

協議 1

第4次秋田市公共交通政策ビジョン等の案について

1 計画素案に対する意見公募について

資料1-1のとおり

- (1) 期 間 令和7年12月23日（火）から令和8年1月19日（月）まで
- (2) 提出者 12人
- (3) 意見数 30件

2 計画案について

意見公募で寄せられた意見等を反映の上、計画案を作成

- ・第4次秋田市総合交通戦略（資料1-2のとおり）
- ・第4次秋田市公共交通政策ビジョン（資料1-3のとおり）
- ・資料編（資料1-4のとおり）

3 今後のスケジュール（予定）

令和8年2月5日 秋田市地域公共交通協議会による計画案の協議
3月中旬 2月市議会定例会建設委員会へ計画案の報告
第4次ビジョン等の策定・公表

第4次秋田市総合交通戦略（素案）および第4次秋田市公共交通政策ビジョン（素案）に対する意見と対応

期 間：令和7年12月23日（火）から令和8年1月19日（月）まで

提出者：12人

意見数：30件

※計画素案と計画案でページずれが生じているため、計画案の関連ページを赤字で表記

※第4次秋田市総合交通戦略を「戦略」、第4次秋田市公共交通政策ビジョンを「ビジョン」と表記

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応（案）
1	1	[資料編] P9 P9	バスの利用促進を図る講演や広報など生ぬるい手段ではなく、各駅を拠点とするならば各駅を発着点とするようなバス路線に再編せよ。例えば県立大⇄追分、厚生連医療センター⇄土崎上飯島、御所野日赤南ヶ丘⇄四ツ小屋牛島、動物園⇄新屋、秋田空港⇄和田など。JRとの連携を図っていないからバスが利用しにくい。 リムジンバスも秋田駅にしか向かわない。和田駅と連携させることによって安価に速く秋田駅や他の駅に行けるようにすべきである。バス利用はこれにより増加する。	鉄道とバスの連携については、ビジョンにおいて「乗換を前提とした公共交通ネットワークへの再構築」として事業に位置付けております。 個別の再編や運行形態等に関するご提案については、今後の再編に向けた検討の中で参考とさせていただきます。
	2	[資料編] P13 P13	中心市街地の回遊性向上について、広小路と中央通りの一方通行を廃止し、相互通行の復活をせよ。必然的にバス路線が一方通行になっているので広小路が「帰りの方向」になっているので面白くない。 人口減や秋田中央道路トンネルの開通により渋滞も減少しているのでお堀の側も「秋田駅に行く方向」に戻すことにより活性化を図るべきである。	広小路などの一方通行の解除については、秋田駅西北地区などの周辺の道路整備による中心市街地における交通状況の変化を注視していく必要があるものと考えております。

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応（案）
2	3	[戦略] P10-12 P14-16 [ビジョン] P9 P13	<p>(1) 交通渋滞の緩和について 「交通渋滞の緩和」について、市民の実感としては特に降雪期の渋滞が深刻であり、生活の利便性に悪影響を与えています。 「戦略」の10ページと12ページに目標の一つとして「冬期も安全に利用できる道路環境の整備」が挙げられていますが、目標Iと目標IIIに十分に反映されていないようです。 「交通渋滞の緩和」のためには道路網の整備と公共交通への代替のみならず、非降雪期の自転車通勤の促進（自転車通行帯の道路標示の実現、自転車通勤手当制度の整備など）、降雪期のネットスーパー（イオンやイトクなどのネット配送サービス）の利用促進、降雪期のリモートワークの推進が効果的と思われます。</p> <p>上記を踏まえ、「ビジョン」の9ページの「交通渋滞の緩和」を「交通渋滞の緩和（特に降雪期）」にあらため、「戦略」の11ページと12ページの「交通渋滞の緩和」もそれぞれ「交通渋滞の緩和（特に降雪期）」にあらため、同じく「戦略」の12ページの「バスの走行性向上および市街地への通過交通の流入回避による混雑緩和を図る」を「バスの走行性向上および市街地への通過交通の流入回避（特に降雪期）による混雑緩和を図る」にあらためることを提案します。</p> <p>さらには、そのように降雪期の交通渋滞の緩和の施策の重要性を明確にした上で、本件両文書に直接に記載せずとも、将来、自転車通勤手当制度の整備、降雪期のバス運賃の割引、ネットスーパーを生かした降雪期の買い物問題の解消、降雪期のリモートワークの推進などを図っていただければと願っております。</p>	<p>冬期の交通は、降雪量などの気象条件により、渋滞の状況が大きく変化することから、降雪期の施策を一律に示すことは難しいものと捉えております。そのため、戦略では、降雪期を含む年間を通じた取組として、道路整備のほか、ノーマイカー通勤や時差出勤、公共交通等の利用促進などの渋滞緩和施策を推進していく必要があるものと考えております。</p>

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応（案）
2	4	[戦略] P28, 30 P32, 34	<p>(2) 速度制限の遵守について 高齡社会においては歩行者が歩道を安心して歩行できることが重要です。そのために自転車は歩道でなく、車道を走るというルールを徹底していくことが望まれますが、その障害の一つが車道における自動車の速度違反です。 自動車の危険な走行により、自転車の車道走行が阻まれています。多くの生活道路においては最高速度が時速30kmに設定されていますが、そうした生活道路を自転車が時速30km弱で走行していても（私は自転車に速度計を設置していません）、十分なスペースをとることもなく無理に追い越していく乗用車が多数あります。幹線道路での速度制限の遵守も重要ですが、生活道路での速度制限の遵守についても、例えば旧羽州街道など自転車交通の要路となっている主な生活道路については速度超過の取り締まりを行うなどして制限速度の遵守の徹底を図るべきと考えます。 あわせて、歩道を歩行者が通行しているにもかかわらず時速8km以上で歩行者の脇をすり抜けようとする自転車も散見されます。自転車についても歩道での速度制限の徹底を図っていくことで、快適な歩行空間が実現するものと考えます。 上記を踏まえ、「戦略」28ページの「自転車利用環境の整備」に「自家用車による生活道路での速度制限の遵守の徹底を図り、自転車と歩行者が安全に通行できる環境を確保する。」を加えることを提案します。 また、「戦略」30ページの「主な事業内容」に「歩道における歩行者優先と自転車の徐行（おおむね時速6～8km）の徹底」を加えることを提案します。</p>	<p>自動車の速度違反などについては、関係機関と連携し、引き続き、交通安全啓発活動を実施してまいります。 また、自転車については、道路交通法の改正により、令和8年4月1日から「交通反則通告制度」（青切符）が導入され、徐行義務違反などにも反則金が科されることとなり、本市においても、「秋田県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」や今後策定を予定している「（仮称）秋田市自転車活用推進計画」に基づき、マナー向上、ルール認識のための啓発活動に努めてまいります。</p>
	5	[戦略] P30 P34	<p>(3) 自転車通勤手当の拡大について 多くの企業や団体が自転車通勤手当制度を設けておらず、そのためにやむを得ず自家用車通勤をしている市民も少なからずいるものと思われま。秋田市役所で導入しているような合理的な自転車通勤制度（制度そのものが合理的のみならず、申請手続きも合理的です）の導入を促していくべきものと考えます。 以上のことを踏まえ、「戦略」30ページの「主な事業内容」に「市内の企業や団体への自転車通勤手当制度の導入の呼びかけ」を加えることを提案します。</p>	<p>企業等による自転車通勤手当制度の導入については、自転車の利用促進に寄与する取組の1つとして捉えておりますが、戦略の取組として位置付け、導入を促進することは、現時点では難しいものと考えております。</p>

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応（案）
3	6	[戦略] 目次, P13 目次, P17 [ビジョン] 目次, P11 目次, P15	<ul style="list-style-type: none"> ・「KPI」の表記について 目次第3章3-3 KPIの設定とあるが、成果目標指数とするほうが良いと思う。 戦略P13第3章3-3で成果目標指数（以下「KPI」という。）とある。 ビジョンP11も同上である。 	<p>ご指摘を踏まえ、「KPI」の表記を削除し「成果目標指標」に修正いたします。</p> <p>⇒【資料1-2】 [戦略]目次, P17 【資料1-3】 [ビジョン]目次, P15 【資料1-4】 [資料編]目次, P79, 82-84, 87</p>
	7	[戦略] [ビジョン] P6-7 P7	<ul style="list-style-type: none"> ・DIDについて 戦略とビジョンに共通 P6、P7の表中、DIDをDensely Inhabited Districtと瞬時に理解できないのではないか。 表の枠外に語句の説明が必要と思われる。 	<p>ご指摘を踏まえ、「DID」（人口集中地区）の説明を追記いたします。</p> <p>⇒【資料1-2】 [戦略]P7 【資料1-3】 [ビジョン]P7 【資料1-4】 [資料編]P27</p>
4	8	—	<p>どの部分に対する意見か判断しかねる内容ですが、高校生の保護者の立場の意見として記入します。平常時は徒歩または自転車通学が可能な生徒も、雨天時や降雪期はバス等の公共交通機関の利用を考える場合も多くなりますが、平常時のダイヤ、運行本数に対して柔軟な増発は難しいのが現状ではないかと思えます。そのため、雨天時や降雪期は自家用車による送迎が多くなり、交通渋滞がさらに進むという悪循環が起きているのではないのでしょうか。この点についての対応策として現在実施していることや検討できることがあれば、書き加えていただければと思います。</p>	<p>路線バスなどは、あらかじめ決められた時刻・経路で運行する「路線定期運行」方式であるため、制度上、柔軟な増発は難しいものでありますが、通勤・通学時間帯を考慮しダイヤを設定しているものと認識しております。</p> <p>また、ビジョンでは、公共交通ネットワークの再構築を事業として位置付けており、季節や天候にかかわらず、多頻度運行による幹線バス路線の利便性向上に取り組むとともに、公共交通利用促進の啓発を進めてまいります。</p>

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応（案）
5	9	[ビジョン] P22 P25	<p>「安全性確保のためのバス停の設置環境の改善」及び「▼安全性を確保したバス停設置環境の改善」という表現については、従前、「危険なバス停」となっていた表現を修正したものであるが、その際に指摘された趣旨を踏まえると、「安全性確保」という表現は、現時点では多くのバス停周辺の環境の安全性が確保されていないとも受け取られることから表現を変更してはどうか。</p> <p>代案としては、次のとおり 現在：安全性確保のためのバス停の設置環境の改善 修正案：安全性向上のためのバス停環境の改善、又はバス停環境の安全性向上</p>	<p>バス停の設置環境に関する表現については、安全性の継続的な向上を図るという取組の趣旨がより適切に伝わるよう、ご指摘を踏まえ、「安全性確保」を「安全性向上」に修正いたします。</p> <p>⇒【資料1-3】[ビジョン]P25 【資料1-4】[資料編]P86</p>
6	10	[ビジョン] P16 P19	<p>マイタウン・バスの運行を現状維持すべきである。地方は、通院、通学、買物等に必要。かかわざるをえない。変更減便等はすべきではない。</p>	<p>マイタウン・バスは、日常生活を支えるセーフティネットとして重要な役割を担っていると認識しており、今後も利用状況や地域のニーズを把握しながら、安定的な運行に努めてまいります。</p>
7	11	[資料編] P79 P80	<p>・公共交通の人口カバー率 「バス停から300m圏内」は国の基準に従ったのかと思われる。1日1本～数本しか運行がなく、極めて利用しづらいバス停も存在するが、それもカウント対象なのか。そうだとすれば、実感としては97.9%よりも低い値になる。 今後は、各バス停の運行本数を勘案し、真の意味で利用可能なバス停の人口カバー率も算出し、その拡大を目指してはどうか。</p>	<p>バス停300m圏内の人口カバー率については、バスの運行本数にかかわらず、既存の全てのバス停を対象とし、算出した数値となっております。 運行本数を考慮した成果目標指標のあり方については、定量的な設定が難しいことから、今後の検討課題といたします。</p>

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応（案）
7	12	[ビジョン] P14 P18	<p>・公共交通ネットワークの再構築（その他全体を通して） 鉄道も路線バスも、具体的な施策・事業に乏しいように感じたが、今後の「秋田市地域公共交通利便増進実施計画」に任せるとのことか。同計画の作成時期等には触れていないようだが、掲載したほうがいいのではないか。</p>	<p>今後作成を予定している「秋田市地域公共交通利便増進実施計画」（利便増進計画）は、ビジョンに位置付けた事業について、その具体的な内容を示すアクションプランとなります。 利便増進計画については、対象とする事業の関係者との具体的な協議等を経て、事業内容や実施時期等を公表する予定であるため、現時点でビジョンに計画作成時期を掲載することは困難であります。</p>
13	13	[ビジョン] P24-26 P27-29	<p>・持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進 マイタウン・バスでは、運行協議会が存在し、利用者の要望がある程度反映されているようだが、一般路線バスではそのようなものがない。路線改廃があっても、地域公共交通協議会の存在や議題について知る利用者は多くなく、直前に一方的に示されるのが実情である。 令和6年のシティプロモーションに関する10～20歳代のアンケートにおいて、「秋田市に住み続けるとしたら、何が重要ですか」の質問に、「公共交通の充実」との回答が43.9%でトップであった。若い人たちが公共交通の将来に期待していることを意味するのではないか。公共交通の現状を多くの市民に知らせるとともに、学生などを含めた一般路線バス利用者の要望を聞いて、路線やダイヤに反映される仕組みはできないものか。期待に応えるべく、市も各事業者も本気で取り組んでほしい。</p>	<p>路線バスについては、マイタウン・バスと比較し、より広範で多様な利用者が想定され、一概に同様の仕組みを設けることは難しいものと考えられることから、今後の検討課題とさせていただきます。 なお、秋田市では、ホームページにおいて、秋田市地域公共交通協議会の協議資料や議事要旨を公開しているところであり、利用者からの意見については、ホームページからの問い合わせや電話などで随時受け付けているほか、利用者アンケートを適宜実施しております。</p>

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応（案）
7	14	[ビジョン] P18 P21	<p>・ 中心市街地における回遊性の向上 循環バス ビジョンP.18で運行間隔が「20分～40分」とあるが、12時台は1本しかない。「20分～60分」が正当ではないか。ぐるるの利用者数は増えているようだが、多くの便で空席が目立つのが実情で、一般路線バスと競合する区間も多く、供給過剰に感じる。運行効率化や乗車機会増加の観点からは、既存一般路線バスを市街地内相互で乗降した場合に限り、運賃をぐるるの相当額に値下げすることができないか。一方で、ぐるるは一般路線バスとの重複を極力減らした独自ルートとし、一般路線バスとの棲み分けを明確化してはどうか。また、一般路線バスと同区間で倍以上の運賃差が生じ、その差が税金から補填されているのは、改善の余地があると思う。全国的な傾向を踏まえても、多少の値上げがあってもやむを得ないのではないか。</p>	<p>ぐるるの運行間隔については、ご指摘のとおり、「20分～60分」となりますが、60分間隔となる便は1本のみであり、基本的には「20分～40分」間隔であることを踏まえ、表記を削除いたします。⇒【資料1-3】[ビジョン]P21 また、循環バス事業は、中心市街地の回遊性向上によるぎわいの面的波及効果の創出を目的としたルートを設定し運行しております。 そのため、路線バスとはその性質が異なりますので、路線バスの運賃値下げやぐるるのルート変更などによる棲み分けは、現状考えておりません。 なお、ぐるるの値上げについては、昨今の物価高騰や人件費上昇などの影響も踏まえ、今後の検討課題といたします。</p>
	15	[ビジョン] P21 P24	<p>・ 運行情報提供 一般路線バスの運行情報提供が始まって、バスを待つストレスが大幅に減った。イベント、工事、積雪等による迂回運行表示には非対応だが、そんな時こそ必要である。今後の充実に期待する。 西口乗り場には、乗り場内とぼぼろ一ど上に2つの発車案内があるが、両者で表示形式が異なる上、どちらも地理や路線網に不案内な人には分かりづらい場合もありそうである。見やすさと分かりやすさを追求してほしい。東口乗り場には案内はないし、そもそも東西どちらを利用すればいいかわからない人もいる。駅中央改札口周辺などに、総合案内的な表示を設置してはどうか。</p>	<p>イベントや工事、積雪等による迂回・運休については、秋田市バス案内サービスなどで情報提供を行っているところですが、突発的な事案に関する情報提供が課題であると認識しております。 デジタルサイネージなどの発車案内については、表示形式や設置場所も含め、引き続き、利用者にとってわかりやすい運行情報提供となるよう、交通事業者とも連携し検討してまいります。</p>

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応（案）
7	16	[ビジョン] P23 P26	<p>・わかりやすく、利用しやすい運賃の検討</p> <p>わかりやすい料金制度は、マイ・タウンバスのみで一般路線バスでは導入しないのか。高齢者コインバス対象者以外は青天井の運賃で、負担感が非常に大きい。八戸市周辺や弘前市の一般路線バスでは、距離に関わらず610円や500円以上に運賃が上がらない、上限運賃制度を導入している。負担軽減と利用促進につながると思うので、秋田市でも検討してほしい。</p> <p>乗換割引導入は、絶対に、早急に導入してほしい。乗り換えなしで山王と各方面を結んでいた系統は、2024年にすべて秋田駅西口で分断された。分断自体は理解できるが、それによって運賃がかかり増しになることへの配慮が一切されず、実質値上げとなったのは、やることの順番が違ったと思う。</p>	<p>新たな料金制度の導入は、運送収入に大きく関わる見直しとなることから、秋田市が運営するマイタウン・バスでの導入について検討し、その影響や効果を検証することとしています。</p> <p>乗換割引については、乗換を前提とした公共交通ネットワークには必須であると考えておりますので、早期の導入に向けて検討を進めてまいります。</p>
	17	[ビジョン] P24 P27	<p>・運賃助成、利用促進</p> <p>東北各地のバスにICカードが導入された際、割引率が高い回数券が廃止された。青森県や山形県では利用累計額に応じたポイント付与等、一定の代替措置があるが、秋田では一律3%のポイント付与となり、実質値上げとなった。これによりある程度の利用減があった可能性があるが、そうした検証は行っているのか。さらに、シニアアキカと正規運賃では、初乗り時点で倍以上の差が生じており、格差が大きすぎる。</p> <p>以前、若年者への運賃軽減を求める意見が、秋田市「市民の声」や地元紙投稿欄に掲載されたが、市やバス事業者の回答は、乗り気でないものだった。正規運賃の長距離乗車客、通院等で市内で乗車する市外在住高齢者等も相当数いるはずである。秋田市に住む人、秋田市を訪れる人、すべてが利用しやすい公共交通であってほしい。せめて学生など若い人だけでも、運賃割引やポイント付与による負担軽減をしてほしい。バス利用促進のインセンティブになり、子育て支援や移住促進にもつながる。</p>	<p>ICカードの導入による影響については、導入時期がコロナ禍の期間とも重なるほか、人口減少などの社会情勢の変化もあるため、一概に評価することは難しいものと考えております。</p> <p>若年層への助成等については、ビジョンの事業に位置付け、検討することとしており、地域社会の将来を担う世代の利用促進を図ることで、持続可能な公共交通の確保に努めてまいります。</p>
8	18	[ビジョン] P21 P24	<p>4-2 利用しやすい公共交通サービスの提供に向けた取組の推進</p> <p>11 バスロケーションシステムによるリアルタイム運行状況の提供</p> <p>→当システムが導入されて利便性が向上したが、時々不具合なのかページの更新を何度もしていても到着予想時刻が止まっているときがあるので改善してほしい。冬場にバスが遅れていると思い歩いていたら急に時刻が更新されバスに間に合わなかった事があった。停留所選択ボタンは、のりば1・2でなく上り・下りなどの表示にできるとわかりやすいが変更は出来ないのか？</p>	<p>ご要望については、「バス来るTIME」を提供している秋田中央交通（株）にお伝えいたします。</p>

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応（案）
8	19	[ビジョン] P21 P24	<p>12 多様な交通モード間における複合経路検索が可能な乗換案内サービスの導入検討</p> <p>→実施主体が市という事は、バス事業者（秋田中央交通）HPにある時刻表検索を改修するのではなく新たに作る計画なのか？グーグルマップのような外部のサービスを指しているのか？また、バス事業者のシステムはそのままなのか？</p> <p>バス事業者の現行の検索システムは2009年頃に出来たものでありそこから大幅な改修はされていない。現在はスマホ版表示があるサイトがほとんどなのに対し、当サイトは対応していないためお世辞にも利用しやすいとは言えない状況である。数年前、市民の声システムから当事業者HPをスマホ版表示ができるよう改修して欲しいと要望を出したが、事業者からは多額の費用がかかるため予定はないとの回答であった。</p> <p>現在、多くの方がバス事業者HPで経路検索や時刻表を調べていると思うので、市が独自に新しいシステムを導入するのであれば大いに賛成である。事業者がHPを改修してくれるのが理想だが、難しいのであれば市が現行のシステムを置き換えるような形にできないか？もしくは事業者がHP改修できるよう支援などはできないか？せつかく新しいシステムが出来ても事業者の古いシステムが残り続けるのは避けて欲しい。</p> <p>※現在運用されている秋田市スマートフォン版バス案内サービスがある事は承知していますが、「秋田市 路線バス」などと検索して上位に出るのは事業者のサイトなので認知がされていないのと使い勝手もいまひとつなのであまり利用していません。グーグルマップでの経路検索は知らない場所で使うと便利な場合もあるが、路線バスに特化しているわけではないため、いつも事業者のシステムを使っています。</p>	<p>当該事業については、秋田市が提供している既存の「秋田市バス案内サービス」の後継となるものとして、複合経路検索が可能な乗換案内サービスの導入検討を行うものであります。</p> <p>なお、現時点では、バス事業者などのサービスに対し秋田市として改修の支援等を行う予定はありませんが、民間の経路検索サービスも含め、利用者の方それぞれの用途に応じて使いやすいものをご利用いただきたいと思います。</p>

