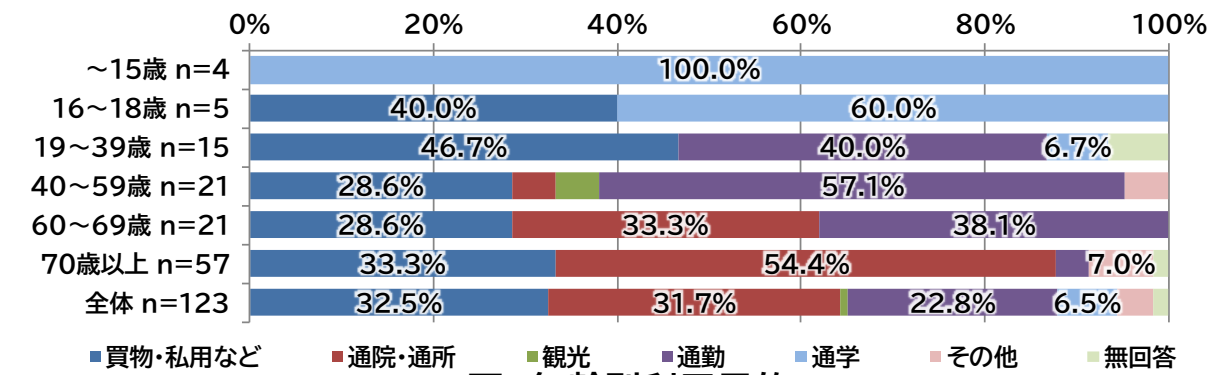


図 年齢別利用目的

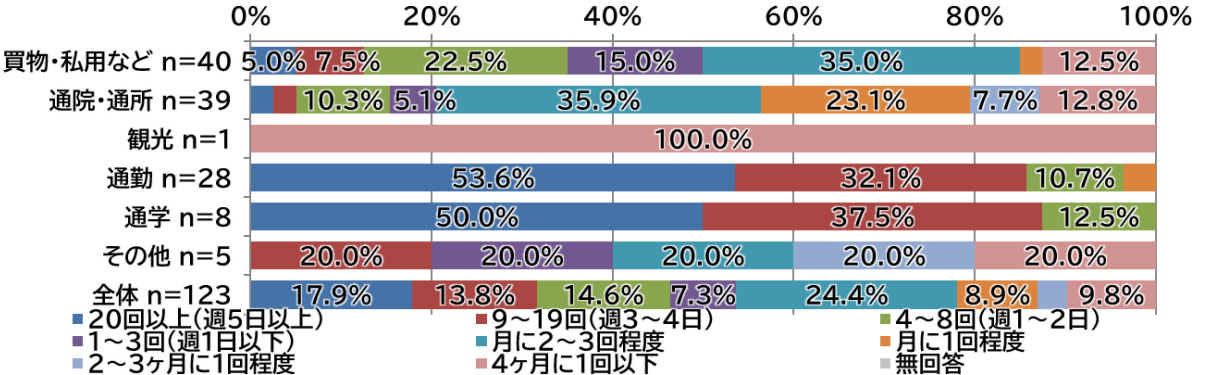


図 目的別利用頻度

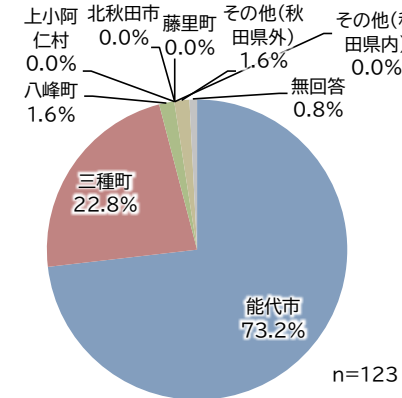


図 居住地

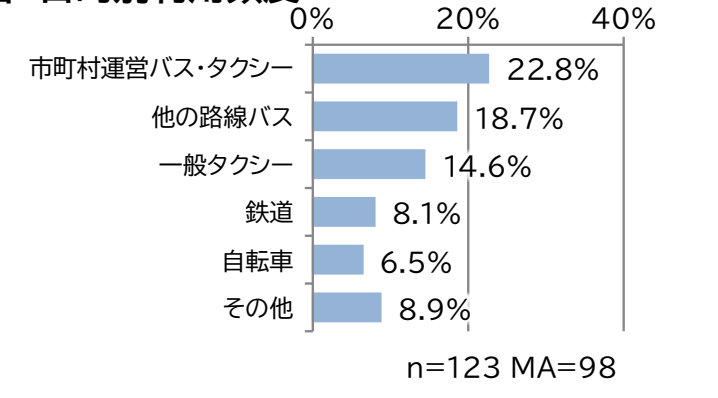


図 目的地までに利用する他の移動手段

2. バス利用実態調査

②能代・八竜線

- 午前の能代方面行き(9時台16人)に利用が集中し、能代厚生医療センターの乗降が最多。医療機関や市街地への通院・買物の足となっている。

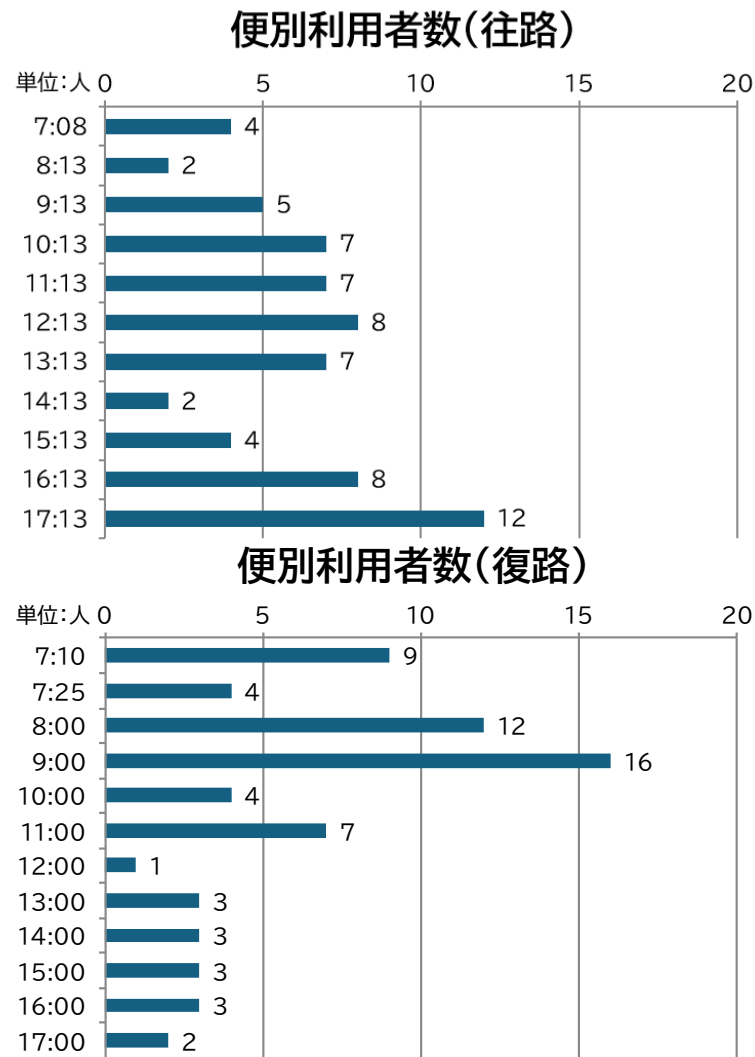


図 便別利用者数(上:往路、下:復路)

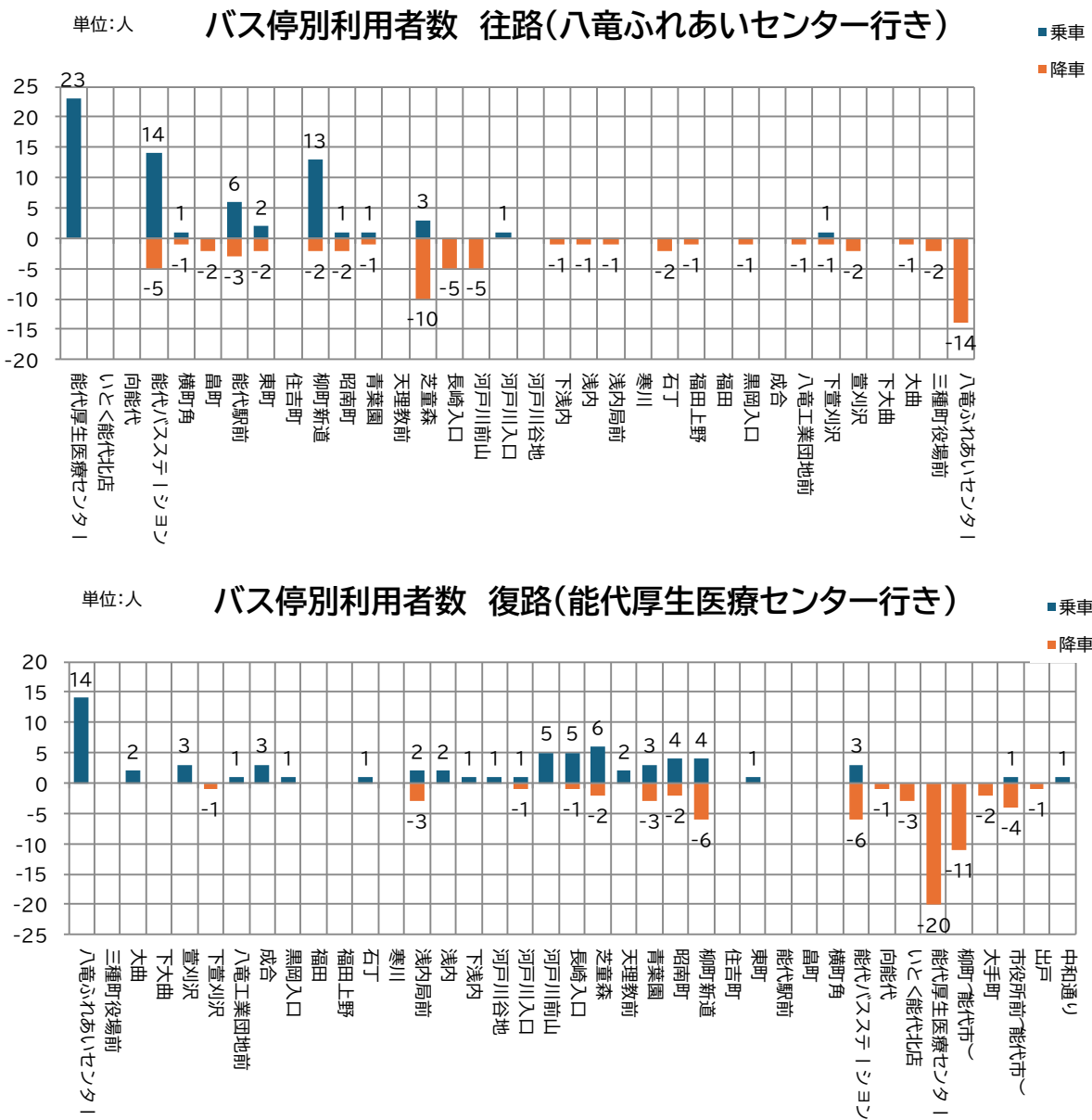


図 バス停別利用者数(上:往路、下:復路)

2. バス利用実態調査

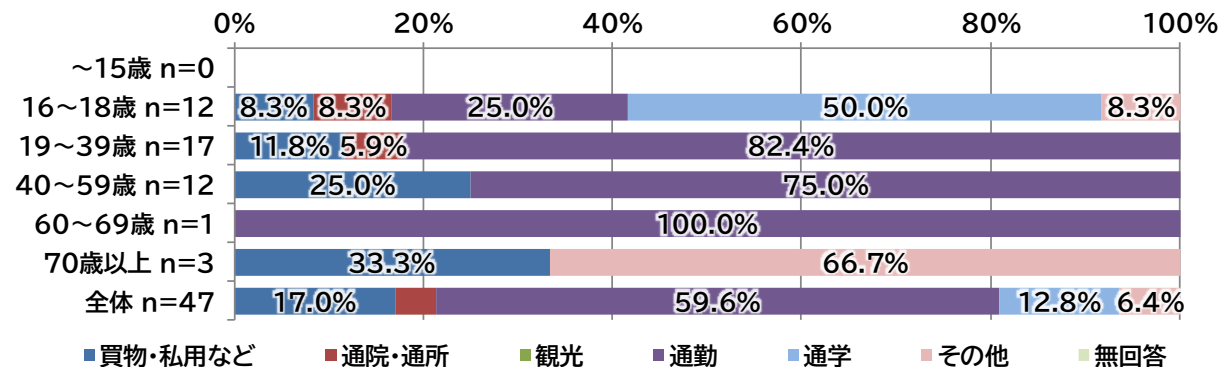
③本莊象潟3線

- 利用者は19～39歳を中心とする現役世代が多く、目的は通勤が6割と突出。半数が週5日以上利用しており、通勤の足として定着している。

項目	概要
起点・終点	本荘営業所・象潟駅前
運行本数	毎日・1日あたり3.5往復/日
沿線市町村	由利本荘市、にかほ市



図 運行図



④ 年齢別利用目的

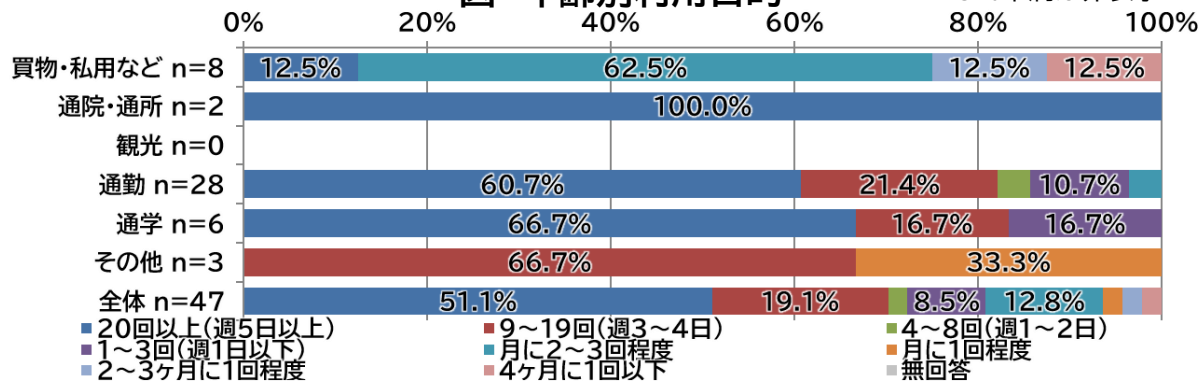


図 目的別利用頻度

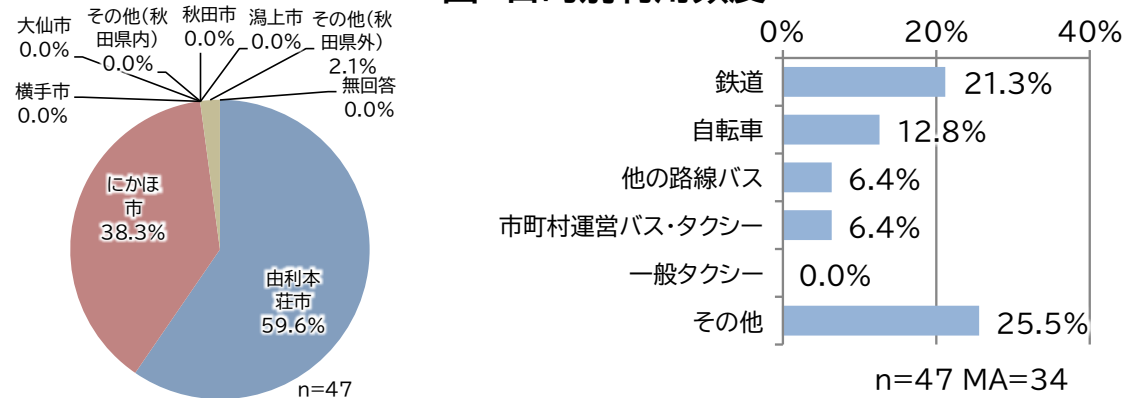
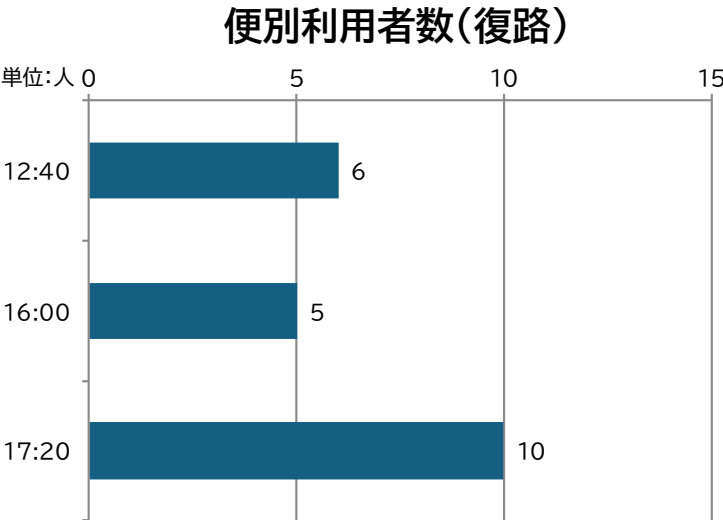