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応（案）
9	20	[資料編] P43 P44	<p>策定された戦略を読むと”公共交通機関は、限界にきており課題解決のために秋田市が実施しようとしていることは、地域の身の丈にあったサービス・価格水準を真に困った住民と共に模索し、形にしてい活動が差し迫っていること”を改めて感じた。一方で、今回策定にあたって</p> <p>①市民の声をどのように聴取したか。</p> <p>直前の令和7年9月3日から6日間実施した市民アンケートが示されている。回答者の年齢構成を見ると交通弱者である15歳以上から19歳以上が3%、運転免許証を返納する70歳以上が13%となっており、市が取組むべき施策の真の利用者からの声をよく聞いた上で策定する必要があるのではないかと感じた。特に15歳から19歳までの世代は中学、高校、大学で通学に公共交通機関を利用することが必要な世代であり、この世代で自分が住む秋田市において不便な思いをすること（自分たちの世代を現役世代は大切にしてくれているのか）は、秋田市での将来へ希望を持つことができるのか強く疑問を感じる。人口減少に悩む秋田市として、α世代である中学生、高校生、大学生などからSNSなどを利用し、ブロードリスニングの手法を利用し、多様な意見、考えを聞き、秋田市の施策について意見を求め、賛同を反映することができれば、より効果的な施策を実施できるのではないかと感じる。学校などで秋田市の施策を説明し、将来住みたい、生活したい秋田市か、住むために公共交通機関はどうあるべきかを聞くことは、秋田市の将来を考える上で重要と考える。</p> <p>また、70歳以上の高齢者は、身体能力の低下により自動車が難しくなることから、買い物、通院、趣味などの教室通院などに鉄道、バス、タクシーなどを利用することになるが、利用上の障害（バス、鉄道などのバリアフリー化、運行情報、停留所の設置、交通機関毎の垣根を越えて利用できるICカードなどの決済システムなど）ペインポイントの解消として聴取し、改善することは、短時間で利用者の増加を一定増やすことに繋がり、収益改善となる可能性が高い。シニアアキカの利用の徹底、医業、商業などとの連携も重要である。</p>	<p>計画策定にあたり実施した市民アンケート調査については、秋田市在住の1,200人から回答を得ており、広くご意見をいただいたものと認識しております。</p> <p>一方で、ご指摘のとおり、20代以下と70代以上の方からの回答割合が少なくなっておりますが、同市民アンケートだけでなく、本パブリックコメントも含め、今後もSNSやバス車内でのアンケートなど、多様な世代の意見聴取に努めるとともに、施策への反映を検討したいと考えております。</p>

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応（案）
9	21	[戦略] P50 P54	<p>②変化が大きい今の交通施策として適切な作成か、対象期間、見直しの時期については疑問を感じる。</p> <p>自然・経済などの取り巻く環境が一年もたたないうちに変化する時代に私たちは生きていることから、長いスタンスで計画を策定することも必要であるが、短い時間で施策を見直すことを考えておかないと経済環境の変化により交通事業者の倒産、自主廃業などにより公共交通機関の混乱などが生じ市民に迷惑をかける場合が想定される。</p>	<p>本計画は、交通に関するマスタープランであり、位置付けた施策について、一貫した基本方針のもと、中長期的な視点で継続的に取り組む必要があることから、計画期間を5年間としております。</p> <p>また、計画策定後は、計画の検討主体である秋田市地域公共交通協議会において、事業の進捗状況の確認や施策の達成度の評価を毎年実施することとしており、社会情勢の変化なども勘案し、計画の見直しが必要と判断した場合は、随時見直しを行うこととしております。</p>
	22	—	<p>③秋田市域外からの利用者からの声が反映されていない。</p> <p>秋田市域外から秋田市へ通勤、通院、買い物などで秋田市へ隣接する市町村から来られる方からの考えが反映しているのか。外国人旅行者向けには、バスの表記、アナウンス、スマホでの案内機能の向上が早急に求められている。秋田市スポーツ観戦などで本市をおとづれてくれる観光客の方にも公共交通機関を利用して移動していただけるようにイベント主催者、興行主ともよく話をしながら秋田市に外部の金が落ちるような仕組みの検討も必要。（観光収入により収益拡大により路線維持費用の捻出）公共交通行政は、これまでの拡大路線から縮小期に入り、民間事業者へ委託して補助金を投入する程度ではもはや公共交通機関を維持していくことは不可能であり、行政が主体的に運営・管理していく対応（バスであれば、車両、整備などを行政が負担し、従業員などの管理を事業者へ委託する等）を取らなければ、地域の衰退は加速化するのではないかと考える。</p> <p>対処方法は、秋田市民と一緒にあって明日の秋田市はどうあるべきかを考え、作っていくことであり、一緒に行動するための仕組みを早期に考え実行することが必要ではないか。</p>	<p>秋田市の公共交通については、バス路線の減便や廃止が発生するなど、厳しい状況が続いているため、まずは市民の移動手段の確保が最優先であると考えております。</p> <p>そのため、計画策定にあたり実施したアンケート調査でも、秋田市内在住のかたを対象にご意見を伺ったところでもあります。</p> <p>ビジョンでは、事業者協力型による公共ライドシェアや上下分離方式等による公設民営化など、秋田市が主体的に関われる仕組みづくりを検討するとともに、市民を含む関係者と連携・協働して取組を進めることとしており、来街者にとっても利用しやすい、将来にわたり持続可能な公共交通サービスを目指してまいります。</p>

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応（案）
10	23	[ビジョン] P14 P18	第4章4-1(1)①-2 多頻度運行による幹線バス路線の利便性向上 運行頻度を上げるためにはハブ拠点を中心にエリア内を短距離運行することが有効と考える。そしてハブ拠点間をつなぐルートに接続させることで利便性が高まる。長距離ルートは遅れの発生が常態化して利用者の不満が大きい。この点は利用者がマイカーからシフトしない大きな要因と考える。現在、秋田駅と買い物広場に集中しているが、拠点を数か所設けて循環型やピストン型を組み合わせて定時運行と頻度増をはかるべき。	ビジョンでは、鉄道・バス・タクシーによる乗換を前提とした公共交通ネットワークへの再構築を事業として掲げており、乗換拠点を設けた上で、秋田駅を中心に広がる現在のバス路線網を見直し、多頻度運行による幹線軸の利便性向上を図ることとしております。
	24	[ビジョン] P20 P23	(3)乗換拠点の環境整備 スーパー等の商業施設や商店街と連携してハブ拠点のバス停を設け、待ち時間の快適性につなげていくべき。屋根、トイレ、待ち時間などの問題解決と集客の利点を結びつける。中小企業庁の商店街等の活性化事業への補助や観光庁の補助などの活用も検討すべき。	ビジョンでは、公共、民間施設等のスペースを活用した乗換拠点や多様な交通モードに対応したモビリティハブの整備検討を事業として位置付けておりますが、公共交通ネットワークの再構築と合わせて進める必要があるため、今後、国等の補助金の活用も含め、具体的な検討を進めていきたいと考えております。
	25	[ビジョン] P23 P26	4-2(3)わかりやすく、利用しやすい運賃の検討 ①わかりやすい料金制度の導入 市が事業主体となっているマイタウン・バスが検討対象となっているが、マイタウン・バスは枝葉であって幹である中央交通が運行する路線バスに導入しなければ根本的な課題解決につながらない。公共交通の維持、確保のための最大の課題は利用者の拡大です。利用頻度もですが普段全く利用しないマイカー利用の市民にはバスの存在は重要ではない。その人たちにバスの利用を呼び掛けても効果は期待できない。マイカーからバスへの誘引には、①わかりやすい路線・ダイヤ、②お得な料金といった利用メリットを具体的に提示すべき。私自身マイカー族でほとんどバスを利用していなかったが、高齢者パスをきっかけに利用するようになった。京丹後市の取り組み事例を参考に思い切った定額上限制を導入すべきと考える。 「ぐるる」の運行はよい試みと思う。利用者の増加は全体のバス利用者増につながると思われるので、ルートを増やした線を増やすことで利便性を高めてほしい。現在のルートでは待っている時間に歩けばつく距離間の運行なので、利用メリットが限られており、利用増は望めない。	新たな料金制度の導入は、運送収入に大きく関わる見直しとなることから、秋田市が運営するマイタウン・バスでの導入について検討し、その影響や効果を検証することとしています。 また、「ぐるる」については、中心市街地の回遊性向上によるにぎわいの面的波及効果の創出を目的に運行しており、引き続き、利用促進と利便性向上を検討してまいります。

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応（案）
10	26	[ビジョン] P26 P29	4-3(2) 支援制度の充実 ①財政的支援の実施 番号24 バス路線維持に係る支援 定額上限運賃の導入等によって利用者増をはかる施策にともなって当面の間、減収が拡大する可能性があるため、支援を厚くする必要がある。事業者に対する補助金を大幅に拡充すべきである。運転手増や車両の更新、増車も順次進めていけるよう資金の重点配分をすべき。バス利用者の拡大、マイカーからのシフトは脱炭素や道路整備費の減少にも効果がある。交通弱者への福祉的な個別対応の施策を主に考えるのではなく、大きくて重要な街づくりのための社会インフラの維持、整備であるとの考えをもって対応していただきたい。貧弱な公共交通は都市の魅力が大きくそぎ、青少年の大都市への流出に拍車をかけている面があると思われる。かつて秋田市交通局がはたしてきた役割を民間事業者に投じて、面倒なことを避けてきたつけが今、回ってきている。少し補助して事業者の自助努力を見守る程度では無責任で、もっと大きな予算を組んで主体的にかかわるべき。秋田市の補助額は他の自治体より少ないのではないか。少子高齢化先進地の秋田は他の同規模の自治体より多く助成して然るべきとかがえる。改正地域公共交通活性化再生法による取り組みを県との連携を密にして、市長のリーダーシップのもと集中し強力で推進してもらいたい。	バス路線維持に係る支援については、施策に応じて国の補助制度などを活用しながら、実施したいと考えておりますが、財政上の制約もあることから、事業者協力型による公共ライドシェアや上下分離方式等による公設民営化など、秋田市が主体的に関われる仕組みづくりについても、検討を進めてまいります。
11	27	[ビジョン] P23 P26	秋田市内のバスは秋田駅にて系統が分かれており、駅を前後すると、運賃面における負担が大変大きく感じています。よって乗換割引制度の導入を求めます。	ビジョンでは、利用しやすい公共交通サービスの提供に向けた取組の一環として、「ICカードを活用した乗換割引の導入検討」を位置付けており、計画策定後、関係者とともに実施に向けた検討を進めてまいります。
	28	—	運行係数を開示するなど、どのくらい赤字なのか市民にも広く知ってもらう必要があると思います。	公共交通に関する取組を広く周知することは重要であると認識しておりますが、公共交通の維持にかかる費用などについては、情報提供のあり方を検討する必要があると考えております。 なお、市内のバス運行に対する年間の秋田市負担額は、資料編P34のとおり令和6年度で約2億4千万円となっております。

提出者 No.	意見 No.	関連ページ	寄せられた意見	対応（案）
11	29	[ビジョン] P24 P27	分かりやすい公共交通に関するパンフレット（リーフレット）など、利用を促進する取り組みが今まで以上に必要と考えます。	ビジョンでは、持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの一環として、「市の広報や市民向け講演会による公共交通等利用の意識醸成」を位置付けており、広報あきたやホームページ、SNSなどを活用したわかりやすい情報発信に努めるとともに、公共交通を「乗って守る」という市民の皆様の意識醸成を図ってまいります。
12	30	[ビジョン] P19 P22	<ul style="list-style-type: none"> ・エリアタクシーとてもいいと思いますが、電車の最終とか夜の遅い時間、病院（救急）、車ない人、飲んだ後など、利用出来たら尚良いと思います。 ・公共の交通なのに1時間に1本あるかないか。3本くらいあると違うと思います。 ・エリアタクシー御所野のイオンとか救急の病院は入れて欲しいです。乗る人いると思います。 	秋田市エリア交通については、スーパーや病院、鉄道駅、バス停など、地域内の日常生活に必要な施設を結ぶセーフティネットとなる生活交通として、令和4年度より実証運行を開始したものであります。そのため、夜間の運行は考えておりませんが、運行頻度や乗降場所については、利用状況や要望なども踏まえ、引き続き検討してまいります。

第4次秋田市総合交通戦略
(案)
(改定作業中)

(第48回秋田市地域公共交通協議会審議用)

令和8年3月(策定予定)
秋田市

目次

第1章 計画策定の趣旨	1
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 計画の区域	2
1-3 計画の期間	2
第2章 現状整理と目指す姿	3
2-1 秋田市の交通に関する現状整理	3
2-2 総合交通戦略が目指す未来の姿	12
第3章 基本的な方針と目標の設定	13
3-1 計画の基本的な方針	13
3-2 計画の目標と取組の視点	14
3-3 成果目標指標の設定	17
3-4 施策の体系	19
第4章 目標の実現に向けた施策・事業	24
4-1 誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、回遊性の向上に寄与する 歩行者・自転車交通環境の実現	24
4-2 多様な交通モードの連携・協働による、将来にわたり持続可能な 公共交通サービスの実現	36
4-3 拠点間ネットワークを形成し、生活や経済活動の基盤となる 道路網の実現	40
第5章 進捗評価と進行管理	54

第1章 計画策定の趣旨

1-1 計画策定の背景と目的

「秋田市総合交通戦略」（以下「戦略」という。）は、歩行者・自転車や公共交通、自動車などの各モードが連携し、適切な役割分担のもと、まちづくりと連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るための交通体系全般に関する計画です。

本市では、平成 21 年 3 月に当初計画となる戦略、平成 28 年 3 月に第 2 次戦略、令和 3 年 3 月に第 3 次戦略を策定し、都市交通の課題解決に向けた取組を継続的に進めてきたところです。

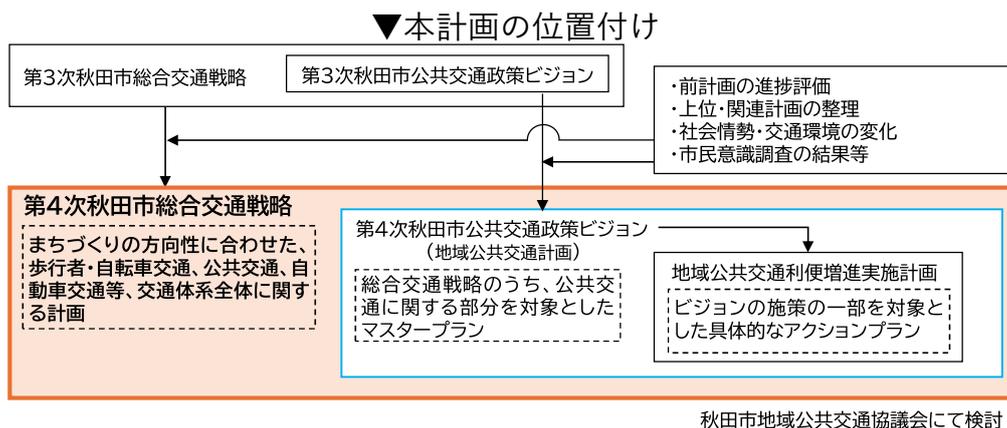
現在、本市では、地方都市共通の課題である人口減少・高齢化の進行や市街地の低密度化に対応するため、都心・中心市街地と 6 つの地域中心に居住を含む商業・医療福祉などの都市機能を誘導し、それらの地域間を骨格道路網や公共交通ネットワークで結ぶ「多核集約型コンパクトシティ」の実現を目指しています。

歩行者・自転車の通行環境や道路網の整備などについては、一定の改善が見られるものの、公共交通については、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響によるライフスタイルの変化などにより、バス利用者が大きく減少しており、運転士不足の影響も相まって、路線の減便や廃止が発生するなど、厳しい状況が続いています。

今後さらに高齢化が進み、運転免許の自主返納なども進むと想定される中、高齢者のみならず、子育て世帯や子どもなど、多様な世代の移動ニーズに対応するため、公共交通の必要性がより高まると見込んでいます。

そのため、これまで以上に関係者と密に連携しながら、ハード・ソフトの両面から都市交通に関する取組を推進していく必要があり、誰もが自由に最適な移動手段を選択できる秋田市の実現に向け、このたび、第 4 次戦略を策定するものです。

なお、第 4 次戦略は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「地域交通法」という。）に基づく地域公共交通計画である「第 4 次秋田市公共交通政策ビジョン」と合わせ、「秋田市地域公共交通協議会」（地域交通法第 6 条第 1 項に基づく協議会）において一体的に検討し、秋田市が策定するものです。



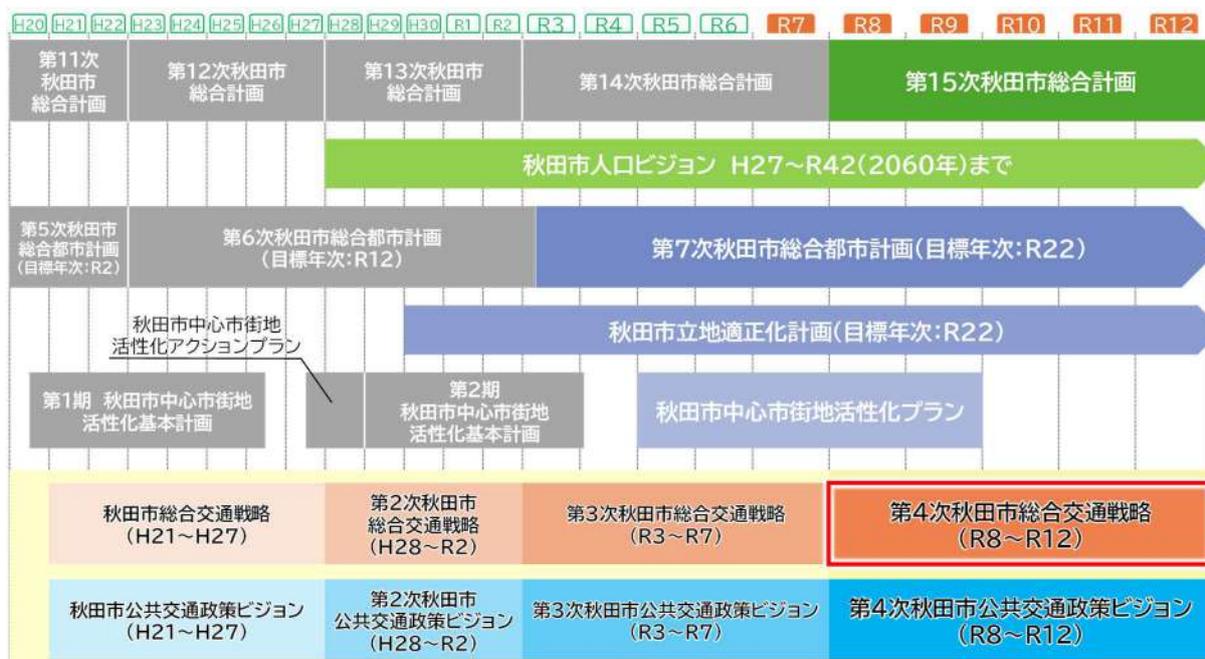
1-2 計画の区域

本計画の対象とする区域は、秋田市全域とします。



1-3 計画の期間

計画期間は、令和8年度から令和12年度までの5年間とします。



第2章 現状整理と目指す姿

2-1 秋田市の交通に関する現状整理

上位計画である秋田市総合計画や秋田市総合都市計画に定める将来都市像の実現に向けて、本計画の基本的な方針や目標を設定するため、前計画の進捗評価や上位・関連計画の位置付け、社会情勢や交通環境の変化、市民アンケート調査の結果などから、都市交通の現状を整理しました。

(1) 前計画の進捗評価

第3次戦略で設定された目標のうち、目標Ⅰや目標Ⅲについては、目標とする方向に向けて達成できた指標項目もみられますが、目標Ⅱのバスの利用状況等については達成できていないものが多く、引き続き取組を進めていく必要があります。

▼第3次戦略における成果指標のモニタリング結果一覧

目標	施策パッケージ	該当指標名	年次	策定当初 現況値	目標と する方向	第3次戦略 指標達成状況		
						計画期間達成値 (令和6年度末時点達成値)		
目標Ⅰ 誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、にぎわいの創出に寄与する歩行者・自転車交通環境の実現	誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、にぎわいの創出に寄与する歩行者・自転車空間の整備	中心市街地の歩行者・自転車通行量	R1	30,664人/日	現況値より増加	25,187人/日	5,477人減	未達成
		市内の交通事故死傷者数(歩行者・自転車関連)	R1	189人/年	現況値より減少	170人/年	19人減	達成
		市内の高齢者交通事故死傷者数	R1	212人/年	現況値より減少	172人/年	40人減	達成
	にぎわいの創出に寄与する交通環境の実現	中心市街地循環バスの利用者数	R1	68,149人/年	現況値より増加	59,779人/年	8,370人減	未達成
		市民による「まちのにぎわい」満足度	R1	39.0%	現況値より増加	39.6%	0.6ポイント増	達成
目標Ⅱ 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	多核集約型の都市構造を形成する公共交通ネットワークの整備	路線バス利用者数	R1	7,080千人/年	現況値より増加	5,815千人/年	1,265千人減	未達成
		マイタウン・バス利用者数	R1	166千人/年	現況値より増加	127千人/年	39千人減	未達成
	利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進	市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度	R1	41.5%	現況値より増加	37.1%	4.4ポイント減	未達成
		市内のバス運送収入	R1	1,364百万円/年	現況値より増加	1,150百万円/年	214百万円減	未達成
		持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進	R1	67団体/年	現況値より増加	79団体/年	12団体増	達成
目標Ⅲ 拠点間ネットワークを形成する道路網の実現	多核集約型都市の骨格となる3環状放射型道路網の整備	都市計画道路の整備率	R1	77.1%	現況値より増加	80.6%	3.4ポイント増	達成
		市民による「道路の整備状況」満足度	R1	68.7%	現況値より増加	62.7%	6.0ポイント減	未達成
	拠点間ネットワークを強化し走行性を高める道路整備	拠点間のピーク時間帯所要時間	R1	28.5分	現況値より減少	32.1分	3.6分増	未達成
		安全で円滑な交通の実現に向けた取組	市内の交通事故死傷者数(自動車関連)	R1	606人/年	現況値より減少	367人/年	243人減
	市内の主要渋滞箇所数		R1	35箇所	現況値より減少	32箇所	3箇所減	達成