図 居住地

図 目的地までに利用する他の移動手段 10

- 朝の往路(6:50便14人・7:35便10人)と夕方の復路に利用が集中する通勤型の路線。御門町や仁賀保高校前などでの乗車が多い。



2. バス利用実態調査

⑤横手大曲線

- 利用者は高校生世代が6割超で、目的は通学が72%と突出。週5日以上の利用が58%を占め、大仙市・美郷町から横手方面への通学路線となっている。

項目	概要
起点・終点	大曲バスターミナル・横手バスターミナル
運行本数	毎日・1日あたり8往復/日
沿線市町村	横手市、美郷町、大仙市

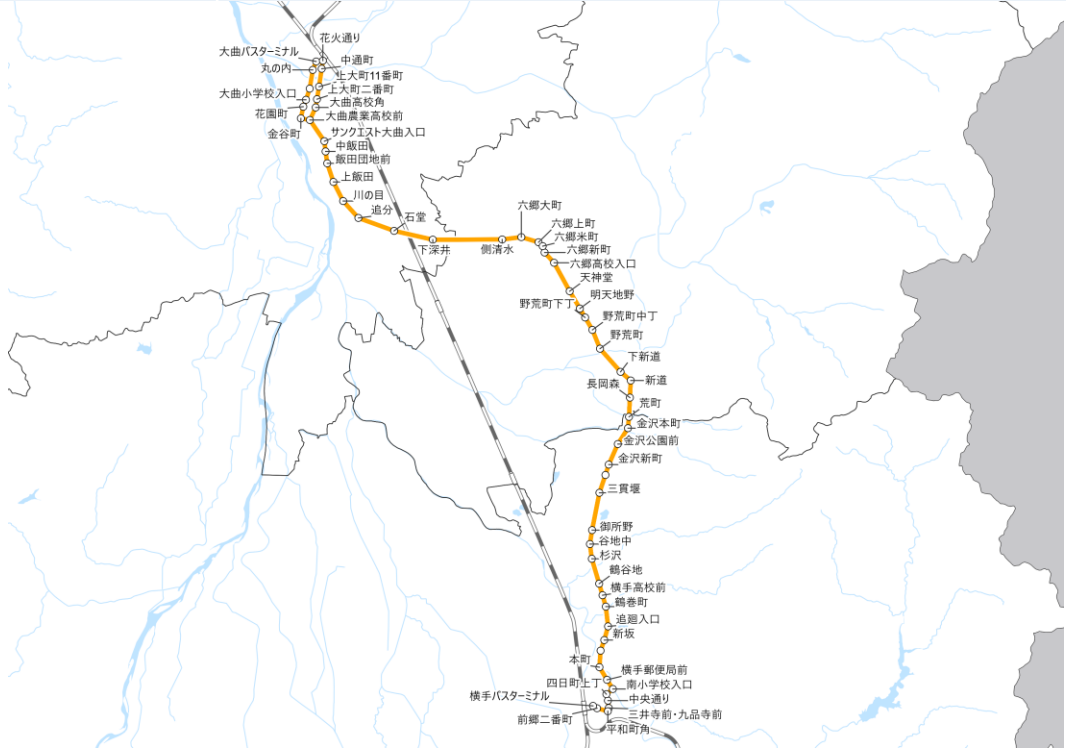


図 運行図

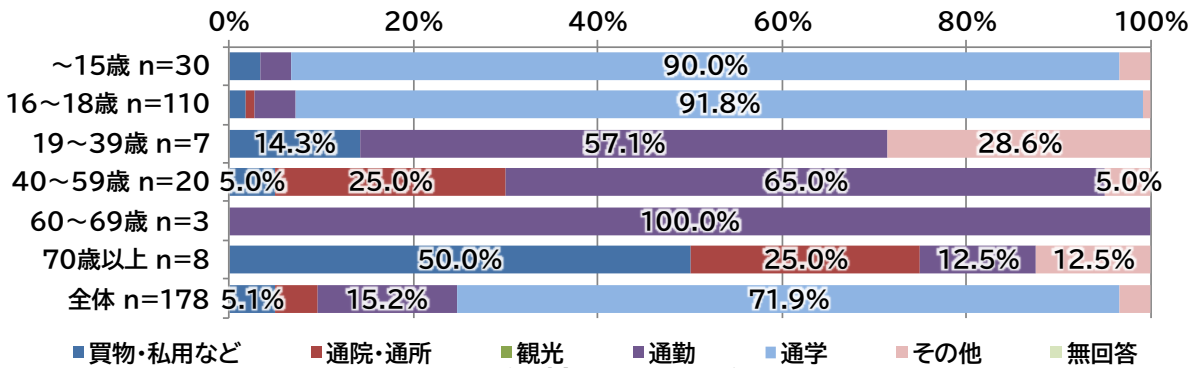


図 年齢別利用目的

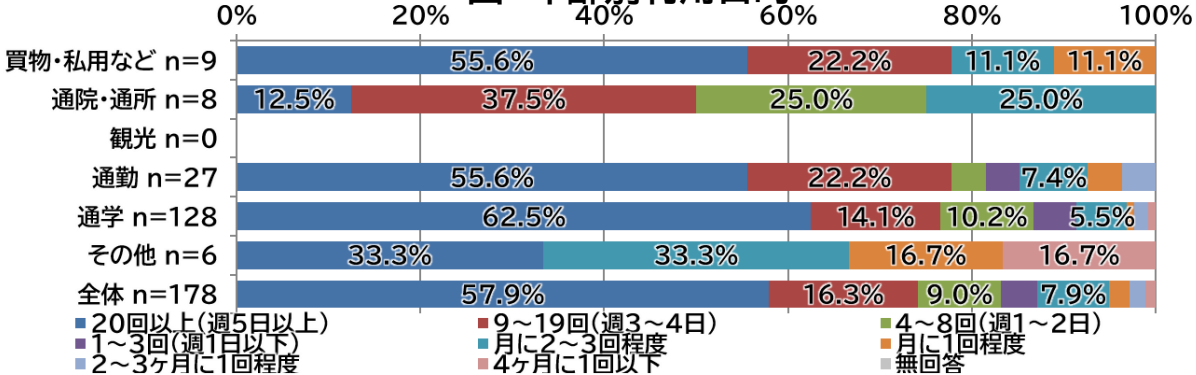


図 目的別利用頻度

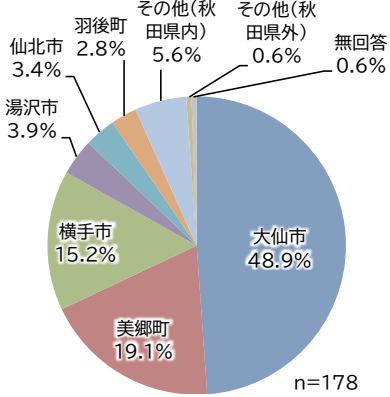


図 居住地

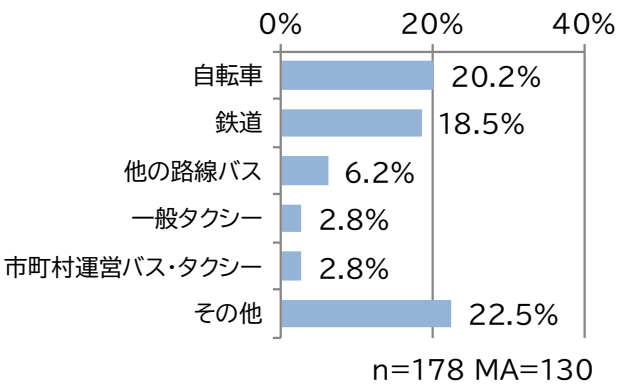


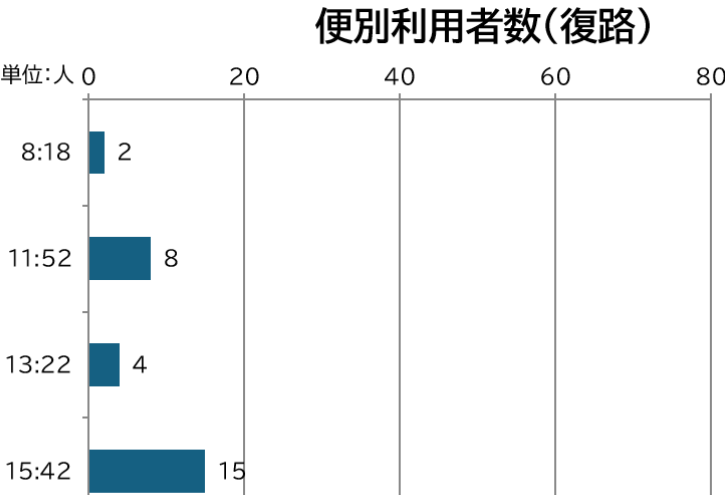
図 目的地までに利用する他の移動手段

- 朝7時台に利用が集中(往路7:40便47人・復路7:20便40人)。横手高校前・横手バスターミナルの乗降が最も多く、通学利用が大半を占める。

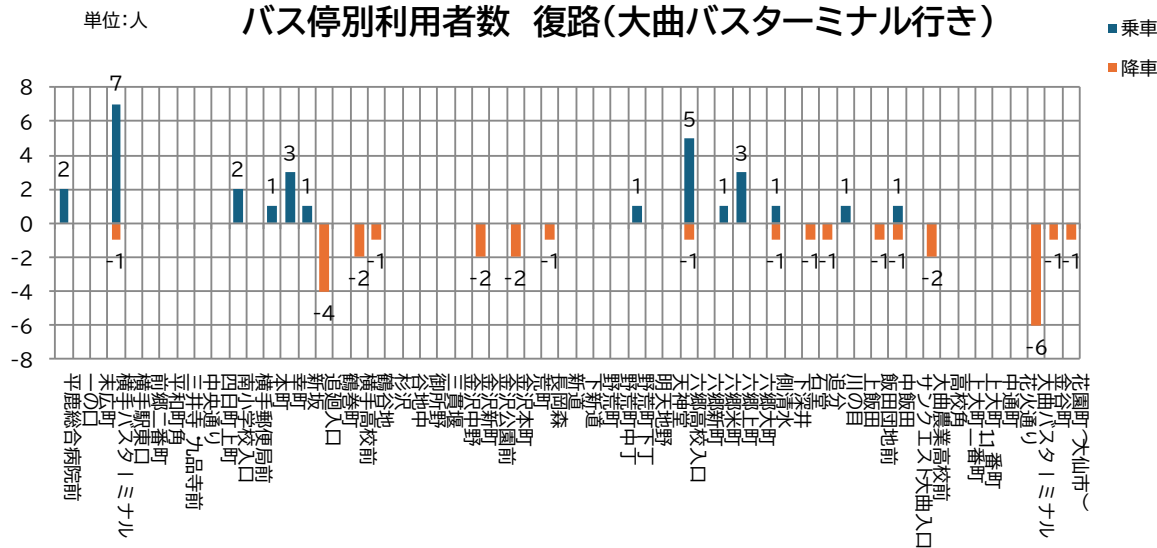
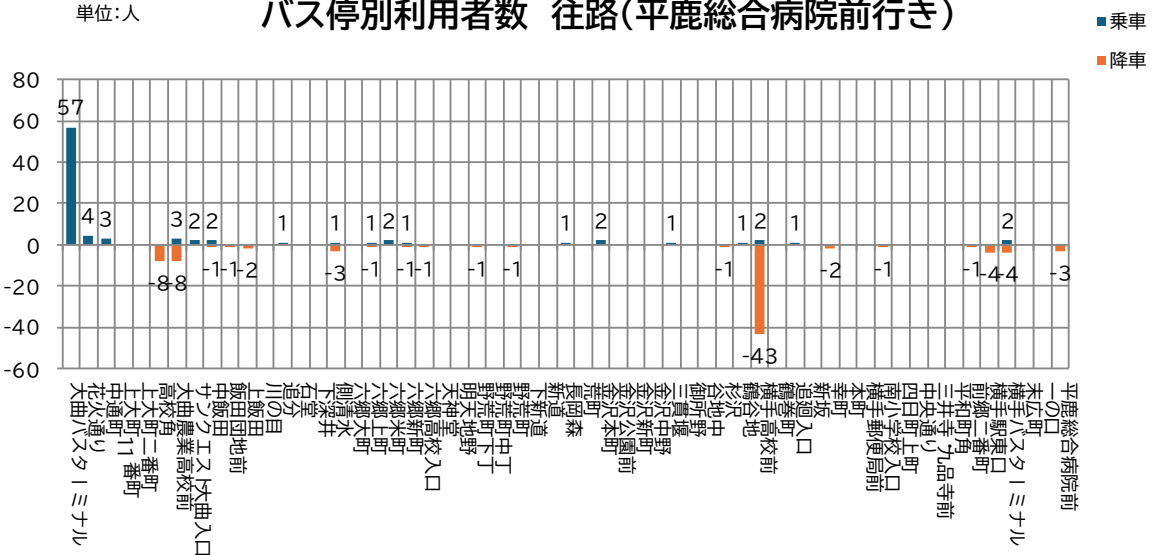


⑥横手大曲2線

- ### 便別利用者数(往路)
-
- | 出発時刻 | 利用者数 |
|-------|------|
| 7:00 | 59 |
| 9:00 | 10 |
| 10:30 | 7 |
| 12:00 | 5 |
| 14:00 | 6 |



バス停別利用者数 往路(平鹿総合病院前行き)



17

⑦湯沢横手2線

- 利用は各便に分散し、復路15:32便の9人が最多。平鹿総合病院前や横手バスターミナルなど、病院・市街地での乗降が中心となっている。

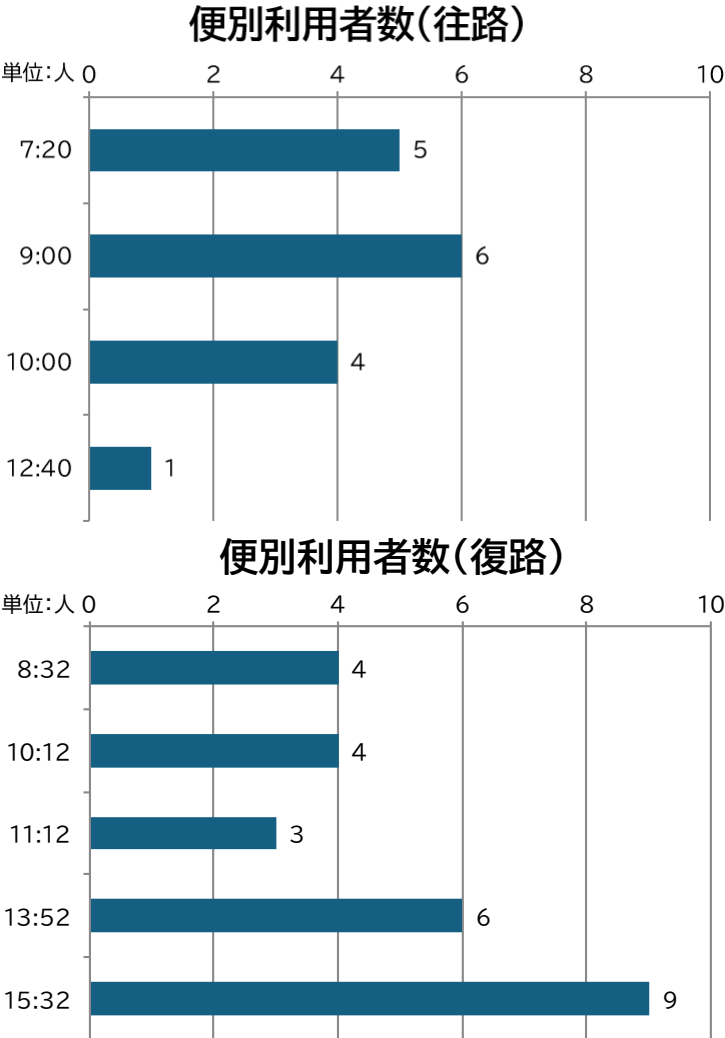


図 便別利用者数(上:往路、下:復路)

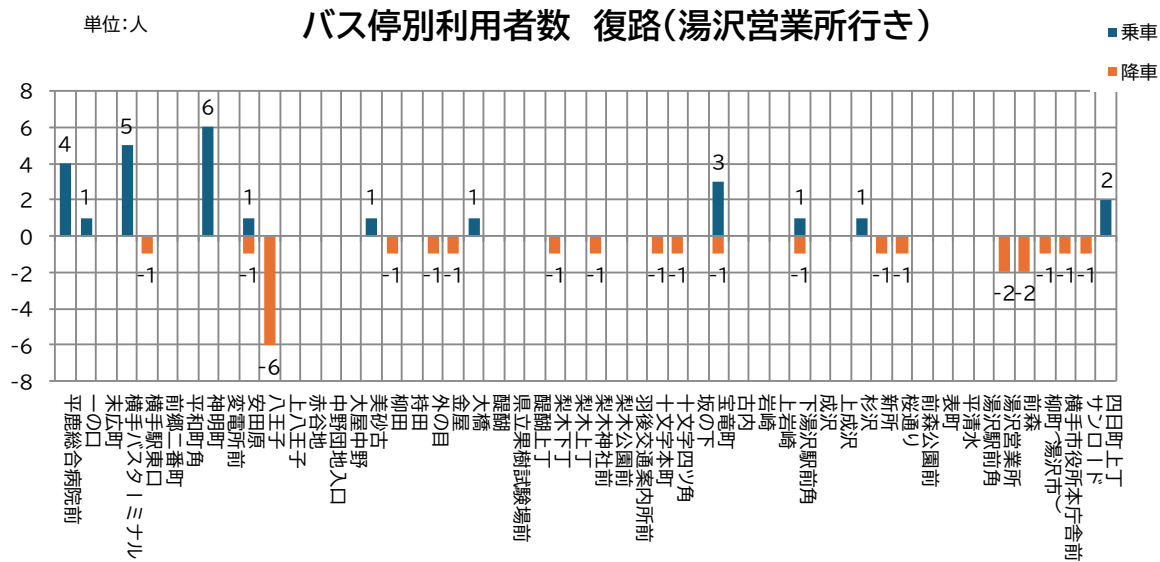
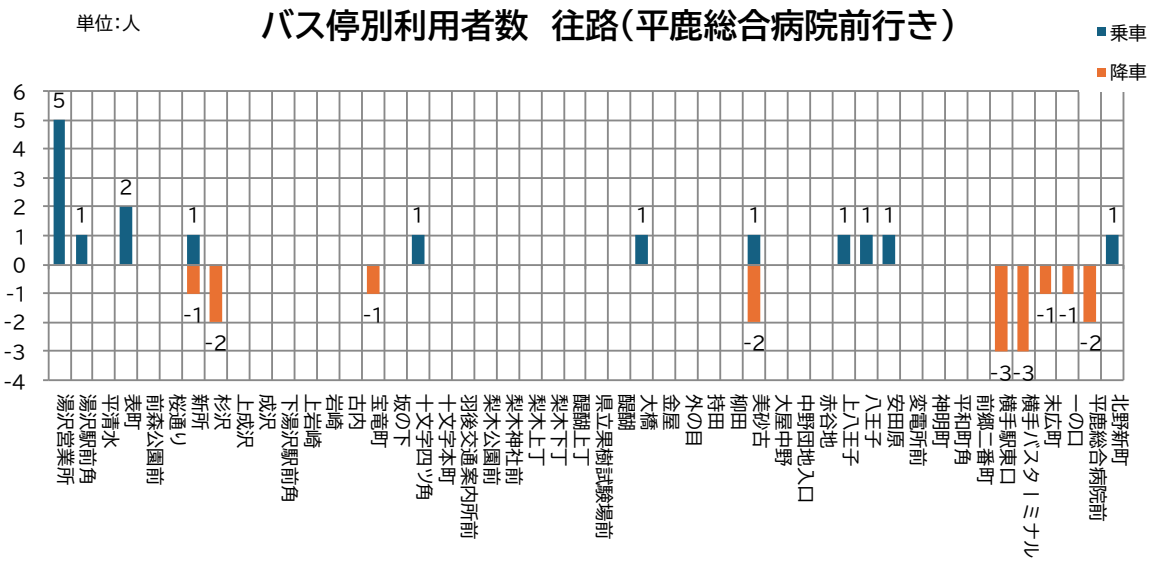


図 バス停別利用者数(上:往路、下:復路)

3. 市町村アンケート調査

3. 市町村アンケート調査

(1)調査の概要

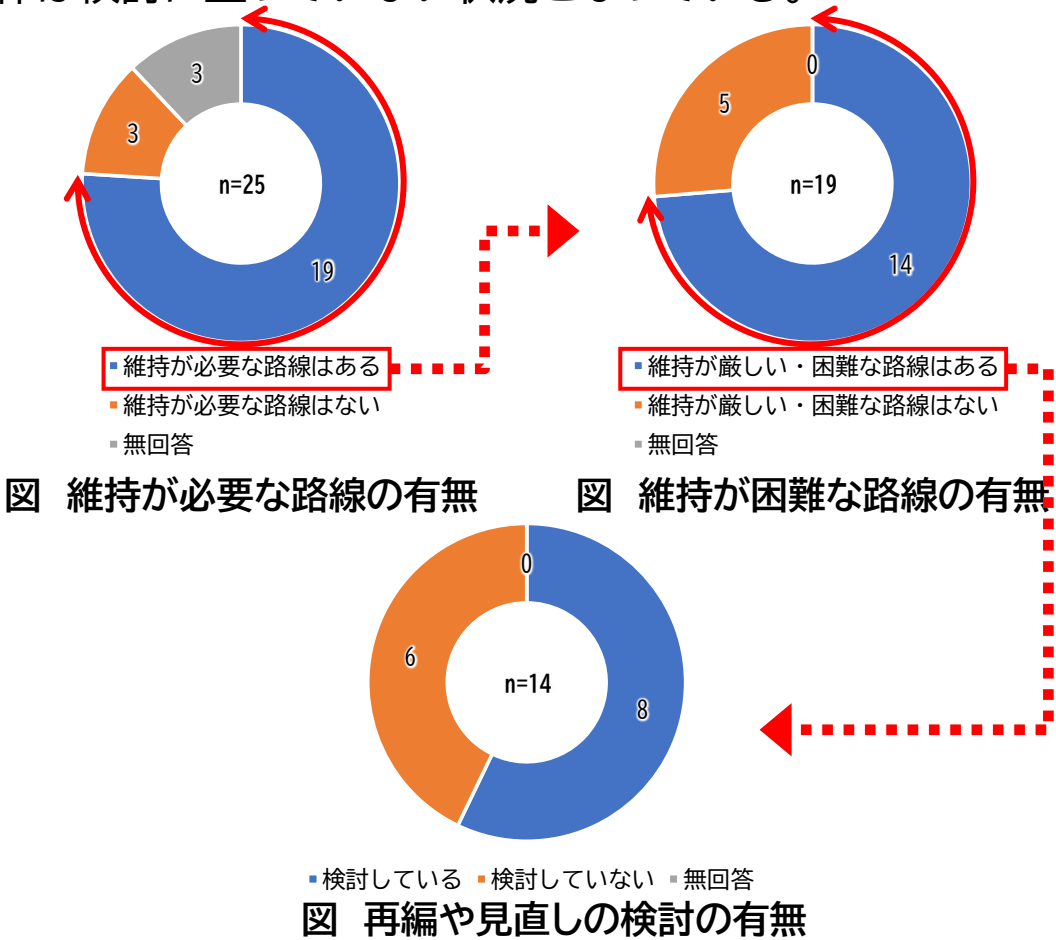
- 広域的な公共交通及び拠点に対する問題認識や今後の対応などの意向等の把握や、今後の公共交通に対する取組（県への期待含め）を把握することを主眼としつつ、補足的に公共交通以外の広域的な移動サービスの実態を整理するために調査を実施した。
- 県内25市町村すべてから回答を得た（回収率100%）。

表 調査の実施概要

項目	概要
調査日程	● 7月16－31日
回収率	● 回収率100% ※対象25市町村
実施方法	● メール送付・メール回収
調査項目	● 広域的な公共交通について ● 民間バス(市町村内完結路線)について ● 市町村を跨ぐ移動サービス(公共交通以外)の実態について ● 交通拠点について ● 移動手段の確保に向けた取組について ● オープンデータ化について ● 実施した事業の効果について(指標の達成状況 等) ● 県との連携について