【「計画期間達成値」の着色の凡例】

■ 目標とする方向に対して達成 □ 目標とする方向に対して未達成

(2) 上位・関連計画の整理

本計画が目指す秋田市の将来像を明確にするため、上位計画および関連計画における本市の都市交通に係る位置づけを確認し、本計画に反映すべき方針を整理しました。

対象とした上位計画および関連計画は次のとおりです。

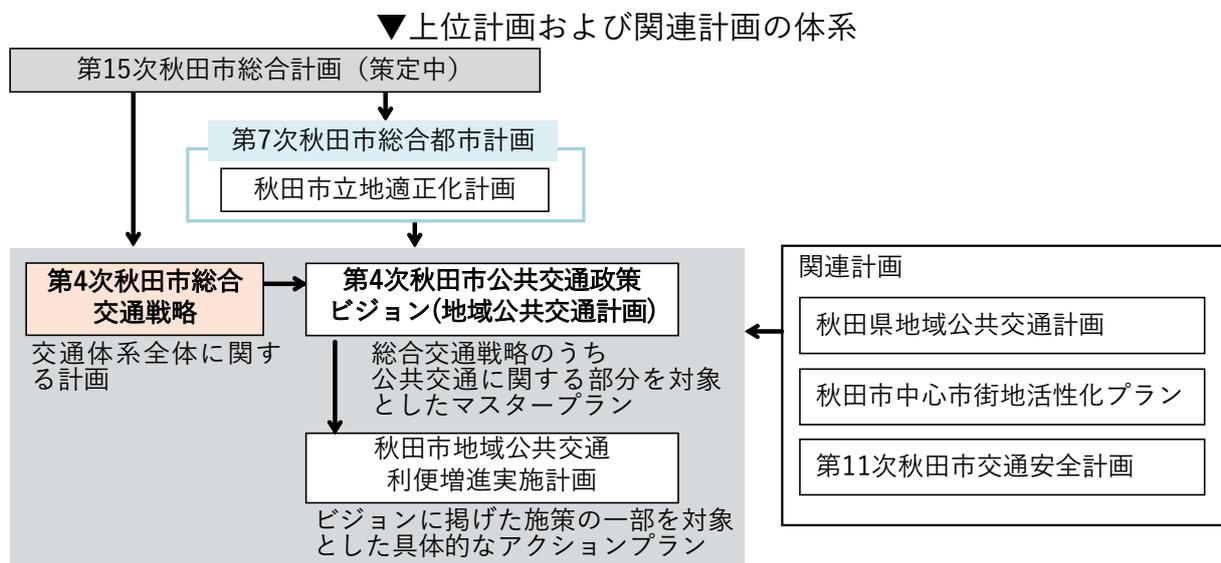
上位計画

- 1) 第15次秋田市総合計画（策定中）
- 2) 第7次秋田市総合都市計画（令和3年6月策定）
- 3) 秋田市立地適正化計画（平成30年3月策定）

関連計画

- 4) 秋田市中心市街地活性化プラン（令和5年3月策定）
- 5) 秋田県地域公共交通計画（令和4年3月策定）
- 6) 第11次秋田市交通安全計画（令和3年度策定）

なお、第15次秋田市総合計画については、現在策定中の計画内容に基づき、将来都市像の検討を行います。



秋田市の都市交通に係る上位計画および関連計画の概要について、都市交通に関する記載内容を第3次戦略の目標区分に沿って整理し、各計画からの共通項を抽出しました。

▼秋田市の都市交通に係る上位計画および関連計画の整理

計画名	上位・関連計画の目標等		都市交通に関する記載内容（第3次戦略の目標区分に沿って整理）		
	基本理念・目標 コンセプト	将来像・基本方針 等	目標Ⅰ （歩行者・自転車に関する事項）	目標Ⅱ （公共交通に関する事項）	目標Ⅲ （その他自動車交通環境に関する事項）
第15次 秋田市 総合計画 （策定中）	響きあう 心躍る 人・ま ち・くらし ～共感と共創で輝く秋田 市へ～	1 豊かで活力に満ちたまち 2 多様な主体でつくる元気なまち 3 人と文化をはぐくむ誇れるまち 4 健康で安全安心に暮らせるまち 5 緑あふれる持続可能なまち	・道路や交通安全施設の整備などにより、すべての 道路利用者が安全で快適に利用できる道路空間の 確保 ・無電柱化などの防災・減災に対応した都市機能の 充実、道路などの整備や管理、老朽化対策の推進	・鉄道・バス・タクシー等の連携による乗換えを前提とした 公共交通網への再編 ・ICTを含む新技術や新たな手法の活用 ・地域のニーズや特性に配慮し、市民の利便性向上と効率 性確保の両立	・道路ストックの予防保全型の維持管理 を計画的に行い、安全安心な道路の保 全と長寿命化 ・道路除排雪における市民協働の推進、 情報通信技術の積極的な活用による効 率化など、持続可能な除雪体制を構築
第7次 秋田市 総合 都市計画	暮らしの豊かさを次世代 につむぐ 持続可能な活 力ある都市 ～「市民の生活」や「地域 の文化」を守り、未来へ 引き継ぐまちづくり～	1 市民生活を支える持続可能な多核集約型コン パクトシティの形成 2 環境の保全・創造による低炭素型まちづくり 3 多様な資源を生かした緑豊かな都市環境の 形成 4 安全・安心な暮らしを守る生活環境の形成	・超高齢社会に対応する歩行者・自転車利用環境の 整備 ・（利用者の多い鉄道駅を中心とした地区での）バリ アフリー化や（生活道路での）交通安全対策 ・冬期の安全性の確保（消融雪機能を備えた歩道ネッ トワーク化）	・まちづくりと連携した交通体系の構築（公共交通サービ スの維持増進、地域輸送資源の十分な活用） ・（低炭素社会の実現に向けた）移動しやすい環境づくり ・過度にマイカーに依存しない交通体系の再構築 ・基幹的な公共交通を担う鉄道や路線バス等の維持・充実 ・地域内における生活交通の確保	・3環状放射型道路網の形成 ・命を支える道路網の充実 ・都市計画道路の（計画的な）整備推進 ・既存道路の管理・活用 ・渋滞を緩和する道路整備 ・高速道路網の充実
秋田市 立地 適正化 計画	暮らし・産業・自然の調和 した持続可能な都市 ～豊かな自然と共生した 人にも地球にもやさし い都市づくりによる元 気な秋田の創造～	1 高齢者が健康で、活動・活躍できる「場」の創 出による、生きがいのある暮らしの実現 2 子育て世代が時間効率メリットを得られる 「場」の創出による、子どもとの時間を大切に できる暮らしの実現 3 集い・にぎわい・交流が生まれる「場」の創出 による、県都『あきた』の新たな都市型生活の 実現	・車に頼らずに、徒歩や自転車を中心とした行動範囲 の中で、日々の生活サービスを提供	・多核集約型都市構造の形成に向けた拠点間を結ぶ持続 可能な公共交通路線網の形成 ・公共交通サービスの維持・確保のため利用者の拡大と運 行の効率化	—
秋田市 中心市街地 活性化 プラン	集い・楽しみ・住み・創る、 選ばれるまち。 ～城下町ルネサンスの継 承～	1 人々が集いにぎわうまち 2 芸術文化が香るまち 3 暮らしたくなるまち 4 チャレンジできるまち 5 市民がつくるまち	・各種イベントなどによるにぎわいの波及 （歩行者天国・広小路バザールの開催などによる回 遊性の向上）	・中心市街地活性化計画の方向性として「周辺からの交通 利便性の向上」が求められる （高齢者コインバス事業） （中心市街地循環バス運行事業）	—
秋田県地域 公共交通計画	行政・事業者・地域が連携 して支え合い、地域の活 力をはぐくむ地域公共交 通を目指す	1 持続可能で活気を育む地域公共交通 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 3 利用者・事業者双方にとってやさしい地域公 共交通	—	・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 ・“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 ・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 ・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 ・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 ・地域公共交通を支える運営基盤の強化	—
第11次 秋田市 交通安全 計画	①人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない秋田市を目指す。 ②「人優先の交通安全思想」を基本とし、市民の安全を一層確保するため、 あらゆる施策を推進する。 ③年齢や障がいの有無等に関わりなく、安全に安心して暮らせる社会の構 築を目指す。		・視認性の高い服装の着用や反射材用品の普及促進 ・高齢歩行者に対する交通安全教育 ・高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の 整備（バリアフリー）	・運転免許の自主返納者に対する環境の充実 （返納証明書提示による各種特典の拡大）	・高齢運転者標識の普及の促進 ・高齢運転者に対する交通安全教育 ・高齢者に対する教育の充実
各計画の共通項			・超高齢社会に対応する歩行者・自転車利用環境の 整備 ・冬期を含む通年の通行空間の確保 ・多様な来街者に対するまちなかでの回遊環境の充実	・持続可能な公共交通ネットワークの確保・維持 ・利便性の高い公共交通ネットワークの構築 ・あらゆる世代に対応したサービスの充実	・3環状放射型道路網による骨格形成 ・交通需要に見合った道路整備 ・超高齢社会に対応した交通安全の充実

(3) 社会情勢・交通環境の変化等の整理

社会情勢や交通環境の変化、市民アンケート調査の結果などから、都市交通における現状を把握し、課題を整理しました。

▼社会情勢・交通環境の変化等のまとめ (1/6)

青字：市民アンケート調査結果より

項目	社会情勢・交通環境の変化、市民アンケート調査の結果等	都市交通における課題
新たな課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の担い手不足に加え、働き方改革関連法改正に伴う運転士の労働時間の制限による減便等が発生 	<ul style="list-style-type: none"> ●限られた輸送資源(ヒト・モノ)を効率的に活用できる運行サービスへの見直し
歩行者・自転車を取り巻く環境	<p>歩行者・自転車空間の整備に対する意識の高まり</p> <p>・「誰もが安全・安心かつ快適に利用できる歩行者・自転車空間の整備」について、重要度が最も高く、満足度が最も低い。</p> <hr/> <p>歩行者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者関連事故は減少傾向 ・「居心地がよく歩きたくなるまちなか」を目指し、中心市街地活性化の取組を進めている。 <hr/> <p>自転車</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両相互、自転車関連の事故は大きく減少 ・自転車の安全な利用のための法律および県の条例が整備されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ●歩行者が安全で快適に利用でき、歩きたくなるまちなか空間の創出 ●自転車が快適に通行できる空間や安全、安心に利用できる環境の整備
少子高齢化と高齢者事故の状況	<p>少子高齢化の進行と高齢者事故の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化率は約31%、高齢者世帯数は約3.5万世帯(令和2年国勢調査) ・土崎駅周辺などで高齢化率50%超の地区が存在するほか、周辺地域でも高齢化率の高い集落が広範囲に点在 ・交通事故は減少傾向にあるものの、高齢者事故の割合は増加 ・高齢になった場合に「運転をやめる」と考えている市民は、約19% ・一方で、運転を続けることを考えている市民(「運転は続けるが機会は減らす(近所のみ等の運転)」、「運転はやめない」)は、約57% ・運転免許や自家用車を持たない人のうち、送迎してもらうことが難しい人は約57%(今後、高齢化の進行により増加する見込み) <hr/> <p>将来の見通し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年少および生産年齢人口の減少と老年人口の増加が著しく、令和22年には全市の高齢化率が40%を超える見込み ・運転免許返納者など、公共交通を必要とする層の市内全域での増加が見込まれる。 ・子育て環境の充実に向けた、子どもや子育て世代が安心できる交通安全の確保が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ●超高齢社会に対応した、あらゆる世代にとって安全な道路空間の整備 ●高齢者をはじめとした、あらゆる世代が利用しやすい移動手段の確保

▼社会情勢・交通環境の変化等のまとめ (2/6)

項目	社会情勢・交通環境の変化、市民アンケート調査の結果等	都市交通における課題
中心市街地の状況	<p>中心市街地全体の回遊性が低い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あきた芸術劇場ミルハスの開館に合わせ、中心市街地循環バス「ぐるる」の運行経路変更 ・過去 5 年の歩行者・自転車通行量は、コロナ禍の落ち込みから未だ回復途上であり、にぎわい創出の取組を継続していくことが重要 ・第2期秋田市中心市街地活性化基本計画の策定後、駅前商業地の地価が上昇しており、さらなる人の流れの創出や定着につなげる取組が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ●中心市街地への来訪を促すとともに、回遊性を高め、にぎわいの創出に寄与する交通環境の整備
	<p>取組の評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ●歩行者・自転車通行量、芸術文化施設利用者数は、コロナ禍の影響からの回復途上 ●中心市街地の人口は増加傾向 ●商業環境や居住環境、公共交通網をはじめとする交通環境についての市民の評価が低い。 ●低未利用地の約 8 割が平面駐車場に活用されているにも関わらず、市民・商業主・居住者・来訪者のいずれも駐車場に対する不満を挙げている。 	
人口と市街地構造	<p>市街地の拡散・低密度化の進行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総人口は平成 17 年をピークに減少、DID*人口は平成 12 年をピークに減少に転じており、市街化区域全域で減少が見られる。 ・DID 人口密度 44.8 人/ha は、全国平均 66.6 人/ha と比べて低くなっている(令和2年国勢調査結果)。 ・中心部の秋田駅西口周辺(中通)や新屋駅周辺、河辺や雄和の集落全域で低密度化が顕著であるが、居住誘導区域内では居住人口は減少したものの人口密度は 50 人/ha を維持 	<ul style="list-style-type: none"> ●まちづくりと連動し、多核集約型コンパクトシティの形成を促進する交通環境の整備
	<p>将来の見通し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和 32 年には、秋田市総人口が約 22.1 万人(国立社会保障・人口問題研究所による推計値)となり、令和 2 年からの 30 年で約 30%減少する見通し ・低密度化の進行により、市民1人当たりのインフラ維持・更新費が高くなるなど、投資効果の低い都市が形成 	

※DID：国勢調査により設定される「人口集中地区」のこと。原則として人口密度 4,000 人/km²以上となる基本単位区等が市区町村内で隣接し、それらの隣接した地域の人口が 5,000 人以上を有する地域が設定されている。

▼社会情勢・交通環境の変化等のまとめ (3/6)

青字：市民アンケート調査結果より

項目	社会情勢・交通環境の変化、市民アンケート調査の結果等	都市交通における課題
市民の公共交通に関する意識	<p>路線維持への要望が強い一方で、日常的に利用されない路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ほとんどの地域で、バス路線の維持への要望が強い。 ・バスや電車の利用しやすさの評価については、半数以上は満足度が低い。 ・秋田市全体で、約8割がバスを「ほとんど利用しない」と回答 ・「路線バスの利便性向上等に向けた取組の推進」に対する重要度が高いものの、満足度は低い。 ・運転免許や自家用車を持たない人のうち、送迎してもらうことが難しい人は約 57%(今後、高齢化の進行により増加する見込み) ・公共交通の利用理由は「駅やバス停が近い」や「費用が安い」が挙げられている一方、利用しない理由として「利用したい時間に合う便や目的地への移動に使える路線がない」との意見が挙げられている。 ・公共交通への不満として「運行間隔」、「運行している時間帯」、「待合環境」、「運賃」などに関する指摘が多く、望まれるサービスとして「リアルタイム運行情報の発信」、「わかりやすい運賃設定」、「運転免許返納者への割引」などが挙げられている。 ・公共交通の乗換について、「上屋、椅子、トイレ」などの天候に左右されない環境のほか「乗換に関する情報提供」など快適に過ごせる機能が備わっている拠点であれば、待ち時間に対する許容範囲が拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の実情や利用者ニーズを考慮した適切な交通施策の実施による利便性向上

▼社会情勢・交通環境の変化等のまとめ (4/6)

項目	社会情勢・交通環境の変化、市民アンケート調査の結果等	都市交通における課題
公共交通の状況	公共交通網は市街地を概ねカバーするものの、利用者数は減少傾向	●公共交通利用者の確保・維持に向けた取組の推進
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用者数は、コロナ禍の落ち込みから令和6年度には約1万5千人/日まで回復したものの、コロナ禍前の水準には戻っておらず、回復途上にある。 ・秋田駅と土崎駅の間に開業した泉外旭川駅へ路線バス、マイタウン・バスが乗り入れ 	
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・令和6年度の利用者数は、令和元年に対し約18%減少 ・秋田駅から放射状ネットワークを形成 ・公共交通利用圏(鉄道駅:800m 圏内、バス停:300m圏内、エリア交通:運行範囲内)は、総人口の97.9%をカバー ・路線バスの運送収入は減少傾向 	
マイタウン・バス	<ul style="list-style-type: none"> ・令和6年度の利用者数は、令和元年と比べて、2割以上減少 ・利用者の減少に加え、人件費や車両の老朽化に伴う修繕費等の増加により、市の負担は増加傾向 	
エリア交通	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地において路線バスの減便、廃止による時間的空白地帯を埋めるため、地域内移動の手段として、令和4年度から実証運行を開始し、以降、段階的に導入 ・医療施設や商業施設への移動など、日常生活を支えるセーフティネットとして機能 ・利用者の増加と共に乗合率が増加し、運行効率が向上 	

▼社会情勢・交通環境の変化等のまとめ (5/6)

青字：市民アンケート調査結果より

緑字：データ分析結果より

項目	社会情勢・交通環境の変化、市民アンケート調査の結果等	都市交通における課題
公共交通の状況	<p>データ分析 (人流データ・ICカードデータ)</p> <p>[人流]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各地域と中央地域との往来が多く、特に西部地域では中央地域との往来が約4割もあり、中央地域とのかかわりが日常生活に欠かせないことがうかがえる。 ・北部地域では、自地域内滞在が約5割を占め、自地域で生活が完結する傾向が見られる。 <p>主要な目的地 ⇒中央地域：県庁、市役所、秋田駅 北部地域：秋田厚生医療センター 南部地域：イオンモール秋田、秋田赤十字病院 東部地域：秋田大学医学部附属病院</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南部地域では、ほかの地域と比較し、人流に対するバスの供給割合が低くなっているほか、朝のピーク時間帯であってもバスの運行がない地域が見られる。 <p>[IC]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・いずれの地域も中央地域との往来が多く、特に北部地域と西部地域は、全体の約70%を中央地域発着が占める。人流データ分析結果と同様、中央地域とのかかわりが日常生活に欠かせないことがうかがえる。 ・一方、南部地域は地域内移動の割合が2割弱だが、中央地域だけでなく、河辺・雄和などさまざまな地域からの発着がみられる。 ・60分以内での乗換回数は乗車回数全体の約10%を占める。 	<ul style="list-style-type: none"> ●人流を踏まえた公共交通サービスの提供
自動車利用と渋滞状況	<p>自動車依存率が高く、中央地域に集中する交通により渋滞が発生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車利用率は、通勤・買い物ともに約7割もあり、自家用車依存の傾向が顕著 ・主要渋滞箇所は、市内に32箇所あり、うち28箇所(約88%)が中心部に集中 ・各種対策を実施したものの、市内各拠点と中心部との移動時間の短縮には至っていない。 ・運輸部門の大半を占める自動車交通による二酸化炭素排出削減を目標にノーマイカーデーを継続、時差出勤参加者数は増加傾向 	<ul style="list-style-type: none"> ●自家用車から公共交通への転換等による交通渋滞の緩和と二酸化炭素排出量の削減
冬期交通条件の悪化	<p>冬期の事故や速度低下、移動制約</p> <ul style="list-style-type: none"> ・冬期は、積雪に伴う通勤や通学にかかる所要時間の長時間化に加え、交通事故が多いといった問題が発生し、市民の移動の制約となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ●冬期も安全に利用できる道路環境の整備

▼社会情勢・交通環境の変化等のまとめ (6/6)

青字：市民アンケート調査結果より

項目	社会情勢・交通環境の変化、市民アンケート調査の結果等	都市交通における課題
<p>バス利用の低迷と関連指標の整理</p>	<p>市街地が拡大しそれらを網羅する幹線道路整備も着々と進展したものの、人口減少社会を迎え、市街地の低密度化が進行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・DID 面積は約 1.4 倍に拡大、それをカバーする幹線道路の整備率も約 2.6 倍に増加 ・市街地や幹線道路網が拡大する一方で、人口減少社会を迎え、市街地の人口密度は約 0.8 倍と低密度化が進行 <hr/> <p>自動車保有台数や運転免許保有者は高止まりしているが、バスの利用者数は減少傾向に歯止めがかからず利用低迷</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車保有台数は約 2.3 倍に増加し、軽自動車は未だ増加傾向 ・運転免許保有者数は約 1.7 倍に増加したが、全国的には若年層に減少傾向が見られる。 ・運転免許返納者数は、令和5年度まで減少傾向であったが、令和6年度は増加に転じている。 ・路線バス利用者は約 88%という大幅な減少 <p>※上記の変化率はすべて昭和 55 年を 1.0 とした値で記載</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主な外出時の交通手段は約8割が自家用車(自分で運転+送迎) ・バスを利用しない理由では、回答者の約3割が便数や路線に関して言及 ・高齢になった場合、運転をやめると考えている人は全体の約2割 	<p>●市民生活を支えるセーフティネットとして、公共交通ネットワーク全体の見直しによる、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現</p>