(2)広域路線バスについて

- 維持が必要な広域路線バスが「ある」と回答した市町村は19団体（76%）にのぼる。
- 維持が必要な路線があると回答した19団体のうち、14団体（約7割）が維持が厳しい・困難な路線があると回答しており、そのうち、再編や見直しを「検討している」のは8団体と、6団体は検討に至っていない状況となっている。



3. 市町村アンケート調査

(3) 民間バス(市町村内完結路線)について

- 維持が必要な市町村内完結路線が「ある」と回答したのは13団体(52%)と、広域路線バス(19団体)に比べ少ない。
- 維持が必要な路線があると回答した13団体のうち、11団体(85%)が維持が厳しい・困難な路線があると回答している。
- 維持が困難な路線があると回答した11団体のうち、再編や見直しを「検討している」のは6団体にとどまる。

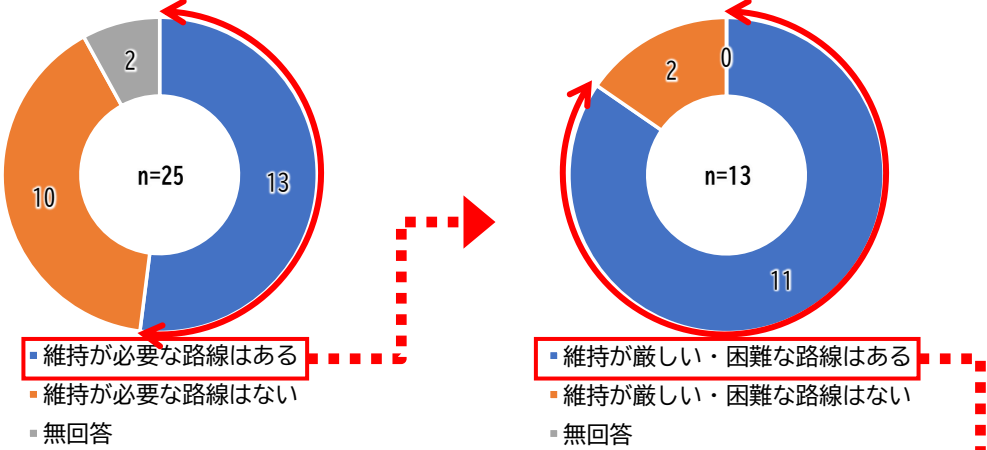


図 維持が必要な路線の有無

図 維持が困難な路線の有無

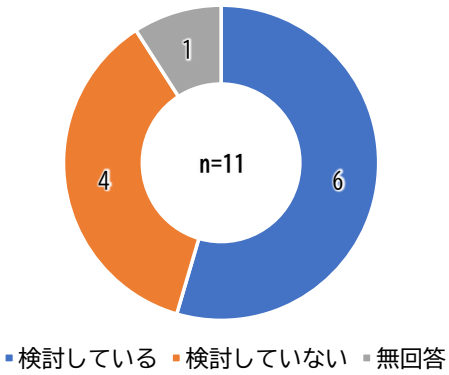


図 再編や見直しの検討の有無

(4) 公共交通以外の移動サービスについて

- 公共交通以外の移動サービス(スクールバス・福祉輸送等)を「把握している」市町村は19団体(76%)である。
- 一方、これらのサービスと広域的な公共交通との連携が「ある」のは11団体と半数に満たず、「ない」が13団体を占める。
- 現時点で調整が必要な取組が「ある」と回答したのは4団体にとどまる。

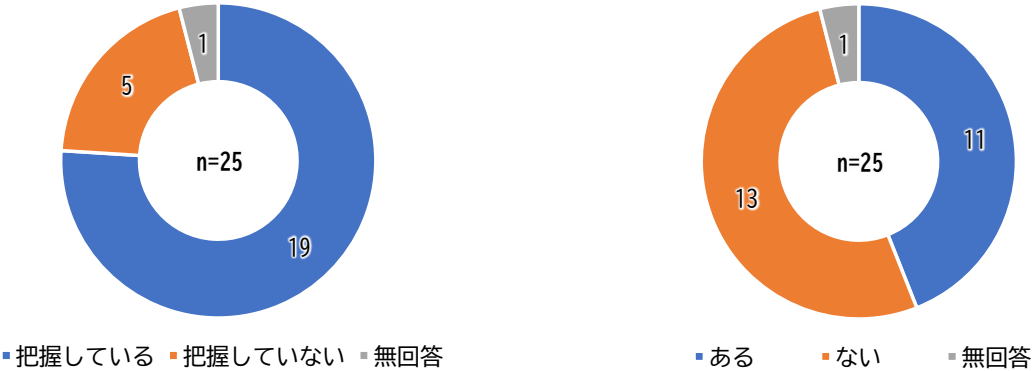


図 サービスの把握状況

図 移動サービスの広域的な公共交通との連携の有無
※自治体が運行する域内交通等も含む

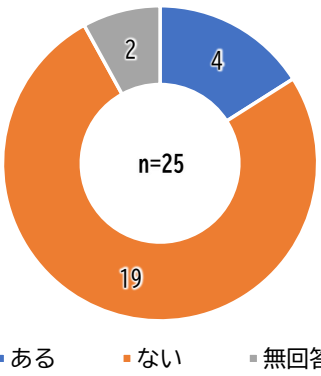


図 調整が必要な取り組みの有無
※自治体が運行する域内交通等も含む

3. 市町村アンケート調査

(5) 新技術を活用した取組について

- GTFSデータの管理では「特になし」(11件)が最多だが、作業負担やノウハウ不足を挙げる回答も計13件ある。
- GTFSデータの活用は、「実施・予定あり」と「実施・検討なし」が各12団体で二分されている。
- AIデマンド等の新技術は、「実施・予定あり」が6団体に対し、18団体は実施・検討していない。

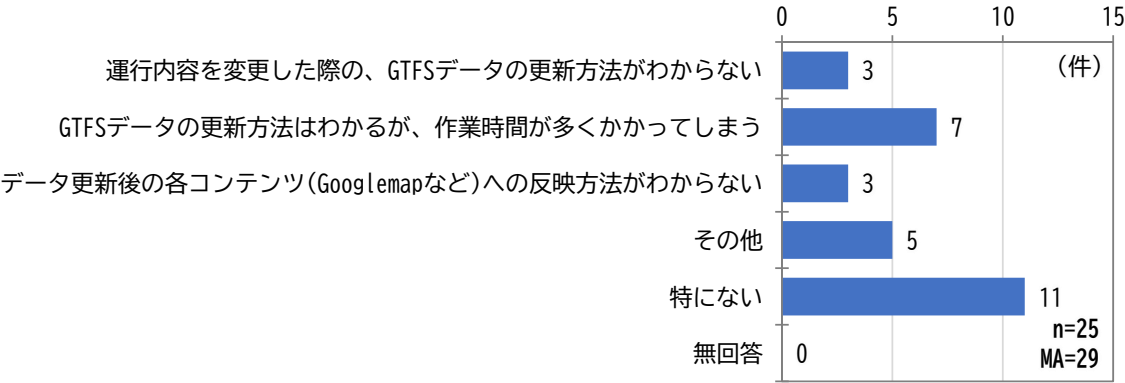


図 GTFSデータの管理にあたり困っていること

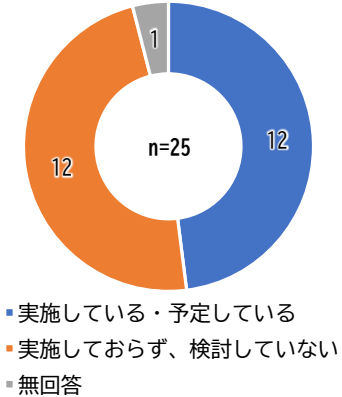


図 GTFSデータを活用した取組の実施有無

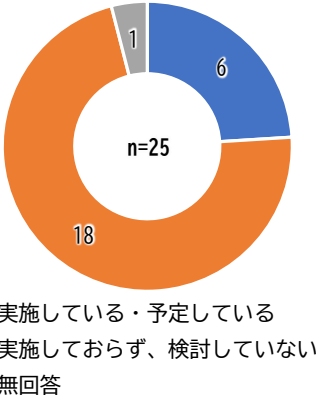


図 新たな技術を活用した取組の実施有無

(6) 県との連携について

- 公共交通を維持するために必要な県からの支援(複数回答)は、「調査・検討等に係る財政的な支援」(15件)が最も多く、次いで「公共交通等の制度等に関する勉強会の開催」(14件)、「見直しに係るマニュアル等の配布」(10件)、「広域路線バスに係る具体的な見直し協議」(10件)の順となっている。
- 財政支援に加え、制度理解や見直しの進め方といったノウハウ面の支援へのニーズが高い。

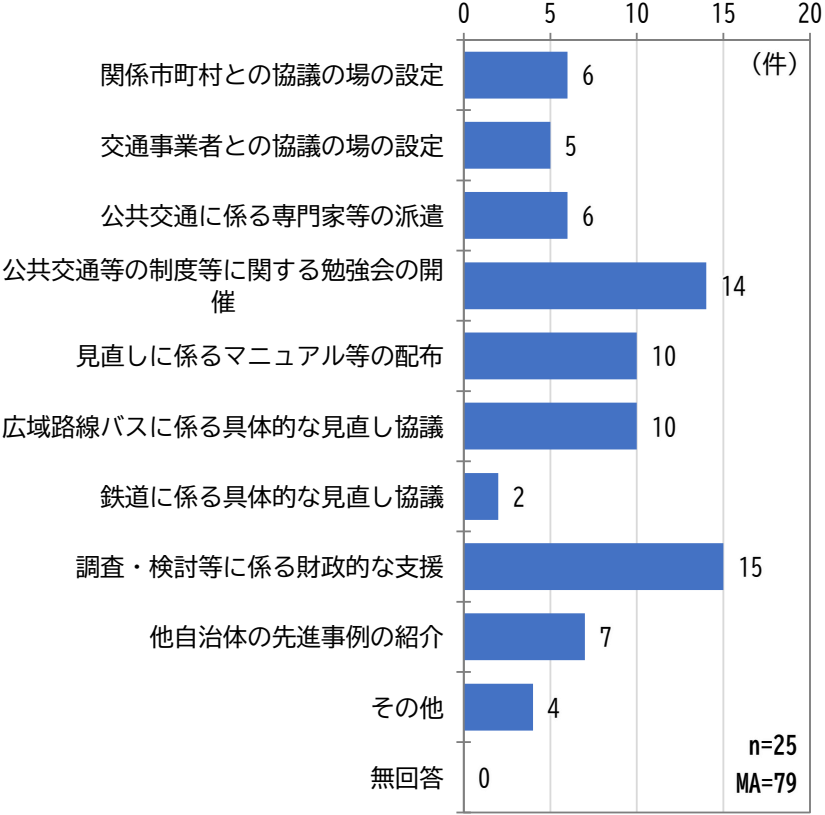


図 公共交通を維持するために必要な県からの支援

4. 交通事業者アンケート調査

4. 交通事業者アンケート調査

(1)調査の概要

- 事業者が抱える定性的な問題点や今後の運行に対する意向等を整理するため交通事業者を対象に調査を実施した。
- 対象10事業者・団体(バス4社・鉄道3社・空港2社・ハイヤー協会)すべてから回答を得た(回収率100%)。