2-2 総合交通戦略が目指す未来の姿

上位計画に示された将来都市像と社会情勢の変化から導き出された課題をもとに、本計画で目指す未来の姿を示します。

3環状放射型道路網と公共交通に対する基幹的な地域連携軸により、都心・中心市街地と各地域中心を結ぶ多核集約型コンパクトシティを形成します。

この多核集約型コンパクトシティに対応した交通体系や交通サービスを構築しながら、便利で快適な地域内外の移動環境を維持していきます。



第3章 基本的な方針と目標の設定

前計画では、人口減少・高齢化の進行などに対応するため、多核集約型コンパクトシティを形成する骨格道路網や公共交通ネットワークの整備に取り組みました。

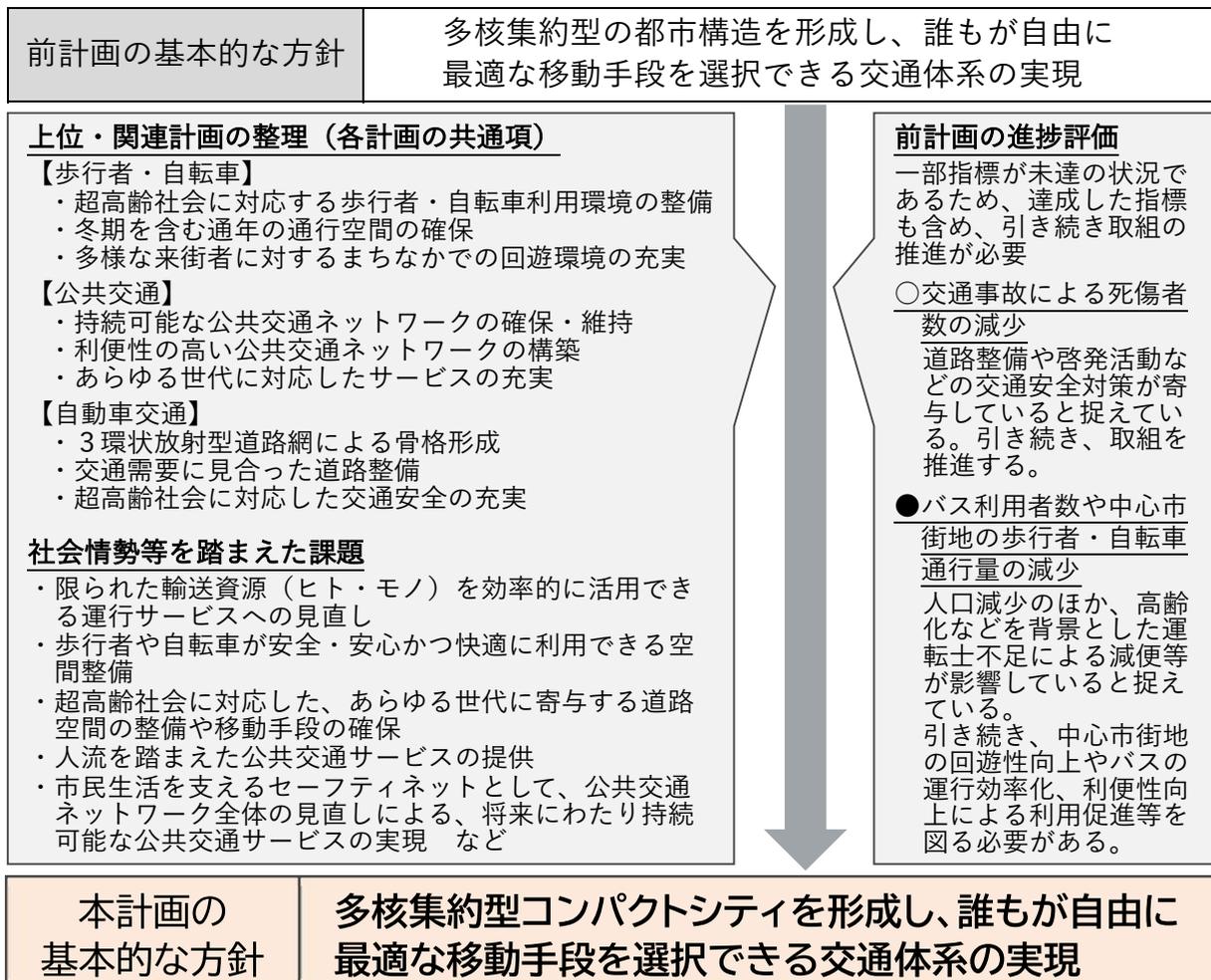
この計画期間中において、歩行者・自転車の通行環境や道路網の整備などでは、一定の改善が見られたものの、公共交通では、人口減少や新型コロナウイルス感染症などの影響により、バス利用者が大きく減少し、路線の減便や廃止が発生するなど、厳しい状況が見られました。加えて、働き方改革等の影響も相まって、運転士不足がより深刻化するなど、新たな課題も生じています。

今後、本市の人口減少・高齢化はさらに進むと推計されており、上位計画となる秋田市総合都市計画では、将来の都市像として多核集約型コンパクトシティを目指しています。こうした中、都市交通の諸課題に対する施策は、上位計画に基づき、一貫した基本方針のもと、中長期的な視点で継続的に取り組む必要があるため、前計画で掲げた施策を基本として、より一層取組を推進すべきであると捉えています。

以上のことを踏まえ、本計画では、前計画の方針を継承しつつ、交通を取り巻く社会情勢・環境変化から導き出された新たな課題に対応するとともに、より実効的な施策への発展を目指すこととし、次のとおり基本的な方針および目標を定めます。

3-1 計画の基本的な方針

未来の姿の実現に向けて、上位・関連計画の方向性や都市交通に関する課題を整理し、基本的な方針を設定しました。



3-2 計画の目標と取組の視点

上位・関連計画におけるまちづくりの方向性や交通を取り巻く社会情勢・環境変化から導き出された課題を、上位・関連計画の整理と同様に「歩行者・自転車関係」「公共交通関係」「自動車交通関係」の3つの視点から整理し、本計画の目標を設定しました。

(1) 歩行者・自転車関係

凡例 ■：上位・関連計画が示す方向性の共通項
○：社会情勢・交通環境の変化等からみた課題

- 超高齢社会に対応する歩行者・自転車利用環境の整備
- 冬期を含む通年の通行空間の確保
- 多様な来街者に対するまちなかでの回遊環境の充実

- 歩行者が安全で快適に利用でき、歩きたくなるまちなか空間の創出
- 自転車が快適に通行できる空間や安全、安心に利用できる環境の整備
- 超高齢社会に対応した、あらゆる世代にとって安全な道路空間の整備
- 中心市街地への来訪を促すとともに、回遊性を高め、にぎわいの創出に寄与する交通環境の整備
- 冬期も安全に利用できる道路環境の整備

歩行者・自転車環境の整備が必要

目標 I 誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、回遊性の向上に寄与する歩行者・自転車交通環境の実現

【取組の視点】

歩行者・自転車が多い都心・中心市街地や地域中心において、安全・安心で快適な通行空間を整備するとともに、高齢者等に対応したバリアフリー化や自転車利用促進施策を実施し、回遊性が高く、にぎわいのあるまちづくりを目指す。

(2) 公共交通関係

- 持続可能な公共交通ネットワークの確保・維持
- 利便性の高い公共交通ネットワークの構築
- あらゆる世代に対応したサービスの充実

- 限られた輸送資源（ヒト・モノ）を効率的に活用できる運行サービスへの見直し
- 高齢者をはじめとした、あらゆる世代が利用しやすい移動手段の確保
- まちづくりと連動し、多核集約型コンパクトシティの形成を促進する交通環境の整備
- 地域の実情や利用者ニーズを考慮した適切な交通施策の実施による利便性向上
- 公共交通利用者の確保・維持に向けた取組の推進
- 人流を踏まえた公共交通サービスの提供
- 自家用車から公共交通への転換等による交通渋滞の緩和と二酸化炭素排出量の削減
- 市民生活を支えるセーフティネットとして、公共交通ネットワーク全体の見直しによる、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現
- 【再掲】 中心市街地への来訪を促すとともに、回遊性を高め、にぎわいの創出に寄与する交通環境の整備

持続可能な公共交通サービスの実現に向けた取組が必要

目標Ⅱ 多様な交通モードの連携・協働による、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現

【取組の視点】

多核集約型コンパクトシティを形成する公共交通ネットワークを整備し、多頻度運行による幹線軸の利便性向上を図るとともに、マイタウン・バスを含む支線軸の確保、エリア交通などによる地域内交通の充実、交通結節点における鉄道とバスの連携強化を図る。

また、利便性向上施策とあわせ、交通事業者、地域住民、行政が一体となって、限られた輸送資源を効率的に活用しながら、地域の特性に応じた交通手段の確保に向けて取組を進め、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現を目指す。

(3) その他自動車交通関係

- 3環状放射型道路網による骨格形成
- 交通需要に見合った道路整備
- 超高齢社会に対応した交通安全の充実

- 【再掲】 超高齢社会に対応した、あらゆる世代にとって安全な道路空間の整備
- 【再掲】 中心市街地への来訪を促すとともに、回遊性を高め、にぎわいの創出に寄与する交通環境の整備
- 【再掲】 まちづくりと連動し、多核集約型コンパクトシティの形成を促進する交通環境の整備
- 【再掲】 自家用車から公共交通への転換等による交通渋滞の緩和と二酸化炭素排出量の削減
- 【再掲】 冬期も安全に利用できる道路環境の整備

地域を結び、人や物の動きを支える道路網の整備が必要

目標Ⅲ 拠点間ネットワークを形成し、生活や経済活動の基盤となる道路網の実現

【取組の視点】

多核集約型コンパクトシティの形成に向けて、既存ストックを有効活用しながら、都心・中心市街地と地域中心などを有機的に結びつける「3環状放射型道路網」の整備を進め、安全な道路環境の確保、バスの走行性向上および市街地への通過交通の流入回避による混雑緩和を図ることで、人や物の移動を支える自動車交通の利便性向上を目指す。

3-3 成果目標指標の設定

施策の実現状況を把握し計画の評価を実施するための成果目標指標について、次のとおり定めました。

**【目標Ⅰ】 誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、
回遊性の向上に寄与する歩行者・自転車交通環境の実現**

施策パッケージ	成果目標指標		指標値	
			現況値 (R6)	目標値 (R12)
誰もが安全・安心かつ快適に利用できる歩行者・自転車空間の整備	1	中心市街地の歩行者・自転車通行量	25,187 人/日	30,500 人/日
	2	市内の交通事故死傷者数 (歩行者・自転車関連)	170 人/年	120 人/年
	3	市内の高齢者が起こした交通事故による死傷者数	172 人/年	150 人/年
回遊性の向上に寄与する交通環境の実現	4	中心市街地循環バスの利用者数	59,779 人/年	66,000 人/年
	5	市民による「まちのにぎわい」満足度	39.6%	41.0%

**【目標Ⅱ】 多様な交通モードの連携・協働による、
将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現**

施策パッケージ	成果目標指標		指標値	
			現況値 (R6)	目標値 (R12)
多核集約型コンパクトシティを形成する公共交通ネットワークの整備	6	路線バス利用者数	5,815 千人/年	5,943 千人/年
	7	マイタウン・バス利用者数	127 千人/年	
	8	エリア交通利用者数	1.4 千人/年	
	9	公共交通の人口カバー率	97.9%	現状より 拡大
利用しやすい公共交通サービスの提供に向けた取組の推進	10	市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度	37.1%	42.0%
	11	路線バス運送収入	1,150 百万円/年	1,200 百万円/年
持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進	12	公共交通に関する協議会や事業に携わった機関・団体数	79団体/年	現状より 増加
	13	路線バス運転士数	162人	現状より 増加

【目標Ⅲ】 拠点間ネットワークを形成し、
生活や経済活動の基盤となる道路網の実現

施策パッケージ	成果目標指標		指標値	
			現況値 (R6)	目標値 (R12)
多核集約型コンパクトシティの骨格となる3環状放射型道路網の整備	14	都市計画道路の整備率	80.6%	83.0%
拠点間ネットワークを強化し走行性を高める道路整備	15	市民による「道路の整備状況」満足度	62.7%	75.0%
	16	拠点間のピーク時間帯所要時間 ①北部SC⇒秋田駅 ②西部SC⇒秋田駅 ③南部SC⇒秋田駅 ④東部SC⇒秋田駅 ⑤河辺SC⇒秋田駅 ⑥雄和SC⇒秋田駅	①32.1分 ②26.2分 ③25.9分 ④12.7分 ⑤35.8分 ⑥38.4分	現状より短縮
安全で円滑な交通の実現に向けた取組	17	市内の交通事故死傷者数 (自動車関連)	367人/年	220人/年
	18	市内の主要渋滞箇所数	32箇所	現状より減少

3-4 施策の体系

未来の姿の実現に向けて、ハード・ソフト両面から複数の施策を進めることとし、目的を同一とする複数の施策を施策パッケージとしてまとめ、一体的に取り組むことで、効果的かつ効率的な事業の推進を図ります。

目標別の施策パッケージおよび施策は次のとおりです。

目標Ⅰ 誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、 回遊性の向上に寄与する歩行者・自転車交通環境の実現		
施策 パッケージ	施策	内容
1 誰もが安全・安心かつ快適に利用できる歩行者・自転車空間の整備	(1) 安全で快適な歩行環境の確保	歩行者および自転車が安全・安心に通行できるように、歩道の有効幅員を確保するため、既存および新規の道路整備を行う。
	(2) 無電柱化による歩行者空間の確保	秋田県無電柱化推進計画および秋田市無電柱化推進計画に基づき、無電柱化により、歩道の有効幅員を確保し、安全かつ快適な歩行者空間を整備する。
	(3) 歩道の消融雪設備整備	歩道の消融雪設備整備により、歩行者が冬期でも安全かつ快適に通行できる空間を整備する。
	(4) 歩道のバリアフリー化	バリアフリー化を推進するために、歩道の拡幅や段差・横断勾配の緩和を行い、高齢者、障がい者を含むすべての人が安全かつ快適に通行できる空間を整備し、適切に維持管理する。
	(5) 自転車利用環境の整備	<p>自転車走行時の危険箇所の改善や、有効幅員の広い自転車歩行者道整備により、快適な自転車走行空間の形成を図るとともに、自転車利用に関連した標識や案内サインの充実に努める。</p> <p>秋田駅周辺の駐輪場について、利用状況に応じた適切な運営と維持管理を図りながら、利用促進および利便性向上に努める。</p> <p>自転車を含むモビリティと公共交通との接続による多様な移動手段の確保に努める。</p>

施策 パッケージ	施策	内容
1 誰もが安全・安心かつ快適に利用できる歩行者・自転車空間の整備	(6) 自転車利用に関する啓発活動	自転車利用についての交通安全指導を行うとともに、秋田県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例や今後策定を予定している（仮称）秋田市自転車活用推進計画に基づき、自転車利用促進のための情報発信や自転車安全利用五則の徹底、自転車損害賠償責任保険への加入、点検整備などについて啓発活動を行う。
2 回遊性の向上に寄与する交通環境の実現	(1) 中心市街地における回遊性の向上	<p>中心市街地循環バス「ぐるる」の運行を継続するほか、公共、民間施設等のスペースを活用したシェアサイクルの導入を検討するなど、回遊しやすい環境づくりに努める。</p> <p>周辺施設と連携した「ぐるる」やシェアサイクル利用時の割引制度の導入など、利用環境向上策について検討する。</p>
	(2) 公共交通等の利用促進	市の広報や市民向け講演会等により、地域公共交通を「乗って守る」という意識醸成を図るとともに、徒歩や自転車を含む多様な交通モードの利用促進に努める。

目標Ⅱ 多様な交通モードの連携・協働による、
将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現※1

施策 パッケージ※2	施策	内容
1 多核集約型コンパクトシティを形成する公共交通ネットワークの整備	(1) 公共交通ネットワークの再構築	<p>利便性向上や効率化に向けた検討を継続するとともに、長期的には、乗換を前提とし、鉄道・バス・タクシーによる公共交通ネットワークへの再構築を目指す。</p> <p>郊外部における移動手段を確保するため、マイタウン・バスの運行効率化や利便性向上を図りながら、安定的な運行に努める。</p> <p>中心市街地循環バス「ぐるる」の運行を継続するとともに、運行ルートの見直しやバス無料デーの実施等、利便性向上策や利用促進策について検討する。</p>
	(2) 地域内移動の確保	<p>市街地において、地域内移動を担い、路線バスや鉄道にもアクセスすることができるよう、タクシー車両等の小型車を活用した生活交通を確保する。</p>
	(3) 乗換拠点の環境整備	<p>乗換拠点においては、乗換の負担を軽減するため、待合施設の屋内化や上屋のある休憩所の併設等の環境整備を検討するとともに、スムーズな乗換のためのダイヤ調整を実施する。</p> <p>公共、民間施設等のスペースを活用した乗換拠点や公共交通と自転車などが接続する「モビリティハブ」の整備を検討する。</p>

※1 第4次秋田市公共交通政策ビジョンでは「基本的な方針」に当たる項目

※2 第4次秋田市公共交通政策ビジョンでは「目標」に当たる項目

施策 パッケージ※2	施策	内容
2 利用しやすい 公共交通サー ビスの提供に 向けた取組の 推進	(1) 運行情報提 供の充実	スマートフォン等で容易に確認できるリアルタイム運行状況の提供を継続するなど、待ち時間の不安解消や計画的な移動などの利便性向上に努める。 乗換利用を容易にするため、オンデマンド交通を含む多様な交通モード間における複合経路検索が可能な乗換案内サービスの導入を検討する。
	(2) バス利用 環境の改善	バス停等の適切な維持管理を図るとともに、運転士や利用者等から寄せられた情報をもとに、交通安全上問題と思われるバス停の移設や注意喚起等の措置を講じるなど、誰もが利用しやすいバス利用環境の改善を実施する。
	(3) わかりやす く、利用し やすい運賃 の検討	定額運賃等わかりやすい料金制度や乗換時の負担を減らすための乗換割引の導入を検討する。
3 持続可能な公 共交通の確保 に向けた仕組 みづくりの推 進	(1) 関係者との 連携・協働 による 公共交通の 確保・維持	市の広報や講演会等により、地域公共交通を「乗って守る」という市民の意識醸成を図るとともに、運賃の助成などにより多様な世代の利用促進に努める。 既存交通サービスの見直しや公共交通空白地域の解消等において、自治体、事業者、地域住民など、多様な関係者が連携・協働しながら、限られた輸送資源を活用した新たな交通手段等の導入について検討する。 持続可能な公共交通サービスの実現に向けた交通事業者との連携協定に基づき、関係者が目的を共有のうえ、連携・協働して地域課題の解決に取り組むことで、持続可能な公共交通の確保に努める。
	(2) 支援制度の 充実	地域公共交通の維持などの取組に対する支援制度を実施する。

※2 第4次秋田市公共交通政策ビジョンでは「目標」に当たる項目

目標Ⅲ 拠点間ネットワークを形成し、生活や経済活動の基盤となる道路網の実現

施策パッケージ	施策	内容
1 多核集約型コンパクトシティの骨格となる3環状放射型道路網の整備	(1) 環状道路の整備	市内の交通の円滑化と、市街地への通過交通の流入を回避させる環状道路網（外周部環状道路、市街地環状道路、都心環状道路）を整備し、混雑緩和を図る。
	(2) 放射道路・分散導入路の整備	環状道路網へ接続する道路を整備し、都心・中心市街地と郊外部の流出入交通のアクセス強化を図る。
2 拠点間ネットワークを強化し走行性を高める道路整備	(1) バス路線における道路整備	バス路線となっている道路の拡幅、またはバス路線への交通量の集中を緩和する道路を整備し、バスの走行環境の改善を図る。
	(2) 渋滞を緩和する道路整備	渋滞緩和のための道路整備を推進する。
	(3) 市内外の連携を強化する道路整備	市内外の連携を強化し、市内外の交流を促進する道路整備を推進する。
3 安全で円滑な交通の実現に向けた取組	(1) 交通事故対策	交通事故が多く発生する箇所の事故対策を実施するとともに、秋田市交通安全計画に基づくソフト施策を推進する。
	(2) TDM ^{※3} （交通需要マネジメント）による渋滞緩和施策	ノーマイカー通勤や時差出勤、公共交通等利用の呼びかけなど、自動車需要の適正化に向けたTDM施策を推進する。

※3 TDMとは、時差出勤やノーマイカーデーなどにより、自動車の需要を減らす取組のこと。

第4章 目標の実現に向けた施策・事業

施策パッケージごとに目標年次までの期間中における各施策・事業の展開について、各実施主体との調整を踏まえ実施内容等を明確化します。

具体的には、施策・事業の実施時期、実施主体を示します。

4-1 誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、回遊性の向上に寄与する歩行者・自転車交通環境の実現