表 調査の実施概要

項目	概要
調査日程	● 7月16－31日
回収率	● 回収率100%
実施方法	● メール送付・メール回収
調査項目	● 事業者の実態(従業員数、車両数、営業所数など) ● 現状の課題(サービス維持が難しい路線・理由など) ● 再編・見直し等やその他の取組の予定、県や市町村への要望、実施した事業の効果について(利用者増減 等)

(2)バス事業者

- バス4社の乗務員478人のうち、50歳以上が85%、65歳以上が31%を占める一方、29歳以下は1%にとどまり、高齢化が顕著である。
- 過去5か年では、採用189人に対し退職237人で48人の純減となり、2023→2024年度を除き各年度で減少している。

表 職種別年齢別の職員数

職種	18～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65歳以上	合計
乗務員	6	13	51	151	110	147	478
整備士	5	14	30	11	6	12	78
その他	32	32	63	87	34	55	303
合計	43	59	144	249	150	214	859

表 採用者・退職者の推移

区分	2021→2022年	2022→2023年	2023→2024年	2024→2025年	2025→2026年	5か年計
採用者数	41	38	48	37	25	189
退職者数	65	51	47	47	27	237
増減数	-24	-13	1	-10	-2	-48

4. 交通事業者アンケート調査

- 回答3社では、乗務員が計73人(現333人／必要406人)不足している。
- 整備士も回答3社すべてで不足し、計6人(現42人／必要48人)の不足となっている。
- 各社は支度金や資格取得支援、求人媒体の活用など採用強化を進め、一部では特定技能外国人運転士の採用にも取り組んでいる。

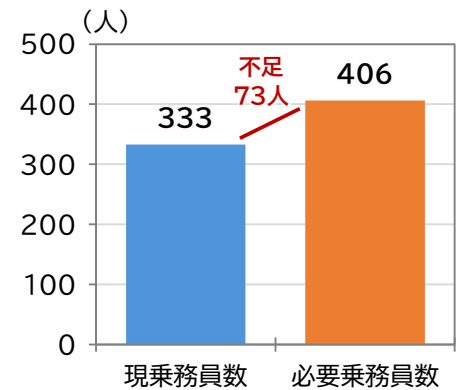


図 必要乗務員数と現乗務員数

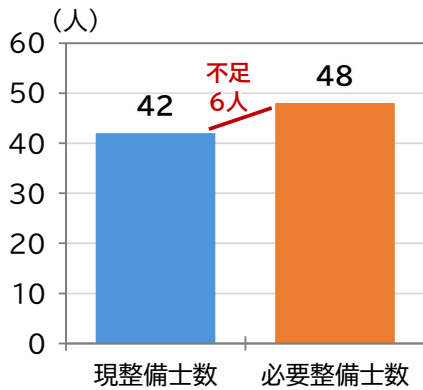


図 必要整備士数と現整備士数

※必要乗務員・整備士数は1社未回答のため3社の結果を表示

表 従業員数の確保に向けて実施している取り組み

	現在実施している取り組み
A社	入社支度金、遠隔地家賃補助、大型2種免許取得補助制度、求人CM放送、求人ラジオ情報、転職サイトへの掲載、特定技能外国人運転士の採用
B社	資格（大型2種免許、整備）取得費用全額補助、入社支度金制度あり、TVCMの放送、運転体験会の開催
C社	ハローワークとバス協会、ハイヤー協会が共催する就職説明会への参加、新聞やフリーペーパーへの求人広告の掲載、自社ホームページへの求人情報の掲載、求人サイトへの登録。
D社	ハローワークを通じての求人、各種求人サイトを活用しての求人、各種企業説明会への参加

- 広域路線バスの課題として、利用者減少による再編圧力、乗務員不足や働き方改革への対応による減便、長距離路線における運行効率確保の難しさが挙げられる。
- 他事業者との連携は、市町村のコミュニティバスや乗合タクシーとの接続調整(1社)にとどまっている。

表 広域路線バスを維持する上での問題点・課題

	問題点・課題
A社	人口減少や少子高齢化が著しくバス利用者は減少しているが、広域路線バスに関わる補助制度の要件が何年も変わっていないため、要件を満たすことができず再編を求められている点。
B社	長距離路線は、効率的な運行を目指した交番組み換え対応が難しい。
C社	働き方改革や乗務員不足の影響による減便がここ数年続いている。弊社の路線だけでなく、グループ会社から運行を受託している広域路線バスも減便をし、弊社が運行できなくなっている。
D社	当社の管内が広域であることから、各路線とも距離が長くなっている（片道平均約24km、最長67km）。短縮できそうな路線はすでに実施しているが、更なる検討が必要とは思っている。

表 他事業者と連携した取り組み

	現在実施している・実施予定の取り組み
A社	各市町村のコミュニティバスや乗合タクシーとの接続は、ダイヤ改正ごとに情報共有して調整している。

4. 交通事業者アンケート調査

(3) 鉄道事業者

- ・ 鉄道運転士は40歳未満が6割を占め、65歳以上は整備士1人のみと若い年齢構成である。
- ・ 過去5か年では79人の純増だったが、直近2か年は微減に転じている。

表 職種別年齢別の職員数

職種	18～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65歳以上	合計
運転士	81	177	105	38	26	0	427
整備士	95	134	78	48	14	1	370
その他	95	178	230	113	247	9	872
合計	271	489	413	199	287	10	1,669

表 採用者・退職者の推移

区分	2021→2022年	2022→2023年	2023→2024年	2024→2025年	2025→2026年	5か年計
採用者数	35	67	35	17	19	173
退職者数	8	12	33	18	23	94
増減数	27	55	2	-1	-4	79

- ・ 3社合計では運転士・整備士とも必要数を上回るが、一部の地方鉄道では整備士等が不足している。
- ・ 従業員確保の取組には事業者間で差があり、DXや賃金改善を進める事業者がある一方、「特別な取組はしていない(常時求人のみ)」とする事業者もある。

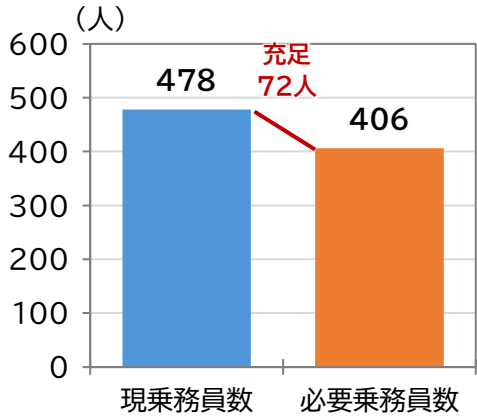


図 必要運転士数と現運転士数

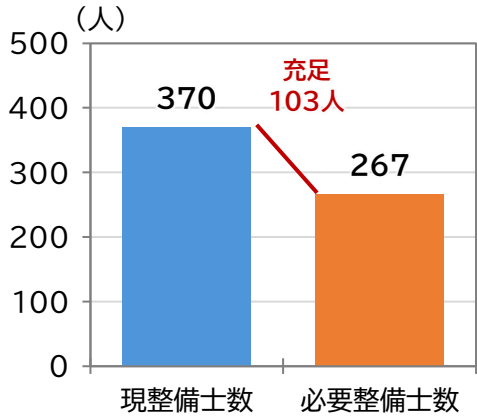


図 必要整備士数と現整備士数

表 従業員の確保に向けて実施している取り組み

	現在実施している取り組み
A社	社員の活躍フィールドの拡大、企画部門と第一線業務との融合と連携に向けて、乗務員や駅業務と企画部門との兼任を行っている。 技術系統では、ドローンを使った調査による省力化や点群データの活用等のDX推進により、一人当たりの生産性を高める取組を行っている。 2026年4月から賃金制度の改正を行い、初任給の引上げにより採用競争力を高めるとともに、これまで手当の対象となっていなかった業務への手当支給などを行い社員の果敢なチャレンジ意欲を後押しする制度としている。
B社	特別な取り組みはしていない。常に求人はしている。

4. 交通事業者アンケート調査

(3)鉄道事業者(第三セクター抜粋)

- 回答2社の職員は計84人(運転士24人・整備士11人)と小規模で、運転士は50歳以上が13人と半数を超える。
- 過去5か年の運転士の採用は9人と退職(9人)と同数にとどまり、増員が進んでいない。

表 職種別年齢別の職員数

職種	18～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65歳以上	合計
運転士	2	3	6	12	1	0	24
整備士	0	0	4	6	0	1	11
その他	4	2	12	16	6	9	49
合計	6	5	22	34	7	10	84

表 採用者・退職者の推移

区分	2021→2022年	2022→2023年	2023→2024年	2024→2025年	2025→2026年	5か年計
採用者数	3	2	1	2	1	9
退職者数	2	2	3	1	1	9
増減数	1	0	-2	1	0	0