(1) 誰もが安全・安心かつ快適に利用できる歩行者・自転車空間の整備

① 安全で快適な歩行環境の確保

歩行者および自転車が安全・安心に通行できるように、歩道の有効幅員を確保するため、既存および新規の道路整備を行う。

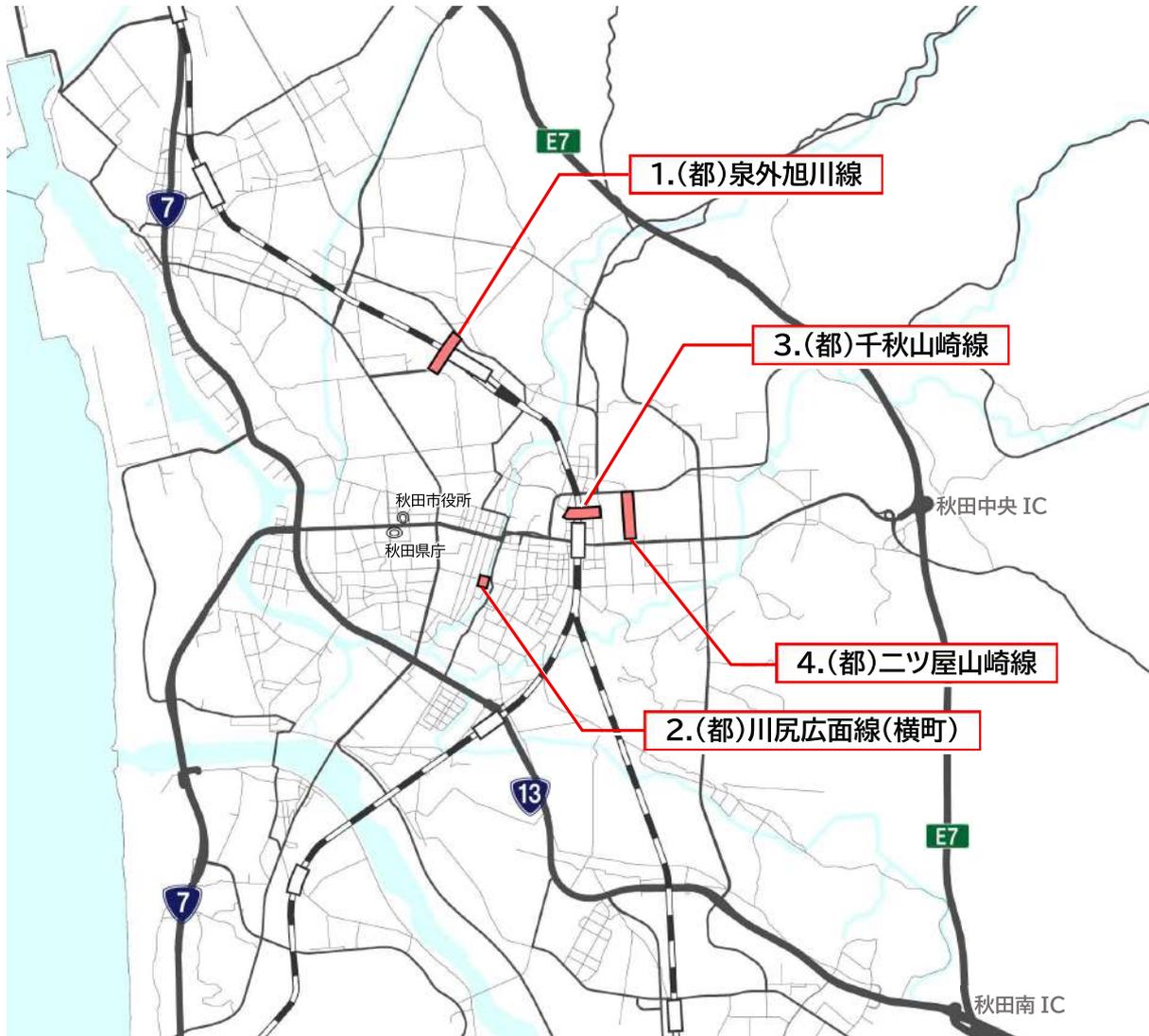
●主な事業内容

- ・都市計画道路の新規整備や現道拡幅等に合わせて歩行者自転車道を整備

※下記事業には歩道幅員3M以下の道路は含まれていない。

番号	事業名		実施主体	事業予定期間						事業期間		
				R8	R9	R10	R11	R12	R13 ~	開始	完了	
1	(都)泉外旭川線	道路新規整備	市								H20	R12
2	(都)川尻広面線(横町)	道路改良(現道拡幅)	市								R4	R11
3	(都)千秋山崎線	道路新規整備	市								H31	R13
4	(都)二ツ屋山崎線	道路改良(現道拡幅)	市								R4	R12

▼個別施策位置図



▼幅広歩道の整備事例



整備前



整備後

② 無電柱化による歩行者空間の確保

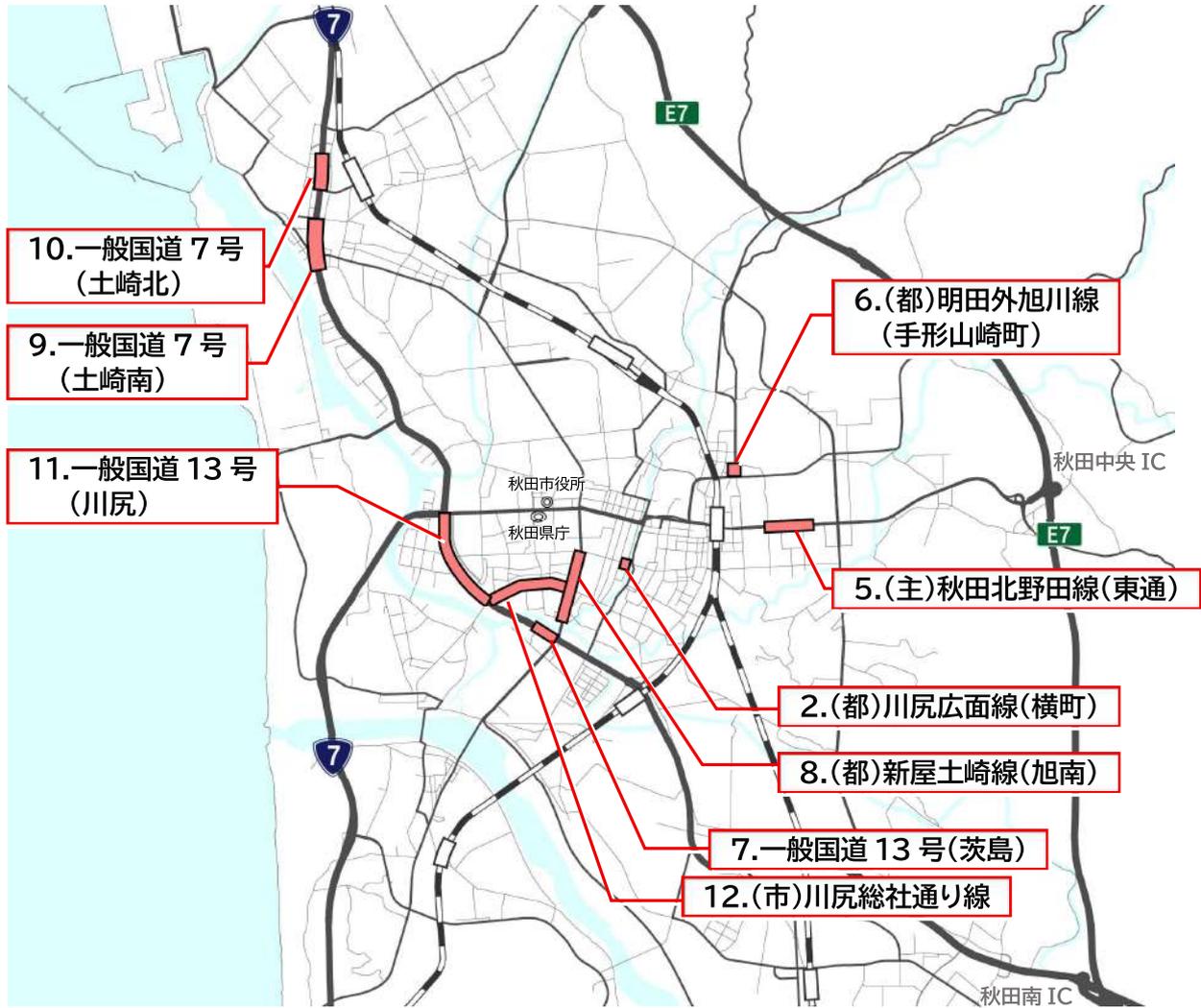
秋田県無電柱化推進計画および秋田市無電柱化推進計画に基づき、無電柱化により、歩道の有効幅員を確保し、安全かつ快適な歩行者空間を整備する。

●主な事業内容

- ・電線共同溝の整備や現道改良等に合わせた無電柱化の実施により、安全かつ快適な歩行者空間を整備

番号	事業名		実施主体	事業予定期間						事業期間		
				R8	R9	R10	R11	R12	R13 ~	開始	完了	
2	(都)川尻広面線(横町)	道路改良 (現道拡幅)	市								R4	R11
5	(主)秋田北野田線(東通)	電線共同溝 整備	県								R2	未定
6	(都)明田外旭川線 (手形山崎町)	道路改良 (現道拡幅) 電線共同溝整備	県								R4	未定
7	一般国道 13 号 (茨島)	電線共同溝 整備	国								R4	未定
8	(都)新屋土崎線(旭南)	道路改良 (4車線化)	県								H27	未定
9	一般国道 7 号(土崎南)	交差点改良・ 電線共同溝整備	国								H28	未定
10	一般国道 7 号(土崎北)	交差点改良・ 電線共同溝整備	国								H28	未定
11	一般国道 13 号(川尻)	電線共同溝 整備	国								H30	未定
12	(市)川尻総社通り線	電線共同溝 整備	市								H28	R9

▼個別施策位置図



▼無電柱化事業の整備事例



整備前



整備後

③ 歩道の消融雪設備整備

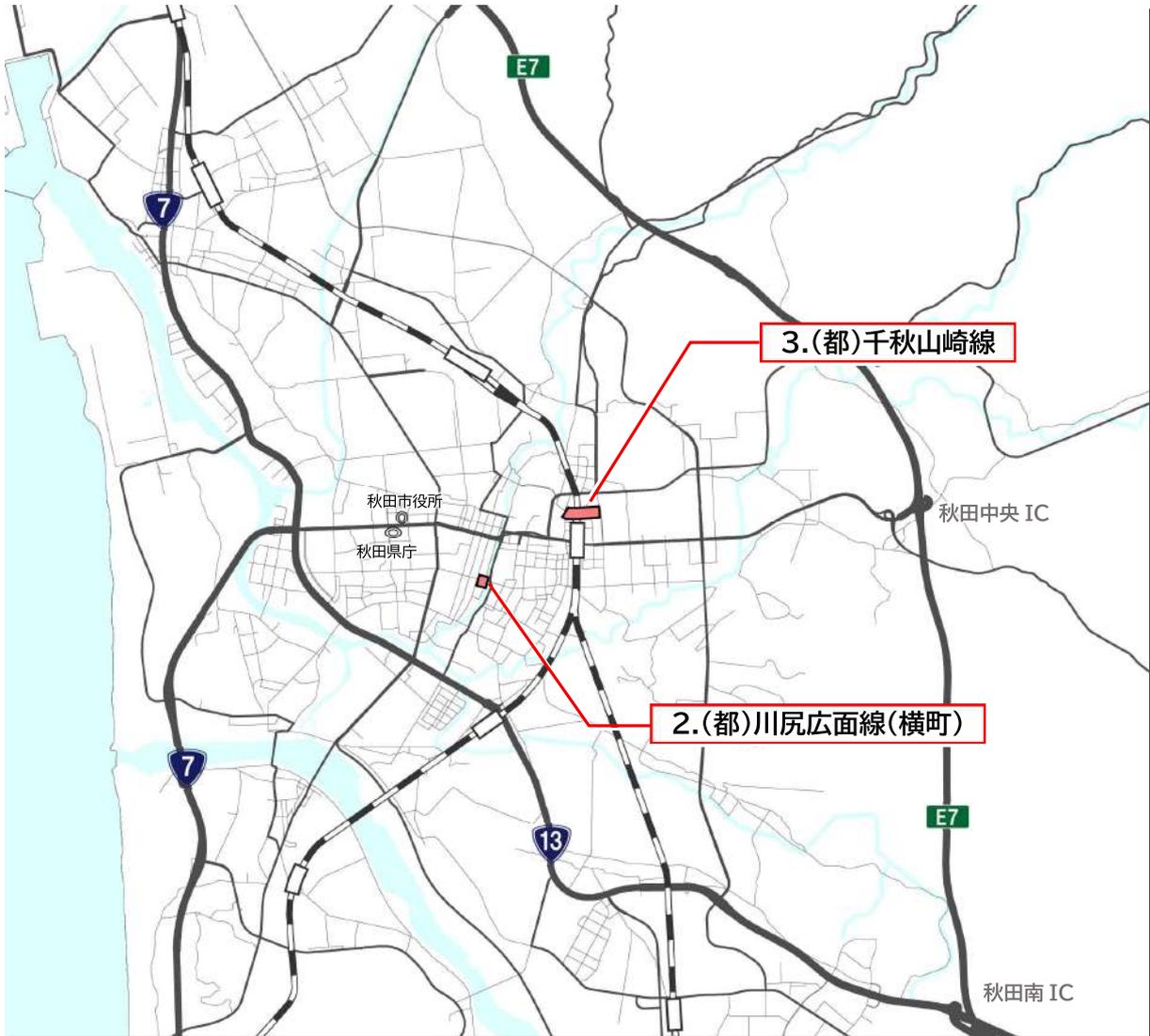
歩道の消融雪設備整備により、歩行者が冬期でも安全かつ快適に通行できる空間を整備する。

●主な事業内容

- ・都市計画道路の新規整備や現道拡幅に合わせて、歩道に消融雪設備を整備

番号	事業名	実施主体	事業予定期間					事業期間			
			R8	R9	R10	R11	R12	R13 ~	開始	完了	
2	(都)川尻広面線(横町)	道路改良 (現道拡幅)	市							R4	R11
3	(都)千秋山崎線	道路新規 整備	市							H31	R13

▼個別施策位置図



▼歩道消融雪設備の整備事例



④ 歩道のバリアフリー化

バリアフリー化を推進するために、歩道の拡幅や段差・横断勾配の緩和を行い、高齢者、障がい者を含むすべての人が安全かつ快適に通行できる空間を整備し、適切に維持管理する。

●主な事業内容

- ・現道拡幅や交差点改良に合わせて、バリアフリー基準に適合した幅員の確保、段差や勾配の改善、セミフラット化などを実施

番号	事業名	実施主体	事業予定期間						事業期間		
			R8	R9	R10	R11	R12	R13 ～	開始	完了	
2	(都)川尻広面線(横町)	道路改良 (現道拡幅)	市							R4	R11
4	(都)二ツ屋山崎線	道路改良 (現道拡幅)	市							R4	R12
6	(都)明田外旭川線 (手形山崎町)	道路改良 (現道拡幅) 電線共同溝整備	県							R4	未定
8	(都)新屋土崎線(旭南)	道路改良 (4車線化)	県							H27	未定
9	一般国道7号(土崎南)	交差点改良・ 電線共同溝整備	国							H28	未定
10	一般国道7号(土崎北)	交差点改良・ 電線共同溝整備	国							H28	未定
11	一般国道13号(川尻)	電線共同溝 整備	国							H30	未定
100	点字ブロック等の維持管理		国 県 市							-	継続

▼個別施策位置図



▼現道拡幅に合わせた歩道幅員の確保事例



整備前



整備後

⑤ 自転車利用環境の整備

自転車走行時の危険箇所の改善や、有効幅員の広い自転車歩行者道整備により、快適な自転車走行空間の形成を図るとともに、自転車利用に関連した標識や案内サインの充実に努める。

秋田駅周辺の駐輪場について、利用状況に応じた適切な運営と維持管理を図りながら、利用促進および利便性向上に努める。

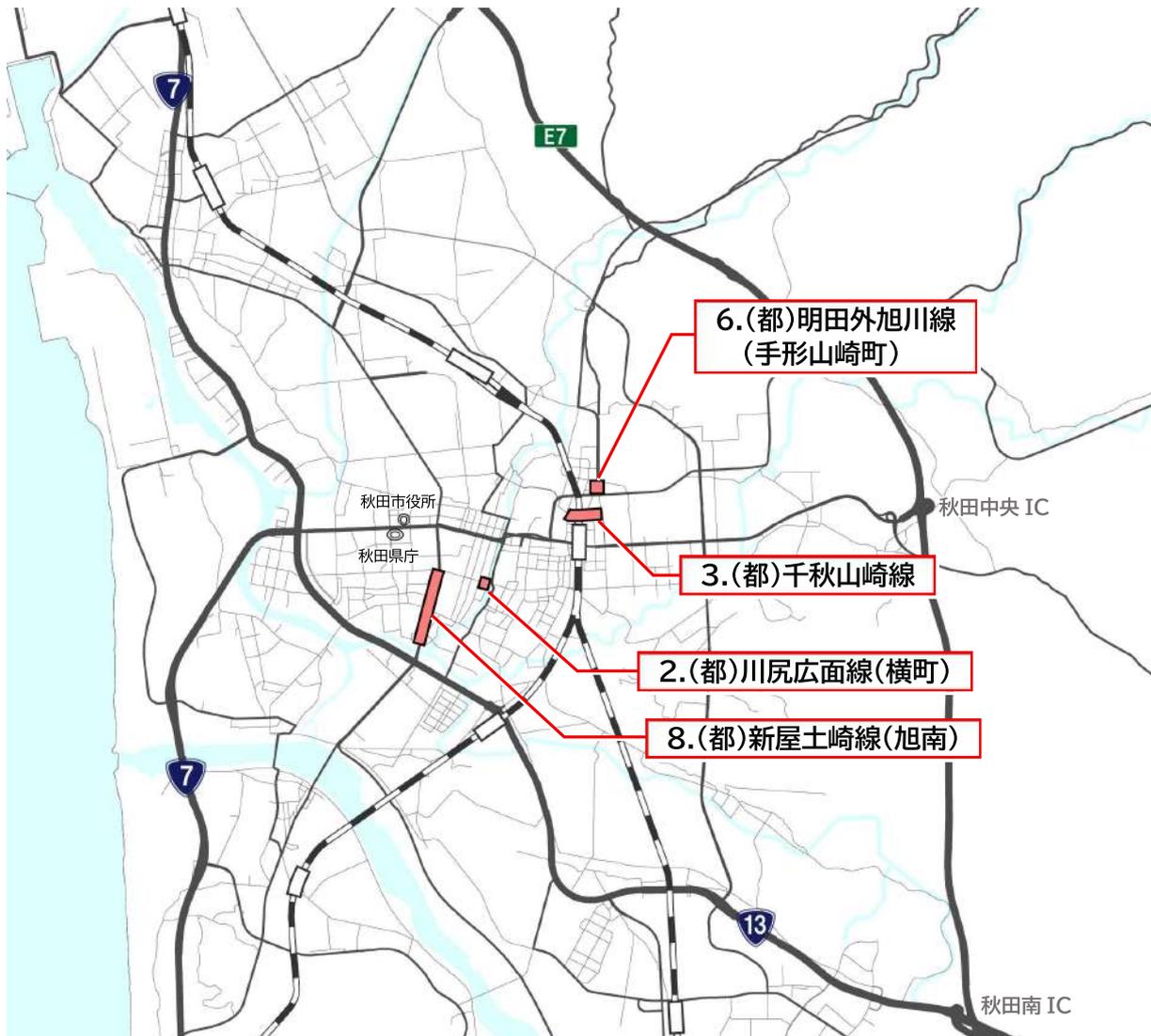
自転車を含むモビリティと公共交通との接続による多様な移動手段の確保に努める。

●主な事業内容

- ・都市計画道路の新規整備や現道拡幅に合わせて、自転車走行のために必要な幅員の確保、段差の改善、セミフラット化などを実施
- ・自転車走行空間における自転車道標識の設置や自転車走行位置の明示
- ・自転車と公共交通との接続が可能なモビリティハブの整備検討

番号	事業名	実施主体	事業予定期間						事業期間		
			R8	R9	R10	R11	R12	R13 ~	開始	完了	
2	(都)川尻広面線(横町)	道路改良 (現道拡幅)	市							R4	R11
3	(都)千秋山崎線	道路新規 整備	市							H31	R13
6	(都)明田外旭川線 (手形山崎町)	道路改良 (現道拡幅) 電線共同溝整備	県							R4	未定
8	(都)新屋土崎線(旭南)	道路改良 (4車線化)	県							H27	未定
101	自転車走行時の危険箇所の改善	県市 警察								H21	継続
102	自転車通行空間の整備、 走行位置の明示	県市 警察								H21	継続
103	秋田駅周辺の駐輪場の適切な運営管理 および利用促進・利便性向上策の検討	市								H21	継続
104	多様な交通モードに対応した モビリティハブの整備検討	市								R8	未定