- 整備士は必要数14人に対し現数11人と3人の不足。運転士は必要数23人に対し24人と、ほぼ必要数ちょうどのも体制である。

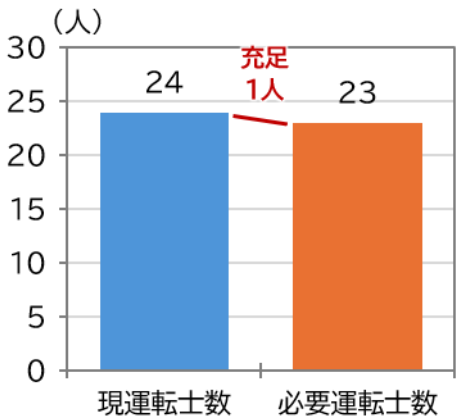


図 必要運転士数と現運転士数

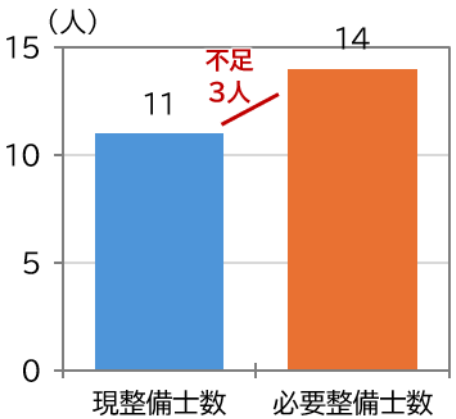


図 必要整備士数と現整備士数

表 従業員の確保に向けて実施している取り組み

	現在実施している取り組み
A社	特別な取り組みはしていない。常に求人はしている。

4. 交通事業者アンケート調査

(4) 空港事業者

- 利用は帰省期や秋の観光シーズンに集中し、大曲花火大会時には大幅に増加する。
- 利用目的はビジネスが最多で、往路午前便・復路夕方便の利用が多い。

表 空港の利用特性について

設問	回答
主な利用目的や時間帯、季節による傾向	• 利用者へのアンケートなどを実施していないため、詳細は不明。 • 年間を通じては、GW、お盆の帰省等、秋の観光シーズン、年末年始の帰省等の期間は利用者が多く、月別では8月に一番多く、次に10月、9月の順。 • 大曲の全国花火競技大会の開催当日と翌日は、航空会社で運航機材を大型化することから、両日の利用者数は約9,100人（R7年度実績）と、平均利用者数3,478人/日（同）の約160%増となる特異日となっている。 • ビジネス利用5割、VFR利用（冠婚葬祭、帰省、親族訪問）3割、レジャー利用2割 • 往路午前便、復路夕方便の利用が多い
利用者が到着後に向かう方面	• 利用者へのアンケートなどを実施していないため、詳細は不明。 • 当社総合案内所の業務日報によると、観光については、秋田市内のホテル等宿泊に関する問い合わせを除くと、主要な観光地である角館、田沢湖、乳頭温泉郷や男鹿半島への交通手段に関する問い合わせが多い。 • 白神山地、森吉山、弘前方面の利用が多い（特に、青池周辺や弘前まつり関連）。 • ビジネス面では、風力発電関係者などの能代方面を始め、大館、弘前方面の利用も多い。

- 航空会社と連携し、航空券とリムジンバスの一括決済を実施している。
- 両空港からは、航空便に接続する二次交通ダイヤの整備が求められている。

表 他の交通モードとの連携

設問	回答
連携した取組で実施・実施予定のもの	• 秋田エアポートライナーの乳頭号、玉川号、本荘・象潟号路線は、全日空が運営しているANA旅CUBEと連携しており、航空券購入と秋田エアポートライナーの料金を一括しての事前決済が可能となっている。
公共交通事業者などに対して求めるもの	• 能代行き的高速バスが航空機の離発着に連動したダイヤとなっていないことから、東京便などの主要な便に対する運行ダイヤにするなどの検討をされてはどうか。 • 航空利用客の接続性を考慮して欲しい（飛行機到着時間の1時間後のダイヤ整備を求めたい）。

表 計画の策定にあたり、記載してほしい事項・特に求める事項

設問	回答
計画の策定にあたり記載してほしい事項・特に求める事項	• 秋田空港の航空利用者数は、運航機材の小型化などの影響により伸び悩んでいるものの、コロナ禍前に近い数値（120万人台）まで回復してきている。秋田空港が秋田の空の玄関口として、ビジネス客や観光旅行者を増加させていくために、二次交通がどうあるべきかをあらためてご検討いただき、計画に反映していただければと思う。 • 空港アクセスの利便性を県内各宿泊施設のホームページに掲載することが不可欠。

4. 交通事業者アンケート調査

(5)ハイヤータクシー協会

- タクシー車両数は県全体で869台、運転者数は934人であり、秋田圏域(446台・525人)が過半を占める。
- 最少は山本圏域(12台・14人)で、圏域間の差が大きい。車種は普通車が大半を占める。

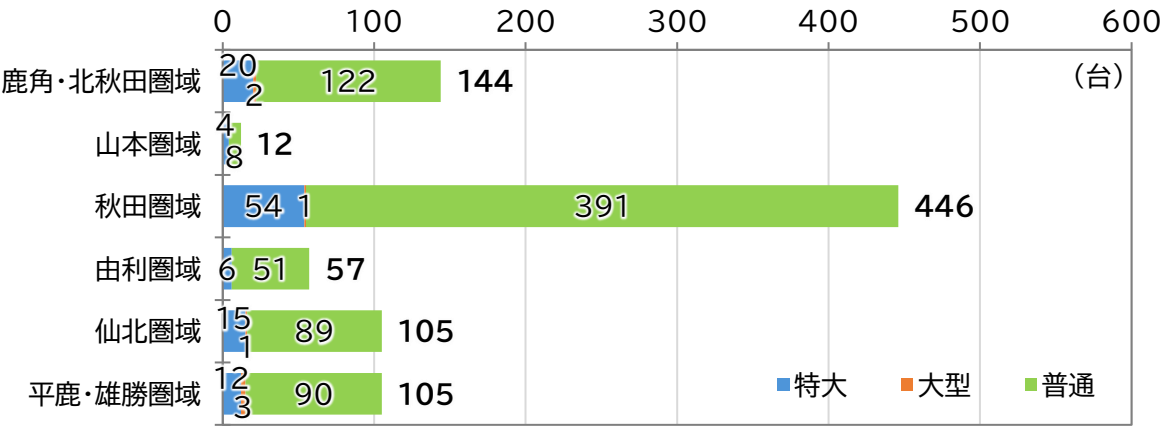


図 圏域別の車種別車両数

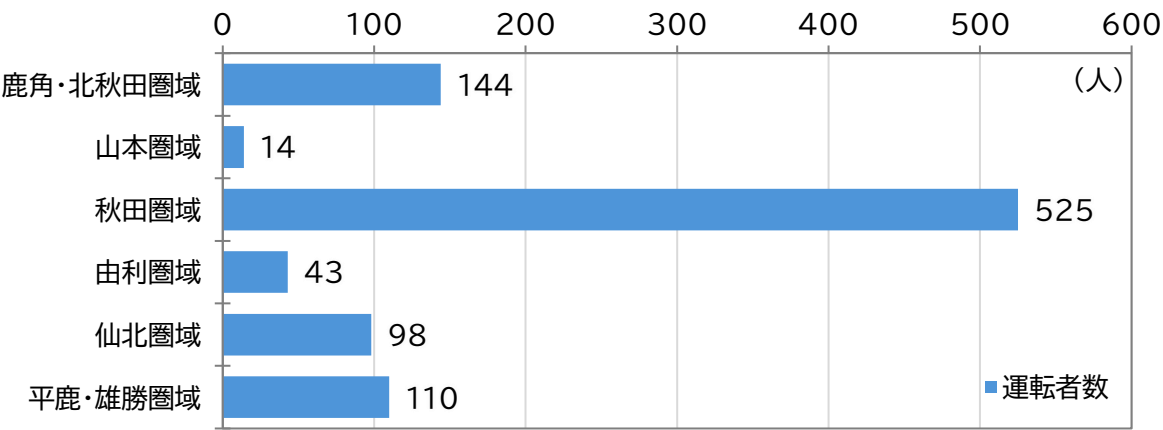


図 圏域別の運転者数

- 運賃改定は認可制のため柔軟に行えず、値上げしても増収につながりにくい。
- 地域によっては乗務員や車両が不足し、営業区域の拡大が課題となっている。

表 協会全体や各支部・各地域で課題になっていること

支部・地域	回答
協会全体	・タクシーの運賃・料金は認可制であることから、改定には一定の要件が課せられており、必要な時期に柔軟に改定することが難しい状況にあることから、時期を逸することがある。 ・運賃改定(値上げ)を行った際には、一定の乗り控えが生じる傾向にあり、必ずしも増収に直結しないという課題がある。 ・地域によっては、乗務員数およびタクシー車両の保有台数が不足しており、営業区域の拡大についても、今後の重要な検討課題のひとつと認識している。 ・タクシー専用車両である「JPNタクシー」(UDタクシー)は高価格であるうえ、LPガスハイブリッド車であるため、LPガススタンドの減少が続く秋田県内では導入が困難な状況にある。

4. 交通事業者アンケート調査

- 配車アプリ・デジタル配車システム・キャッシュレス決済の導入や、路線バスの減便・廃止を補う乗合タクシー・デマンドタクシーの運行など、タクシーが公共交通の補完・代替を担う取組が各地域で進んでいる。

表 利用促進に向けた従来の取組や新たな取組など、特徴的な取組

支部・地域	回答
大館支部	・配車アプリ、デジタル配車システム、キャッシュレス決済等の導入を進め、 配車業務の効率化と利用者利便の向上を図っている。
秋田支部	・路線バスの減便や廃止により生じる時間的な交通空白を補うため、 マイタウンバスやA Iを活用した「エリア交通」などの乗合タクシーが導入され、タクシーの公共交通としての役割が拡大している。
大曲・仙北支部	・羽後交通のバス路線が廃止となる際には、地域の移動手段を確保するため、市役所と協議のうえ乗合タクシーの運行エリアを延長・拡大する対応を行っている。 これにより、交通空白地域の発生を防ぎ、住民の移動利便性を維持している。
能代・山本支部	・路線バスの廃止に伴いデマンドタクシーを運行。能代市で「コサクル」7路線／藤里町で「駒わりくん」「駒きゅう」4路線。

- 鉄道・空港・バスとの乗継を踏まえたダイヤ調整や情報連携が求められる一方、高齢者のデジタル活用が課題である。
- タクシーを地域交通インフラと位置付け、運休・遅延時の代替輸送体制の構築が求められている。

表 他の公共交通に対して求めること、連携したいこと

支部・地域	回答
大館支部	・J R大館駅、大館能代空港、 主要バス停との乗り継ぎを踏まえたダイヤ調整および情報連携を進め、公共交通全体の利便性向上を図りたい。
北秋田支部	・路線バスとの連携自体は有効な取組であるものの、 利用者の多くが高齢者であるため、十分に使いこなせていないのが現状である。
(記載なし)	・鉄道の出発・到着時刻に合わせてバスの運行時刻を調整し、さらに乗合タクシーの出発・到着時刻も連動させることが、公共交通全体の利便性向上において重要である。

表 計画の策定にあたり、記載を求める事項や留意を求める点

支部・地域	回答
大館支部	・タクシーを公共交通の競合ではなく、 地域公共交通を支える重要な社会インフラとして位置付け、行政との連携による利活用を推進されたい。 とりわけ冬季は大雪等に伴い列車・バスの運休・遅延が発生しやすく、 運行状況を交通事業者間で迅速に共有できる体制の構築が求められる。 情報連携が強化されることで、タクシーによる代替輸送や利用者案内が円滑となり、地域全体の交通サービス向上に資するものとする。
能代・山本支部	・地域公共交通の中でドアツードアの利便性の高い交通機関であるという認識とその位置づけ。