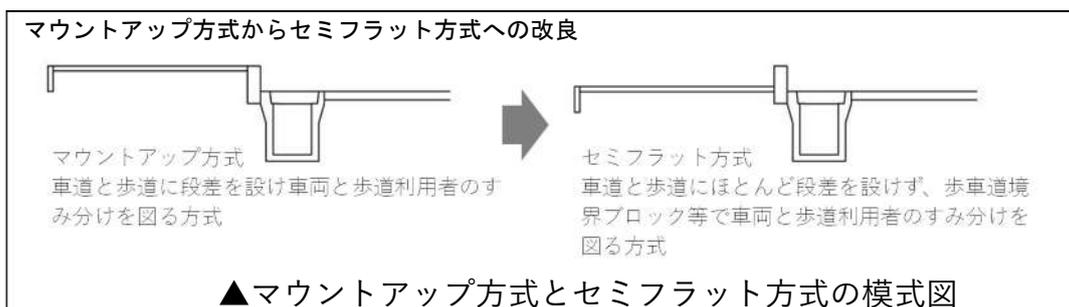
▼個別施策位置図



●自転車走行時の危険箇所の改善

ブロック舗装の目地のすきまやがたつきにタイヤを取られたり、舗装道のオーバーレイによる道路端部の盛り上がり、マウントアップ方式による自転車歩行者道など、自転車走行に支障を来す道路の危険箇所を効率的、計画的に解消していく。

また、出会い頭事故を防止するため、自転車歩行者道内で自転車の車道側通行を徹底させるための注意を促す構造を検討する。



⑥ 自転車利用に関する啓発活動

自転車利用についての交通安全指導を行うとともに、秋田県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例や今後策定を予定している（仮称）秋田市自転車活用推進計画に基づき、自転車利用促進のための情報発信や自転車安全利用五則の徹底、自転車損害賠償責任保険への加入、点検整備などについて啓発活動を行う。

●主な事業内容

- ・ マナー向上、ルール認識のための啓発活動の実施や自転車利用促進のための啓発支援活動

番号	事業名	実施主体	事業予定期間					事業期間		
			R8	R9	R10	R11	R12	R13 ～	開始	完了
105	マナー向上、ルール認識のための啓発活動	警察 県市							H21	継続
106	自転車の利用促進のための情報発信	市							H21	継続
107	CO ₂ 削減のための自転車通勤等の啓発支援活動	市							H21	継続

(2) 回遊性の向上に寄与する交通環境の実現

① 中心市街地における回遊性の向上

中心市街地循環バス「ぐるる」の運行を継続するほか、公共、民間施設等のスペースを活用したシェアサイクルの導入を検討するなど、回遊しやすい環境づくりに努める。

周辺施設と連携した「ぐるる」やシェアサイクル利用時の割引制度の導入など、利用環境向上策について検討する。

●主な事業内容

- ・中心市街地循環バス「ぐるる」の利用環境向上のため、周辺施設と連携した割引やバス無料デーの実施等の仕掛けを検討
- ・公共施設等のスペースを活用したシェアサイクルの導入を検討

番号	事業名	実施主体	事業予定期間						事業期間	
			R8	R9	R10	R11	R12	R13 ~	開始	完了
108	周辺施設と連携した割引制度の導入検討	市							R8	未定
109	バス無料デーの実施検討	市							R8	未定
110	公共、民間施設等のスペースを活用したシェアサイクルの導入検討	市							R8	未定

② 公共交通等の利用促進

市の広報や市民向け講演会等により、地域公共交通を「乗って守る」という意識醸成を図るとともに、徒歩や自転車を含む多様な交通モードの利用促進に努める。

●主な事業内容

- ・バス利用促進を呼びかける講演会などの実施

番号	事業名	実施主体	事業予定期間						事業期間	
			R8	R9	R10	R11	R12	R13 ~	開始	完了
111	市の広報や市民向け講演会による公共交通等利用の意識醸成	市							R3	未定

4-2 多様な交通モードの連携・協働による、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現

第4次秋田市公共交通政策ビジョンに詳細を示しています。概要は、以下のとおりです。

(1) 多核集約型コンパクトシティを形成する公共交通ネットワークの整備

① 公共交通ネットワークの再構築

利便性向上や効率化に向けた検討を継続するとともに、長期的には、乗換を前提とし、鉄道・バス・タクシーによる公共交通ネットワークへの再構築を目指す。

郊外部における移動手段を確保するため、マイタウン・バスの運行効率化や利便性向上を図りながら、安定的な運行に努める。

中心市街地循環バス「ぐるる」の運行を継続するとともに、運行ルートの見直しやバス無料デーの実施等、利便性向上策や利用促進策について検討する。

●事業内容

- ・乗換を前提とした公共交通ネットワークへの見直し
- ・マイタウン・バスの持続的な運営
- ・中心市街地循環バスの利便性向上

② 地域内移動の確保

市街地において、地域内移動を担い、路線バスや鉄道にもアクセスすることができるよう、タクシー車両等の小型車を活用した生活交通を確保する。

●事業内容

- ・エリア交通の運行

③ 乗換拠点の環境整備

乗換拠点においては、乗換の負担を軽減するため、待合施設の屋内化や上屋のある休憩所の併設等の環境整備を検討するとともに、スムーズな乗換のためのダイヤ調整を実施する。

公共、民間施設等のスペースを活用した乗換拠点や公共交通と自転車などが接続する「モビリティハブ」の整備を検討する。

●事業内容

- ・快適に過ごせる乗換空間の整備

(2) 利用しやすい公共交通サービスの提供に向けた取組の推進

① 運行情報提供の充実

スマートフォン等で容易に確認できるリアルタイム運行状況の提供を継続するなど、待ち時間の不安解消や計画的な移動などの利便性向上に努める。

乗換利用を容易にするため、オンデマンド交通を含む多様な交通モード間における複合経路検索が可能な乗換案内サービスの導入を検討する。

●事業内容

- ・ICTを活用した運行状況等の提供

② バス利用環境の改善

バス停等の適切な維持管理を図るとともに、運転士や利用者等から寄せられた情報をもとに、交通安全上問題と思われるバス停の移設や注意喚起等の措置を講じるなど、誰もが利用しやすいバス利用環境の改善を実施する。

●事業内容

- ・誰もが利用しやすいバス利用環境の整備

③ わかりやすく、利用しやすい運賃の検討

定額運賃等わかりやすい料金制度や乗換時の負担を減らすための乗換割引の導入を検討する。

●事業内容

- ・わかりやすい料金制度の導入
- ・乗換時における割引運賃の導入

(3) 持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進

① 関係者との連携・協働による公共交通の確保・維持

市の広報や講演会等により、地域公共交通を「乗って守る」という市民の意識醸成を図るとともに、運賃の助成などにより多様な世代の利用促進に努める。

既存交通サービスの見直しや公共交通空白地域の解消等において、自治体、事業者、地域住民など、多様な関係者が連携・協働しながら、限られた輸送資源を活用した新たな交通手段等の導入について検討する。

持続可能な公共交通サービスの実現に向けた交通事業者との連携協定に基づき、関係者が目的を共有のうえ、連携・協働して地域課題の解決に取り組むことで、持続可能な公共交通の確保に努める。

●事業内容

- ・公共交通等の利用促進
- ・限られた輸送資源を活用した交通手段等の導入
- ・連携協定に基づく取組の推進

② 支援制度の充実

地域公共交通の維持などの取組に対する支援制度を実施する。

●事業内容

- ・財政的支援の実施

主な取組のイメージ

▼乗換を前提とした公共交通ネットワークの再構築



▼乗換拠点の環境整備のイメージ



▼ICTを用いた運行情報等の提供のイメージ



▼乗換割引やゾーン制運賃の導入



4-3 拠点間ネットワークを形成し、生活や経済活動の基盤となる道路網の実現

(1) 多核集約型コンパクトシティの骨格となる3環状放射型道路網の整備

① 環状道路の整備

市内の交通の円滑化と、市街地への通過交通の流入を回避させる環状道路網（外周部環状道路、市街地環状道路、都心環状道路）を整備し、混雑緩和を図る。

●主な事業内容

- ・道路の拡幅や新規整備により、十分な交通容量を確保した環状道路網を形成

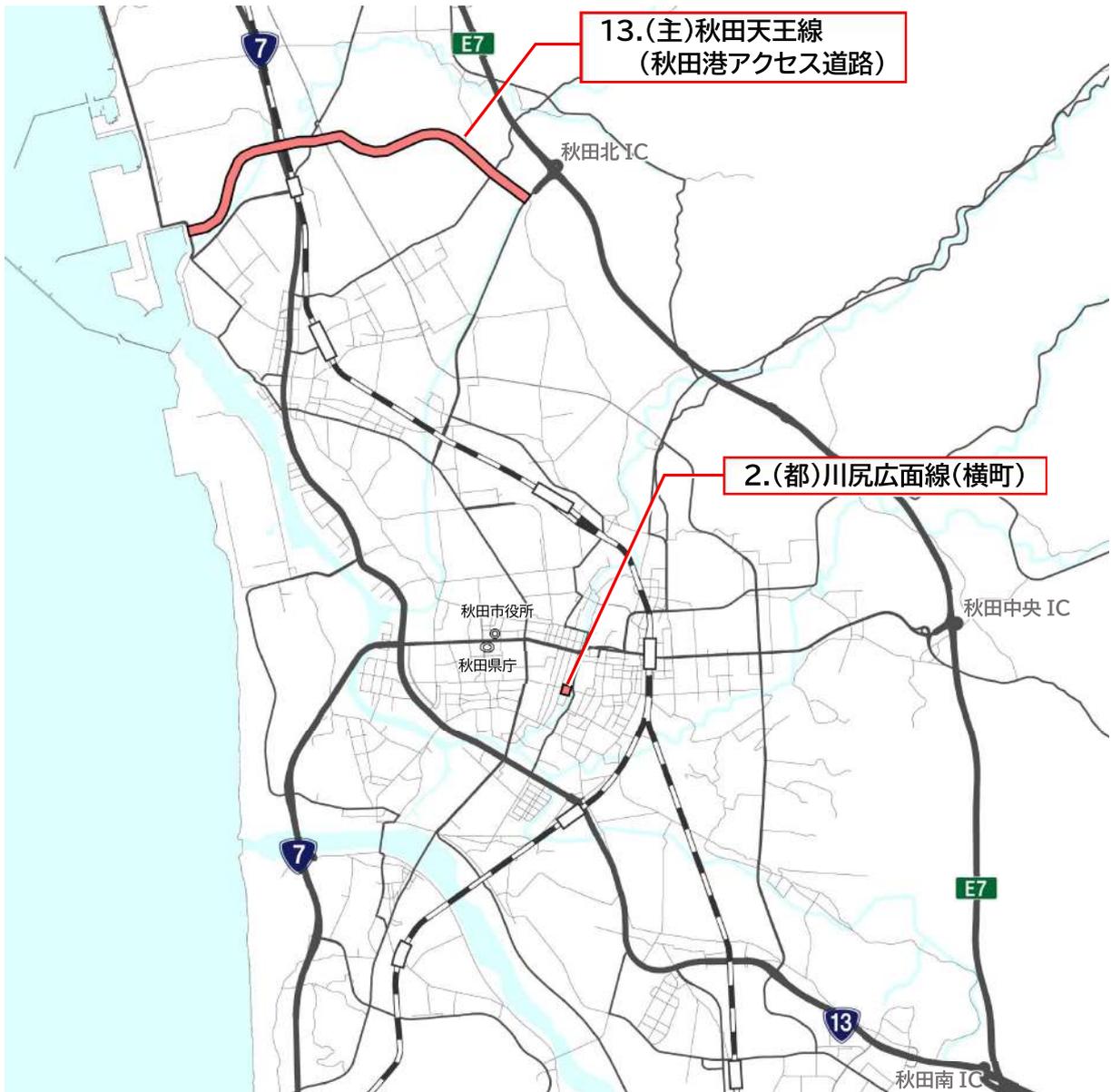
番号	事業名	実施主体	事業予定期間						事業期間		
			R8	R9	R10	R11	R12	R13 ～	開始	完了	
2	(都)川尻広面線(横町)	道路改良 (現道拡幅)	市	■	■	■				R4	R11
13	(主)秋田天王線 (秋田港アクセス道路)	道路新規 整備	県	■	■	■	■	■		H31	未定

▼道路整備の基本方針図（拡大図）



資料：第7次秋田市総合都市計画

▼個別施策位置図



▼環状道路の整備事例 (都心環状道路：手形陸橋)



② 放射道路・分散導入路の整備

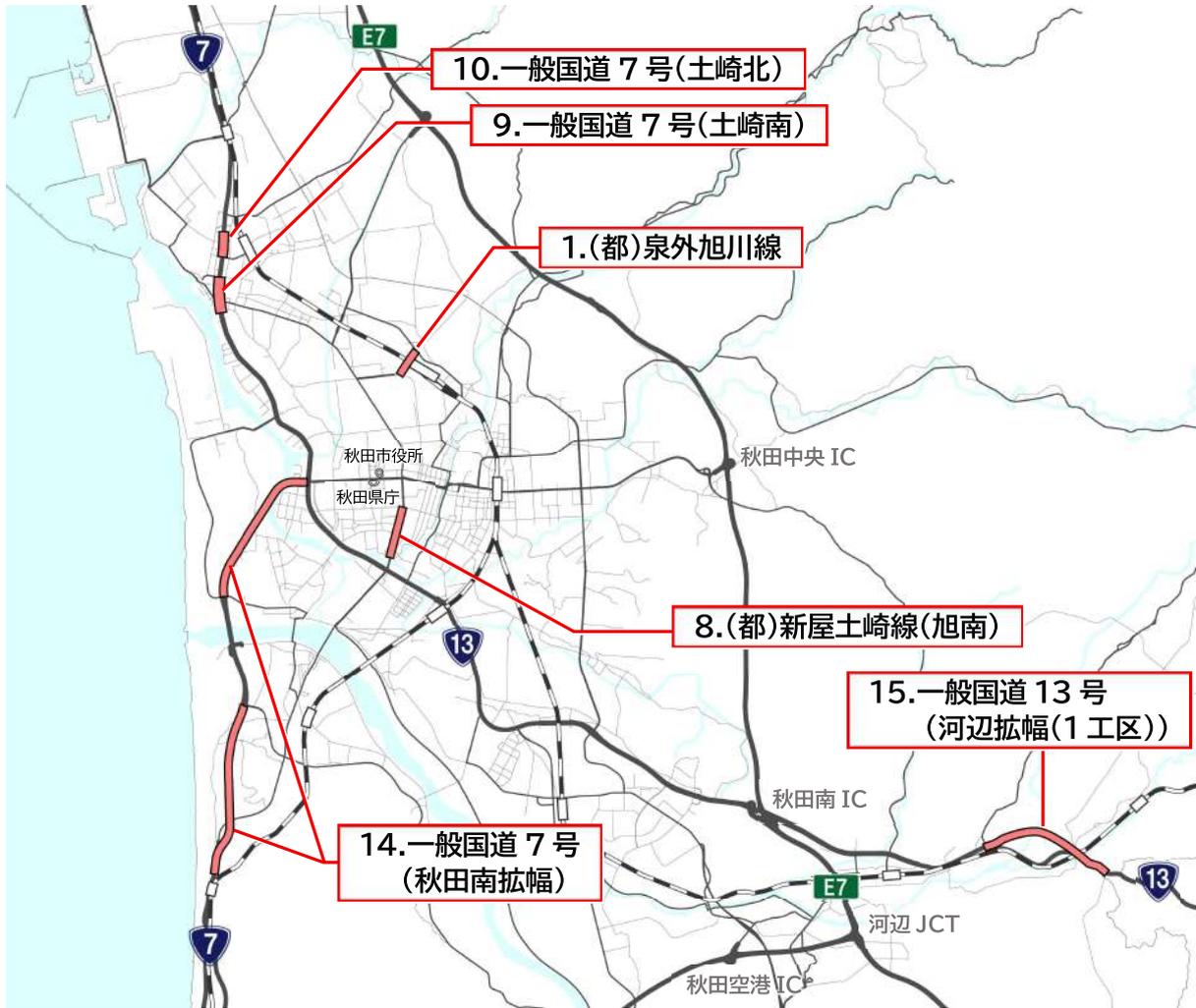
環状道路網へ接続する道路を整備し、都心・中心市街地と郊外部の流
出入交通のアクセス強化を図る。

●主な事業内容

- ・道路の新設や拡幅、交差点改良等により、環状道路網に接続する放射道路や分散導入路を形成

番号	事業名		実施主体	事業予定期間						事業期間		
				R8	R9	R10	R11	R12	R13 ~	開始	完了	
1	(都)泉外旭川線	道路新規整備	市								H20	R12
8	(都)新屋土崎線(旭南)	道路改良(4車線化)	県								H27	未定
9	一般国道7号(土崎南)	交差点改良・電線共同溝整備	国								H28	未定
10	一般国道7号(土崎北)	交差点改良・電線共同溝整備	国								H28	未定
14	一般国道7号(秋田南拡幅)	道路改良(4車線化)	国								R4	未定
15	一般国道13号(河辺拡幅(1工区))	バイパス整備	国								H3	未定

▼個別施策位置図



▼環状道路を結ぶ骨格道路の整備事例



(2) 拠点間ネットワークを強化し走行性を高める道路整備

① バス路線における道路整備

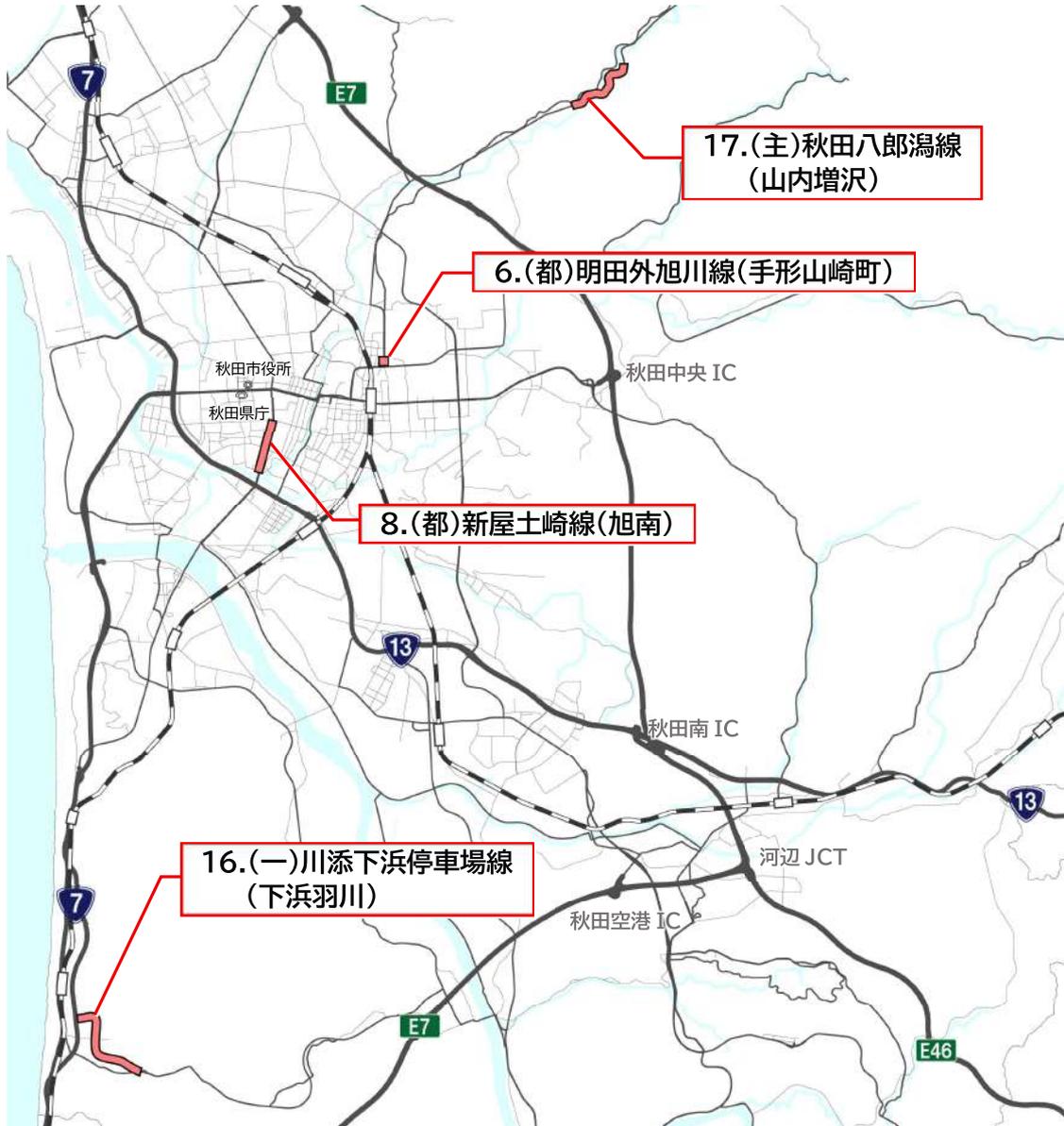
バス路線となっている道路の拡幅、またはバス路線への交通量の集中を緩和する道路を整備し、バスの走行環境の改善を図る。

●主な事業内容

- ・道路の拡幅改良やバイパス整備などにより、交通が集中し混雑するバス路線の交通量を分散

番号	事業名	実施主体	事業予定期間						事業期間		
			R8	R9	R10	R11	R12	R13 ~	開始	完了	
6	(都)明田外旭川線 (手形山崎町)	道路改良 (現道拡幅) 電線共同溝整備	県							R4	未定
8	(都)新屋土崎線(旭南)	道路改良 (4車線化)	県							H27	未定
16	(一)川添下浜停車場線 (下浜羽川)	バイパス 整備	県							H23	R11
17	(主)秋田八郎潟線 (山内増沢)	道路改良 (線形改良)	県							H28	R9

▼個別施策位置図



▼ (主) 秋田天王線 (通称：新国道) の先詰まりにより
 渋滞する (主) 秋田北インター線



資料：国土交通省 (R3.1.15 撮影)