4. 交通事業者アンケート調査

(6) レンタカー協会

- 慢性的な人手不足や車両価格の高騰を料金に転嫁することが厳しく、空港での増加し続ける需要に対応した設備が確保できていない状態にある。
- 協会全体の車両数は7,242両で、中央支部が6,182両と8割超を占める。
- 2025年の外国人への貸渡は2,553台で、秋田空港と秋田駅の2地点で約7割を占める。国籍別では台湾が最多(600人)で、アジア圏からの利用が約7割となっている。

表 支部ごとの車両数

支部	県北支部	中央支部	県南支部	合計
車両数	250両	6,182両	810両	7,242両

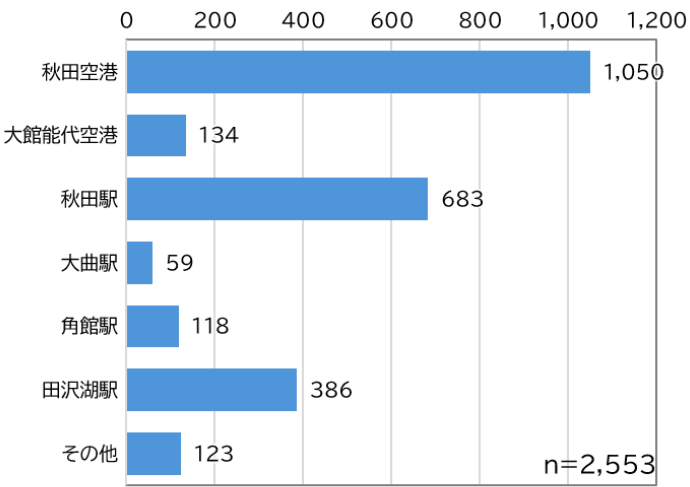


図 各地点の貸渡件数の推移

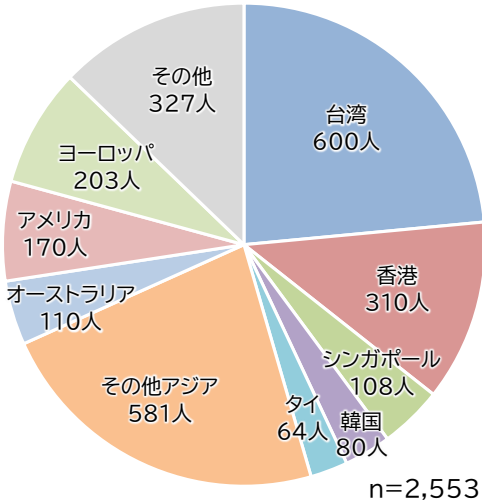


図 外国人における貸渡件数の推移

- 二次交通の脆弱さが指摘される中でレンタカーが一定の役割を担っているとし、空港の駐車場等の設備拡充が望まれている。

表 公共交通利用促進や取組について

支部・地域	回答
協会全体	お客様の声では秋田県での二次交通の脆弱さがたびたび指摘されている。特に大館能代空港ではその傾向がさらに大きい。この課題に対してレンタカーは一定以上の役割を果たしていると考えている。しかしながら、空港での管理上の優先順位はバス→タクシー→レンタカーであり、二次交通の要としての役割を果たすためには駐車場含めた設備の拡充が望まれる。今の状態で乗り捨てを拡充した場合、限られた駐車スペースからあふれ出る車輛が迷惑をかけることが推測される。本筋からずれてしまうが、レンタカーインフラの整備は急務と考えます。観光周遊促進については大歓迎であり、それこそがお客様の側に立った考え方だと思います。北3県もしくは東北6県がもっとも自県のみではなく、お客様が旅しやすい東北を作ることが重要ではないでしょうか。レンタカー協会としても各県協会や東北運輸局のご指導を仰ぎながら広域での利用に取り組みたい。

4. 交通事業者アンケート調査

- 貸渡件数は3地点ともコロナ禍で落ち込んだ後に回復し、いずれもコロナ前の水準を超過。特に大館能代空港は約1.6倍に増加し、レジャー利用の伸びが顕著である。

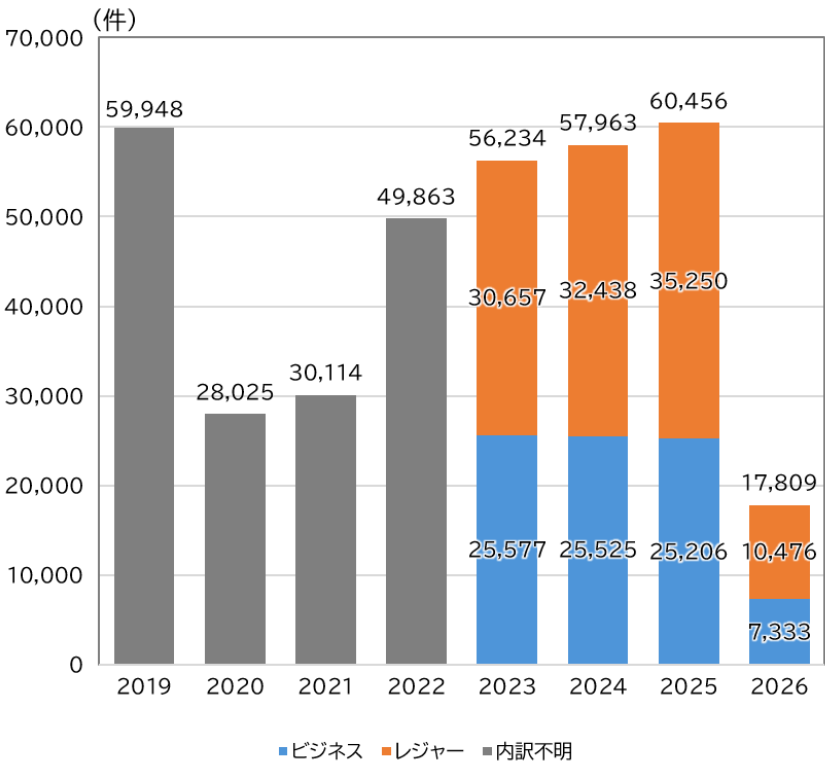


図 秋田空港における貸渡件数の推移

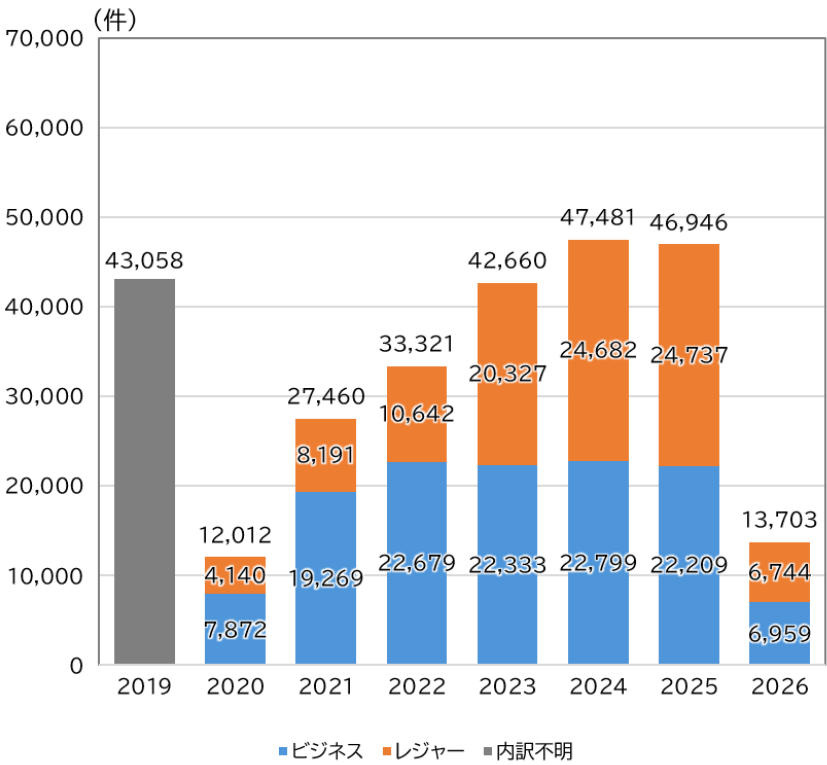


図 秋田駅近隣店舗における貸渡件数の推移

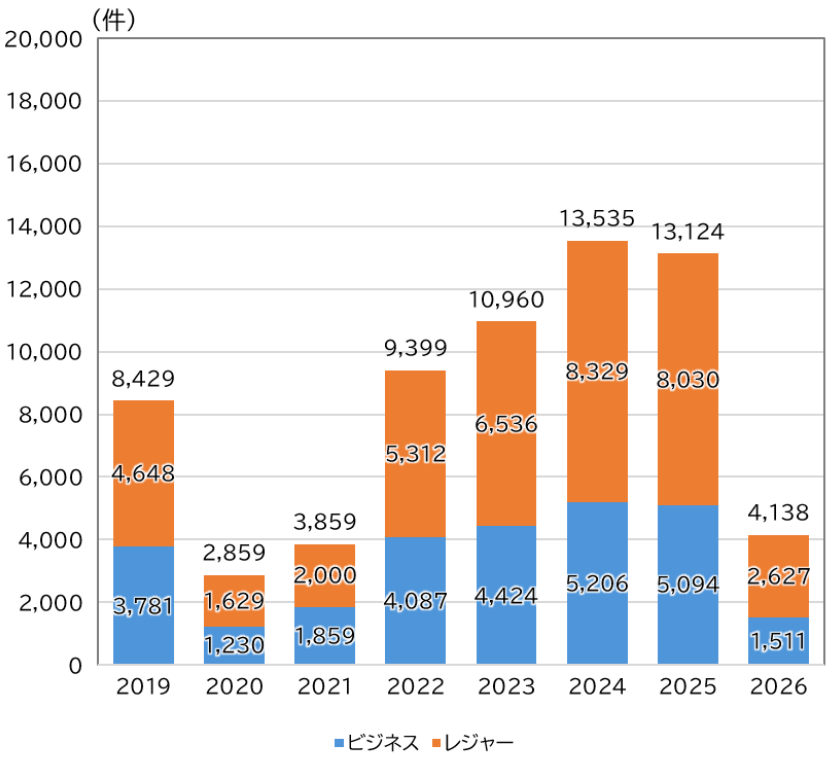


図 大館能代空港における貸渡件数の推移