② 渋滞を緩和する道路整備

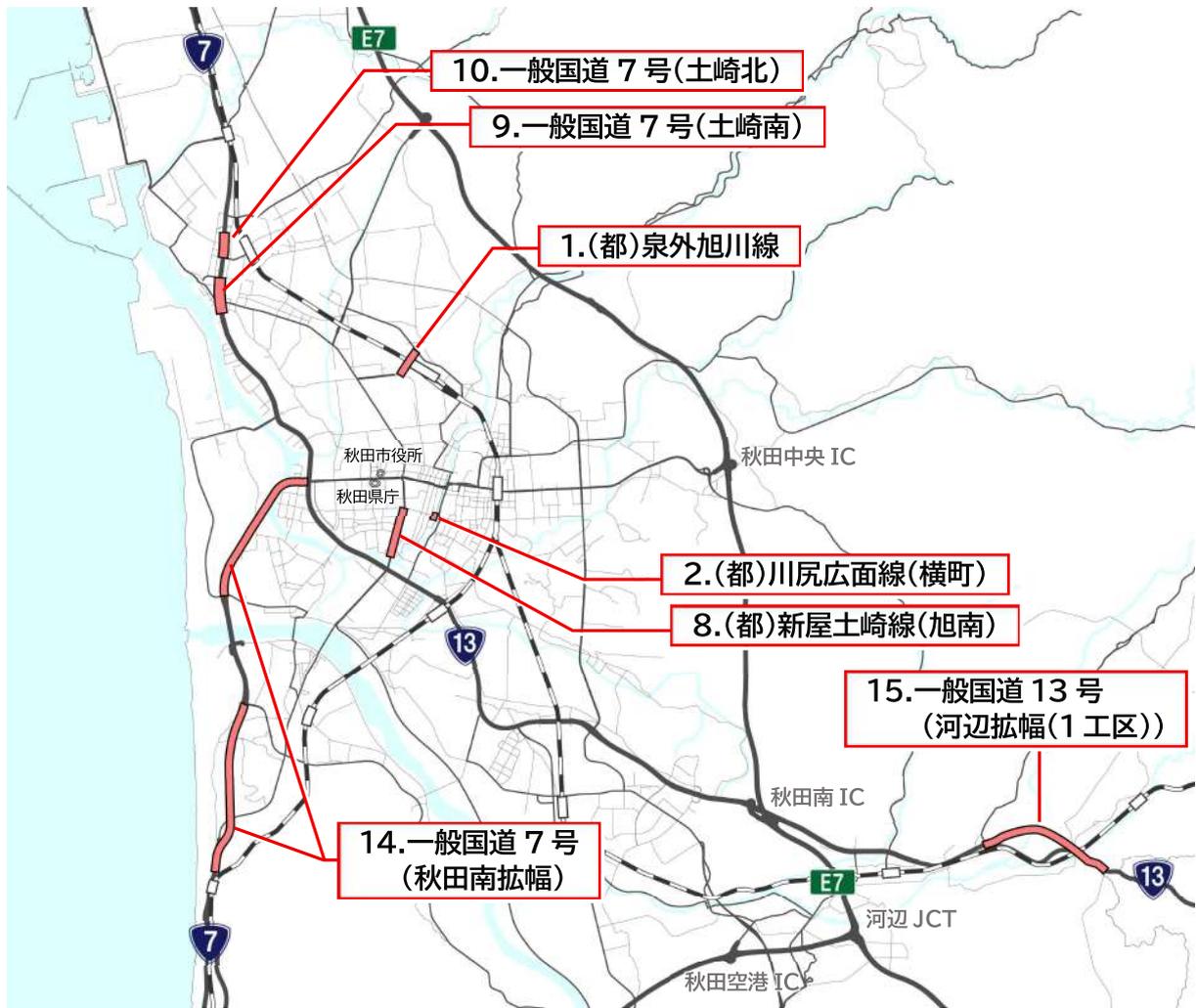
渋滞緩和のための道路整備を推進する。

●主な事業内容

- ・道路の新設や現道拡幅等による渋滞対策

番号	事業名		実施主体	事業予定期間						事業期間	
				R8	R9	R10	R11	R12	R13 ~	開始	完了
1	(都)泉外旭川線	道路新規整備	市							H20	R12
2	(都)川尻広面線(横町)	道路改良(現道拡幅)	市							R4	R11
8	(都)新屋土崎線(旭南)	道路改良(現道拡幅)	県							H27	未定
9	一般国道7号(土崎南)	交差点改良・電線共同溝整備	国							H28	未定
10	一般国道7号(土崎北)	交差点改良・電線共同溝整備	国							H28	未定
14	一般国道7号(秋田南拡幅)	道路改良(4車線化)	国							R4	未定
15	一般国道13号(河辺拡幅(1工区))	バイパス整備	国							H3	未定

▼個別施策位置図



▼国道13号の渋滞状況(牛島駅入口交差点)

至 秋田市中心部



資料：国土交通省 (R3.1.15 撮影)

③ 市内外の連携を強化する道路整備

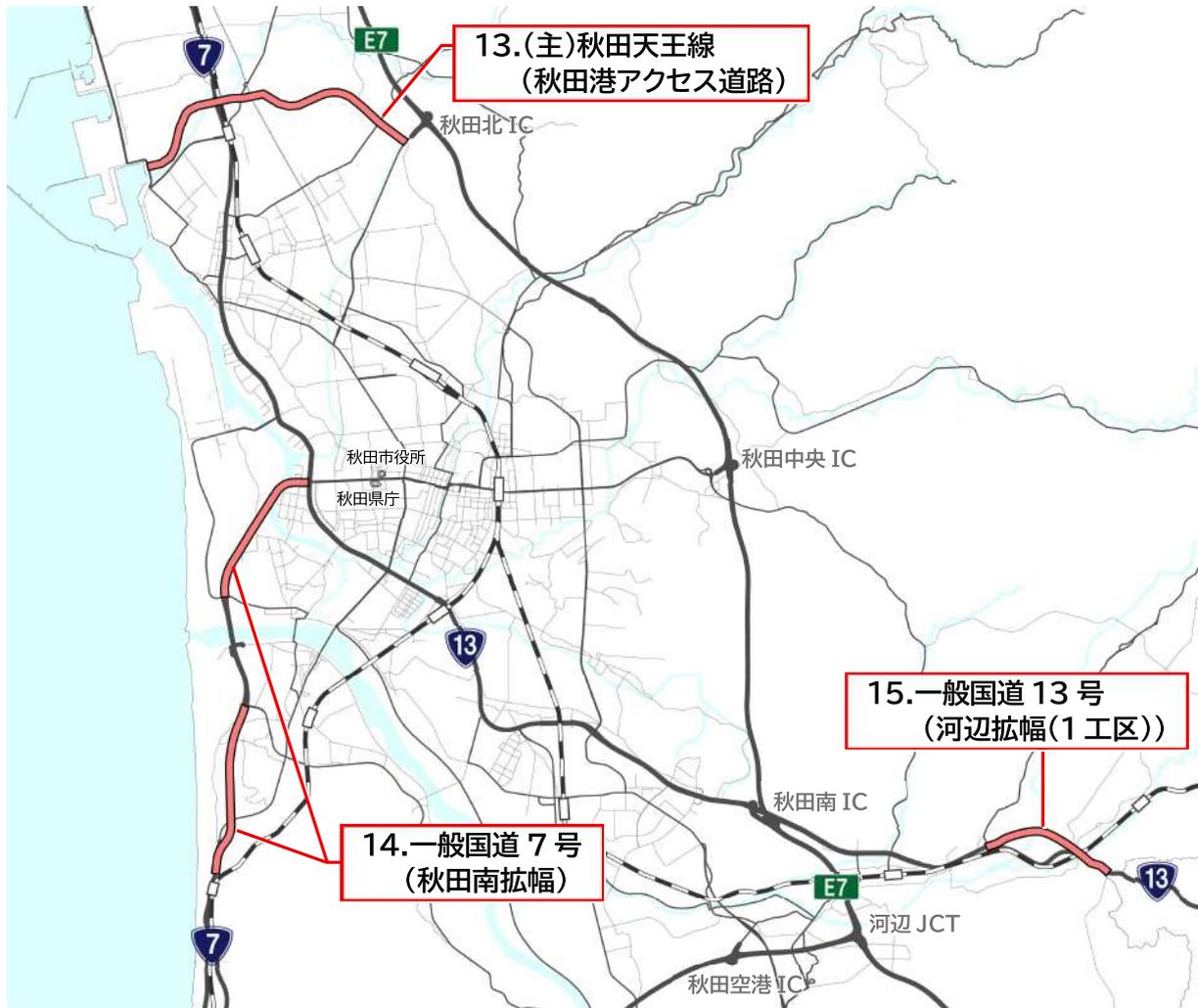
市内外の連携を強化し、市内外の交流を促進する道路整備を推進する。

●主な事業内容

- ・市内と市外を結ぶ道路の整備

番号	事業名	実施主体	事業予定期間						事業期間		
			R8	R9	R10	R11	R12	R13 ～	開始	完了	
13	(主) 秋田天王線 (秋田港アクセス道路)	道路新規整備	県							H31	未定
14	一般国道7号 (秋田南拡幅)	道路改良 (4車線化)	国							R4	未定
15	一般国道13号 (河辺拡幅(1工区))	バイパス 整備	国							H3	未定

▼個別施策位置図



▼市内外の連携を強化する道路整備の事例
国道7号(下浜道路)



(3) 安全で円滑な交通の実現に向けた取組

① 交通事故対策

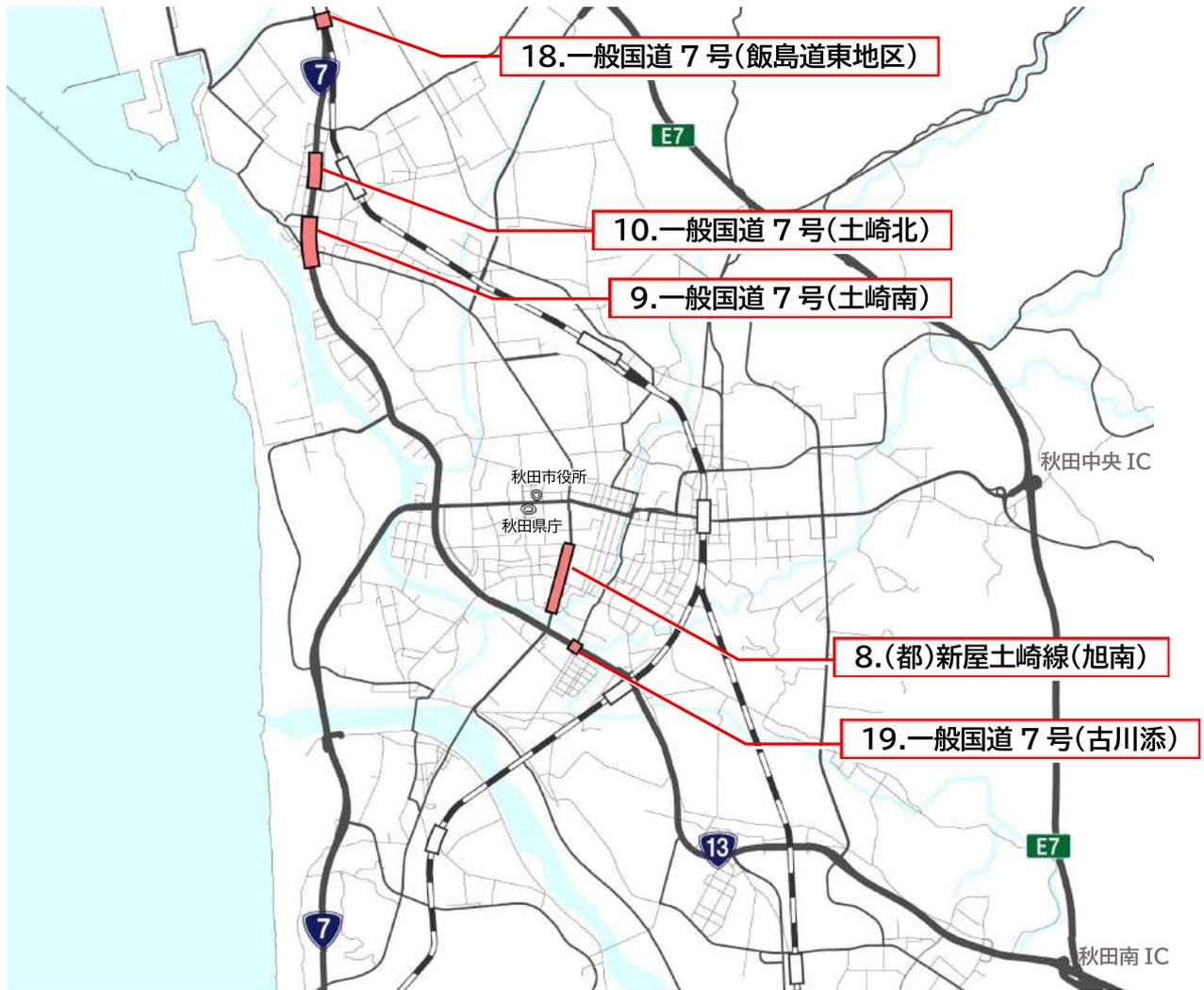
交通事故が多く発生する箇所の事故対策を実施するとともに、秋田市交通安全計画に基づくソフト施策を推進する。

●主な事業内容

- ・道路や交差点の改良等による交通事故危険箇所等の交通安全対策
- ・広報や安全教育等による交通安全啓発活動

番号	事業名	実施主体	事業予定期間					事業期間			
			R8	R9	R10	R11	R12	R13 ~	開始	完了	
8	(都)新屋土崎線(旭南)	道路改良 (4車線化)	県							H27	未定
9	一般国道7号(土崎南)	交差点改良・ 電線共同溝整備	国							H28	未定
10	一般国道7号(土崎北)	交差点改良・ 電線共同溝整備	国							H28	未定
18	一般国道7号 (飯島道東地区)	交差点改良	国							R5	未定
19	一般国道7号(古川添)	交差点改良	国							R7	未定
112	交通安全啓発活動の実施	警察 国 県 市								-	継続
113	交通安全教育事業	市								-	継続

▼個別施策位置図



▼交通安全啓発活動の実施状況



② TDM(交通需要マネジメント)による渋滞緩和施策

ノーマイカー通勤や時差出勤、公共交通等利用の呼びかけなど、自動車需要の適正化に向けたTDM施策を推進する。

●主な事業内容

- ・講演会や広報番組等による公共交通利用促進の啓発
- ・ノーマイカーデーの実施による、ノーマイカー通勤や時差出勤の呼びかけ

番号	事業名	実施主体	事業予定期間						事業期間	
			R8	R9	R10	R11	R12	R13 ~	開始	完了
111	市の広報や市民向け講演による公共交通等利用の意識醸成	市民市							R3	継続
114	ノーマイカーデー等の実施	国県市							H21	継続

●ノーマイカーデーの取り組み

秋田市では、渋滞緩和や温室効果ガス削減といった都市環境を改善する一歩として、日ごろマイカー通勤されている方を対象に、公共交通や徒歩、自転車など環境にやさしい通勤手段へ転換するきっかけづくりとなるよう、毎月第4金曜日にノーマイカーデーを実施している。

この取組は、平成21年のノーマイカーデー社会実験を経て、平成22年から定期的に実施しているものである。

令和6年度の実績

実施日：令和6年10月25日(金)

実績：ノーマイカー通勤参加者180名、時差通勤などの参加者405名

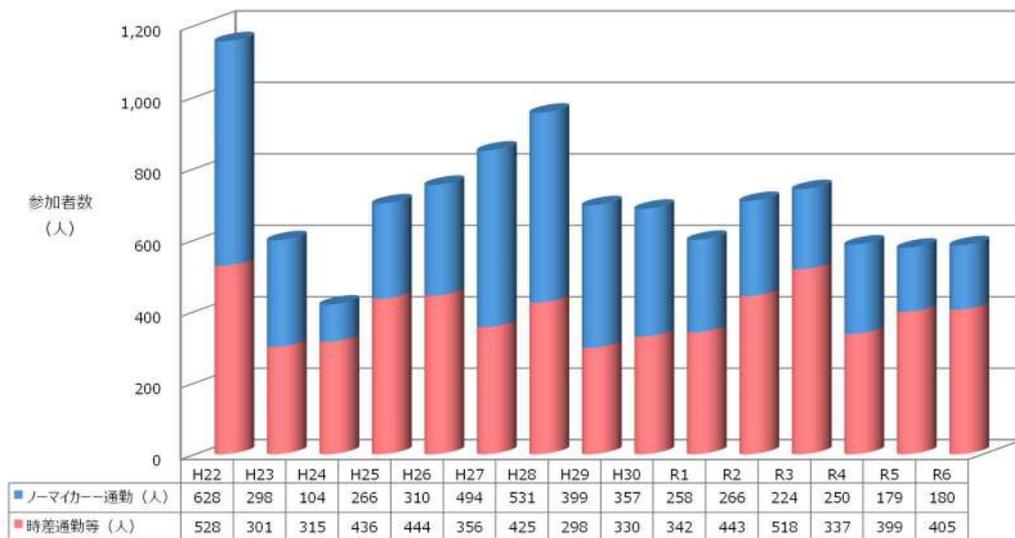
この1日で **約0.6トンのCO₂** を削減

この削減量は、樹齢50年(高さ20~30m)ほどのスギの木100本が、およそ5ヶ月かけて吸収・固定する量に値する。(参考資料：国土交通省・環境省・林野庁資料)

<計算条件>

- ・自動車によるCO₂排出量原単位：172g-CO₂/人・km (国土交通省資料)
- ・ノーマイカーデー参加者の平均通勤距離：片道9.8km×2 (個人アンケート調査結果より)
- ・50年生のスギ1本が1年間にCO₂を吸収する量：14kg-CO₂ (環境省林野庁資料)

▼秋田市ノーマイカーデー10月重点実施月における実績



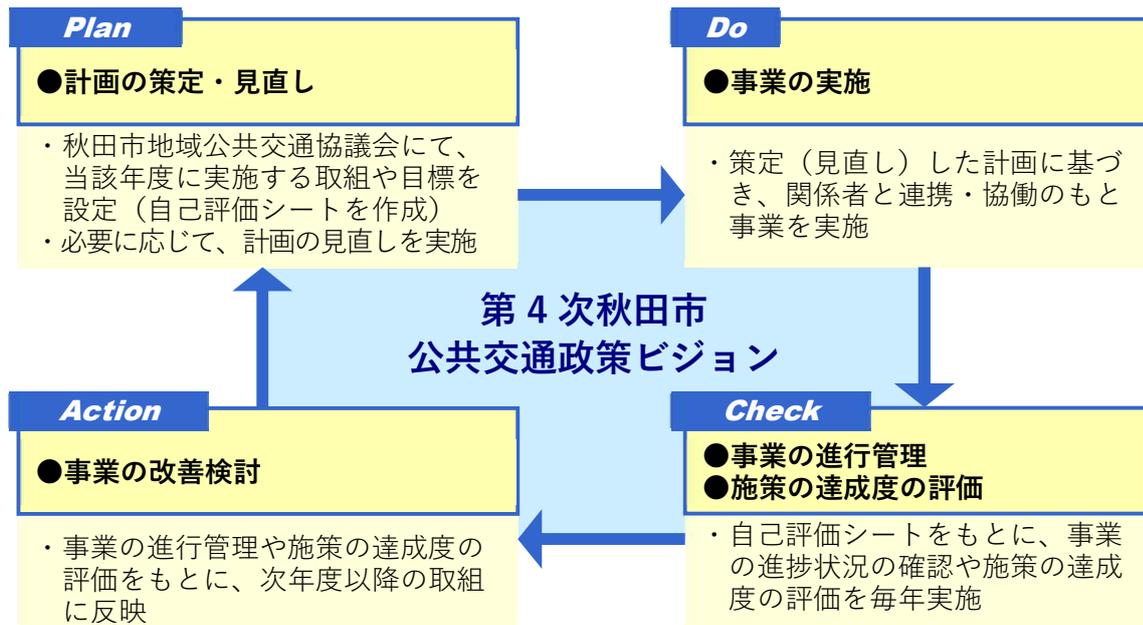
資料：秋田市交通政策課

第5章 進捗評価と進行管理

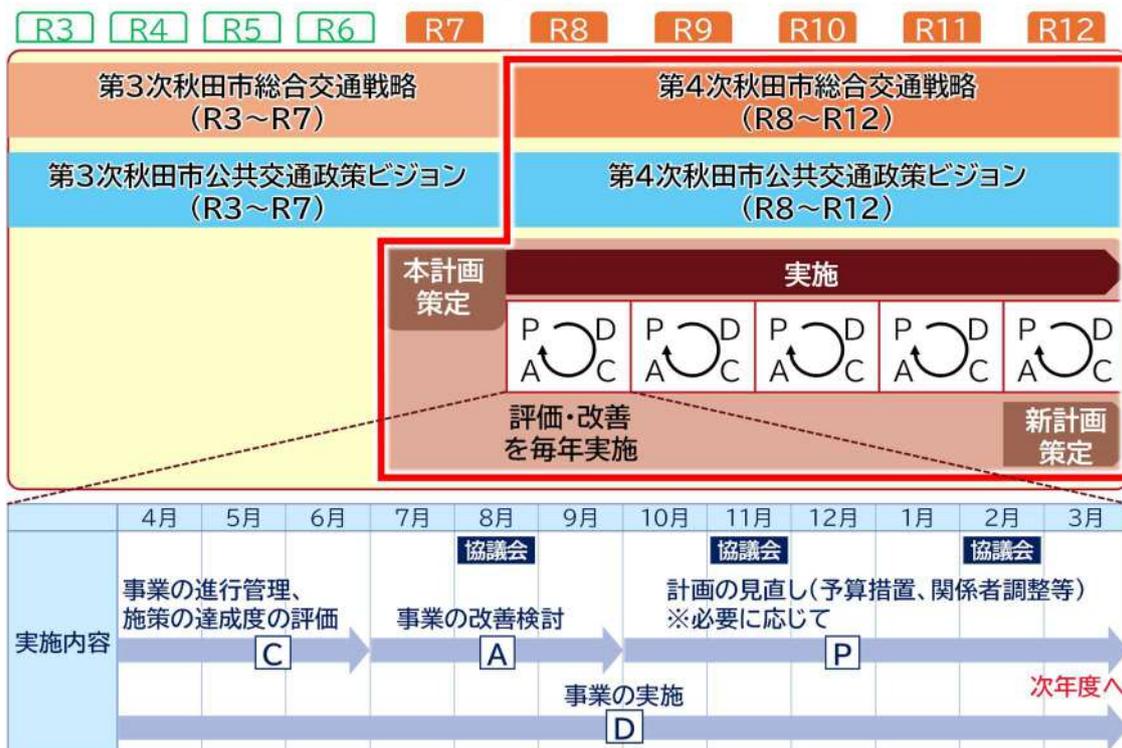
本計画を策定(Plan)後、施策の実施・管理(Do)、評価(Check)、計画の改善(Action)の管理・運営の仕組みとそれを実施する体制を確立します。

各施策・事業については毎年進捗状況および成果目標指標の達成度を確認し、その結果に基づき必要に応じて改善を行ってまいります。

▼PDCA サイクルの内容



▼進行管理のスケジュール



第4次秋田市総合交通戦略

(案)

令和8年3月(策定予定)

発行:秋田市地域公共交通協議会

編集:秋田市地域公共交通協議会事務局

(秋田市都市整備部交通政策課)

〒010-8560

秋田県秋田市山王一丁目1番1号

電話 018-888-5766

第4次秋田市公共交通政策ビジョン
(秋田市地域公共交通計画)
(案)
(改定作業中)

(第48回秋田市地域公共交通協議会審議用)

令和8年3月(策定予定)
秋田市

目次

第1章 計画策定の趣旨	1
1-1 計画策定の背景と目的.....	1
1-2 計画の区域.....	2
1-3 計画の期間.....	2
第2章 現状整理と目指す姿	3
2-1 秋田市の交通に関する現状整理.....	3
2-2 公共交通政策ビジョンが目指す未来の姿.....	12
第3章 基本的な方針と目標の設定	13
3-1 計画の基本的な方針.....	13
3-2 計画の目標と取組の視点.....	14
3-3 成果目標指標の設定.....	15
3-4 施策の体系.....	16
第4章 目標の実現に向けた施策・事業	18
4-1 多核集約型コンパクトシティを形成する公共交通ネットワークの整備.....	18
4-2 利用しやすい公共交通サービスの提供に向けた取組の推進.....	24
4-3 持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進.....	27
第5章 進捗評価と進行管理	30

第1章 計画策定の趣旨

1-1 計画策定の背景と目的

「秋田市公共交通政策ビジョン」（以下「ビジョン」という。）は、地域にとって望ましい公共交通サービスの姿を示すマスタープランの役割を果たす計画です。

本市では、平成 21 年 3 月に当初計画となるビジョン、平成 28 年 3 月に第 2 次ビジョン、令和 3 年 3 月に第 3 次ビジョンを策定し、公共交通の課題解決に向けた取組を継続的に進めてきたところです。

現在、本市では、地方都市共通の課題である人口減少・高齢化の進行や市街地の低密度化に対応するため、都心・中心市街地と 6 つの地域中心に居住を含む商業・医療福祉などの都市機能を誘導し、それらの地域間を骨格道路網や公共交通ネットワークで結ぶ「多核集約型コンパクトシティ」の実現を目指しています。

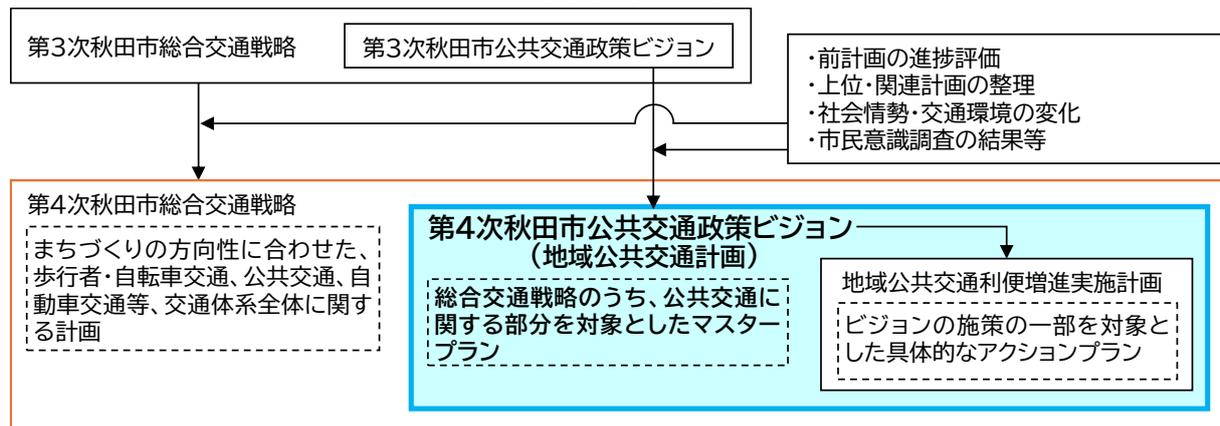
一方で、本市の公共交通については、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響によるライフスタイルの変化などにより、バス利用者が大きく減少しており、運転士不足の影響も相まって、路線の減便や廃止が発生するなど、厳しい状況が続いています。

今後さらに高齢化が進み、運転免許の自主返納なども進むと想定される中、高齢者のみならず、子育て世帯や子どもなど、多様な世代の移動ニーズに対応するため、公共交通の必要性がより高まると見込んでいます。

そのため、これまで以上に関係者と密に連携しながら、ハード・ソフトの両面から公共交通に関する取組を推進していく必要があり、誰もが自由に最適な移動手段を選択できる秋田市の実現に向け、このたび、第 4 次ビジョンを策定するものです。

なお、第 4 次ビジョンは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「地域交通法」という。）に基づく地域公共交通計画として、「秋田市地域公共交通協議会」（地域交通法第 6 条第 1 項に基づく協議会）において、「第 4 次秋田市総合交通戦略」と一体的に検討し、秋田市が策定するものです。

▼本計画の位置付け



秋田市地域公共交通協議会にて検討

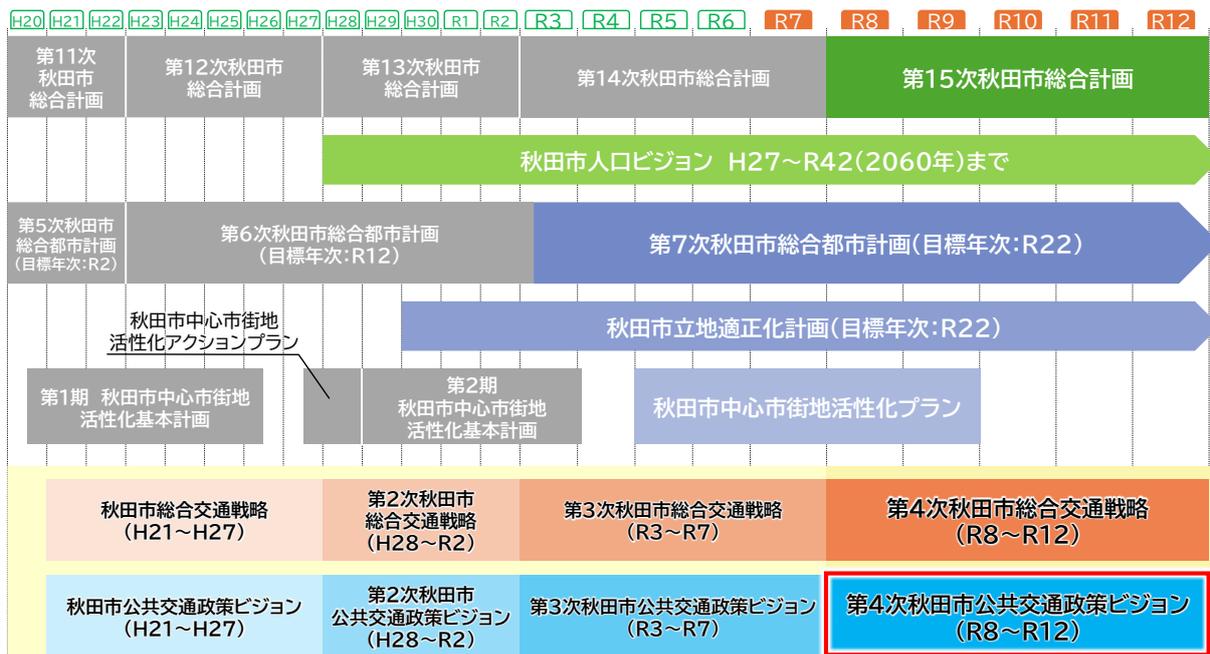
1-2 計画の区域

本計画の対象とする区域は、秋田市全域とします。



1-3 計画の期間

計画期間は、令和8年度から令和12年度までの5年間とします。



第2章 現状整理と目指す姿

2-1 秋田市の交通に関する現状整理

上位計画である秋田市総合計画や秋田市総合都市計画に定める将来都市像の実現に向けて、本計画の基本的な方針や目標を設定するため、前計画の進捗評価や上位・関連計画の位置付け、社会情勢や交通環境の変化、市民アンケート調査の結果などから、公共交通の現状を整理しました。

(1) 前計画の進捗評価

第3次ビジョンで設定された目標に対処し、バスの利用状況等については達成できていないものが多く、引き続き取組を進めていく必要があります。

▼第3次ビジョンにおける成果指標のモニタリング結果一覧

目標	施策パッケージ	該当指標名	年次	策定当初 現況値	第3次戦略 指標達成状況			
					目標と する方向	計画期間達成値 (令和6年度末時点達成値)		
目標Ⅱ 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	多核集約型の都市構造を形成する公共交通ネットワークの整備	路線バス利用者数	R1	7,080 千人/年	現況値 より増加	5,815 千人/年	1,265 千人減	未達成
		マイタウン・バス利用者数	R1	166 千人/年	現況値 より増加	127 千人/年	39千人減	未達成
	利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進	市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度	R1	41.5%	現況値 より増加	37.1%	4.4ポイント減	未達成
		市内のバス運送収入	R1	1,364 百万円/年	現況値 より増加	1,150 百万円/年	214 百万円減	未達成
	持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進	公共交通に関する協議会や検討会に参加した機関・団体数	R1	67団体/年	現況値 より増加	79団体/年	12団体増	達成

【「計画期間達成値」の着色の凡例】

■ 目標とする方向に対して達成

□ 目標とする方向に対して未達成

(2) 上位・関連計画の整理

本計画が目指す秋田市の将来像を明確にするため、上位計画および関連計画における本市の公共交通に係る位置づけを確認し、本計画に反映すべき方針を整理しました。

対象とした上位計画および関連計画は次のとおりです。

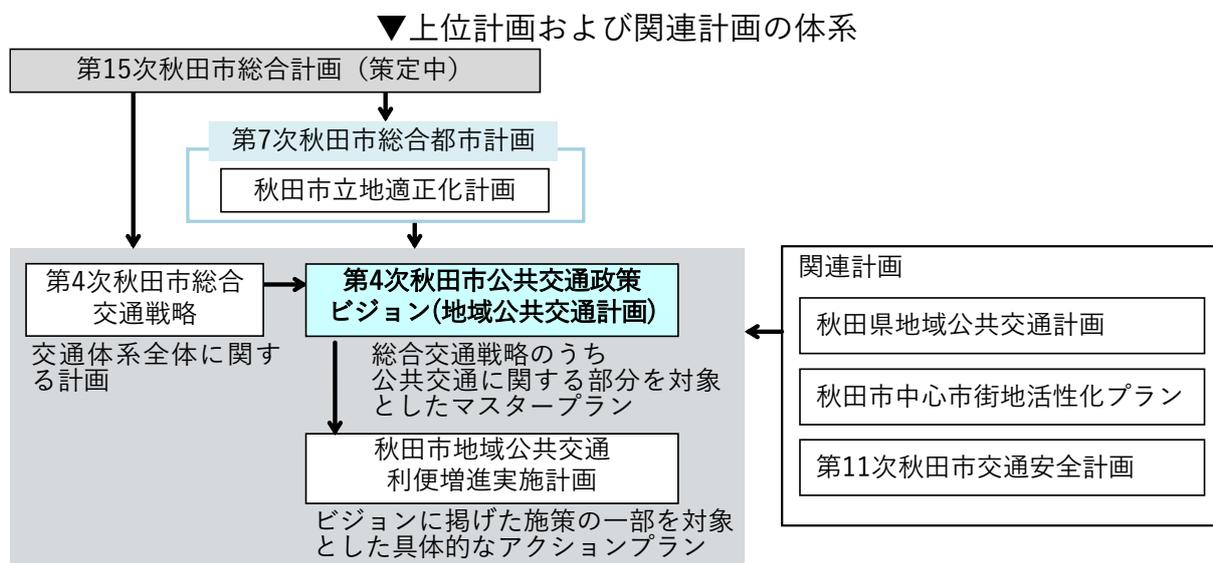
上位計画

- 1) 第15次秋田市総合計画（策定中）
- 2) 第7次秋田市総合都市計画（令和3年6月策定）
- 3) 秋田市立地適正化計画（平成30年3月策定）

関連計画

- 4) 秋田市中心市街地活性化プラン（令和5年3月策定）
- 5) 秋田県地域公共交通計画（令和4年3月策定）
- 6) 第11次秋田市交通安全計画（令和3年度策定）

なお、第15次秋田市総合計画については、現在策定中の計画内容に基づき、将来都市像の検討を行います。



秋田市の都市交通に係る上位計画および関連計画の概要について、公共交通に関する記載内容を整理し、各計画からの共通項を抽出しました。

▼秋田市の公共交通に係る上位計画および関連計画の整理

計画名	上位・関連計画の目標等		公共交通に関する記載内容
	基本理念・目標 コンセプト	将来像・基本方針 等	
第15次 秋田市総合計画 (策定中)	響きあう 心躍る 人・まち・暮らし ～共感と共創で輝く秋田市へ～	1 豊かで活気に満ちたまち 2 多様な主体でつくる元気なまち 3 人と文化をはぐくむ誇れるまち 4 健康で安全安心に暮らせるまち 5 緑あふれる持続可能なまち	・鉄道・バス・タクシー等の連携による乗換えを前提とした公共交通網への再編 ・ICTを含む新技術や新たな手法の活用 ・地域のニーズや特性に配慮し、市民の利便性向上と効率性確保の両立
第7次 秋田市総合 都市計画	暮らしの豊かさを次世代につむぐ 持続 可能な活力ある都市 ～「市民の生活」や「地域の文化」を守り、 未来へ引き継ぐまちづくり～	1 市民生活を支える持続可能な多核集約型コンパクトシティの形成 2 環境の保全・創造による低炭素型まちづくり 3 多様な資源を生かした緑豊かな都市環境の形成 4 安全・安心な暮らしを守る生活環境の形成	・まちづくりと連携した交通体系の構築(公共交通サービスの維持増進、地域輸送資源の十分な活用) ・(低炭素社会の実現に向けた)移動しやすい環境づくり ・過度にマイカーに依存しない交通体系の再構築 ・基幹的な公共交通を担う鉄道や路線バス等の維持・充実 ・地域内における生活交通の確保
秋田市 立地適正化 計画	暮らし・産業・自然の調和した持続可能な 都市 ～豊かな自然と共生した人にも地球にも やさしい都市づくりによる元気な秋田 の創造～	1 高齢者が健康で、活動・活躍できる「場」の創出による、生きがいの ある暮らしの実現 2 子育て世代が時間効率メリットを得られる「場」の創出による、子 どもとの時間を大切にできる暮らしの実現 3 集い・にぎわい・交流が生まれる「場」の創出による、県都『あきた』 の新たな都市型生活の実現	・多核集約型都市構造の形成に向けた拠点間を結ぶ持続可能な公共交通路線網の形成 ・公共交通サービスの維持・確保のため利用者の拡大と運行の効率化
秋田市 中心市街地 活性化プラン	集い・楽しみ・住み・創る、選ばれるまち。 ～城下町ルネサンスの継承～	1 人々が集いにぎわうまち 2 芸術文化が香るまち 3 暮らしが楽しくなるまち 4 チャレンジできるまち 5 市民がつくるまち	・中心市街地活性化計画の方向性として「周辺からの交通利便性の向上」が求められる (高齢者コインバス事業) (中心市街地循環バス運行事業)
秋田県地域 公共交通計画	行政・事業者・地域が連携して支え合い、 地域の活力をはぐくむ地域公共交通を 目指す	1 持続可能で活気を育む地域公共交通 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 3 利用者・事業者双方にとってやさしい地域公共交通	・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 ・“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 ・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 ・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 ・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 ・地域公共交通を支える運営基盤の強化
第11次 秋田市 交通安全計画	①人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない秋田市を目指す。 ②「人優先の交通安全思想」を基本とし、市民の安全を一層確保するため、あらゆる施策を推進する。 ③年齢や障がいの有無等に関わりなく、安全に安心して暮らせる社会の構築を目指す。		・運転免許の自主返納者に対する環境の充実 (返納証明書提示による各種特典の拡大)
各計画の共通項			・持続可能な公共交通ネットワークの確保・維持 ・利便性の高い公共交通ネットワークの構築 ・あらゆる世代に対応したサービスの充実

(3) 社会情勢・交通環境の変化等の整理

社会情勢や交通環境の変化、市民アンケート調査の結果などから、公共交通における現状を把握し、課題を整理しました。

▼社会情勢・交通環境の変化等のまとめ (1/6)

青字：市民アンケート調査結果より

項目	社会情勢・交通環境の変化、市民アンケート調査の結果等	都市交通における課題
新たな課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の担い手不足に加え、働き方改革関連法改正に伴う運転士の労働時間の制限による減便等が発生 	<ul style="list-style-type: none"> ●限られた輸送資源(ヒト・モノ)を効率的に活用できる運行サービスへの見直し
少子高齢化と高齢者事故の状況	<p>少子高齢化の進行と高齢者事故の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化率は約31%、高齢者世帯数は約3.5万世帯(令和2年国勢調査) ・土崎駅周辺などで高齢化率50%超の地区が存在するほか、周辺地域でも高齢化率の高い集落が広範囲に点在 ・交通事故は減少傾向にあるものの、高齢者事故の割合は増加 ・高齢になった場合に「運転をやめる」と考えている市民は、約19% ・一方で、運転を続けることを考えている市民(「運転は続けるが機会は減らす(近所のみ等の運転)」、「運転はやめない」)は、約57% ・運転免許や自家用車を持たない人のうち、送迎してもらうことが難しい人は約57%(今後、高齢化の進行により増加する見込み) 	<ul style="list-style-type: none"> ●高齢者をはじめとした、あらゆる世代が利用しやすい移動手段の確保
将来の見通し	<ul style="list-style-type: none"> ・年少および生産年齢人口の減少と老年人口の増加が著しく、令和22年には全市の高齢化率が40%を超える見込み ・運転免許返納者など、公共交通を必要とする層の市内全域での増加が見込まれる。 ・子育て環境の充実に向けた、子どもや子育て世代が安心できる交通安全の確保が求められる。 	

▼社会情勢・交通環境の変化等のまとめ (2/6)

項目	社会情勢・交通環境の変化、市民アンケート調査の結果等	都市交通における課題
中心市街地の状況	<p>中心市街地全体の回遊性が低い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あきた芸術劇場ミルハスの開館に合わせ、中心市街地循環バス「ぐるる」の運行経路変更 ・過去 5 年の歩行者・自転車通行量は、コロナ禍の落ち込みから未だ回復途上にあり、にぎわい創出の取組を継続していくことが重要 ・第2期秋田市中心市街地活性化基本計画の策定後、駅前商業地の地価が上昇しており、さらなる人の流れの創出や定着につなげる取組が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ●中心市街地への来訪を促すとともに、回遊性を高め、にぎわいの創出に寄与する交通環境の整備
	<p>取組の評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ●歩行者・自転車通行量、芸術文化施設利用者数は、コロナ禍の影響からの回復途上 ●中心市街地の人口は増加傾向 ●商業環境や居住環境、公共交通網をはじめとする交通環境についての市民の評価が低い。 ●低未利用地の約 8 割が平面駐車場に活用されているにもかかわらず、市民・商業主・居住者・来訪者のいずれも駐車場に対する不満を挙げている。 	
人口と市街地構造	<p>市街地の拡散・低密度化の進行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総人口は平成 17 年をピークに減少、DID*人口は平成 12 年をピークに減少に転じており、市街化区域全域で減少が見られる。 ・DID 人口密度 44.8 人/ha は、全国平均 66.6 人/ha と比べて低くなっている(令和2年国勢調査結果)。 ・中心部の秋田駅西口周辺(中通)や新屋駅周辺、河辺や雄和の集落全域で低密度化が顕著であるが、居住誘導区域内では居住人口は減少したものの人口密度は 50 人/ha を維持 	<ul style="list-style-type: none"> ●まちづくりと連動し、多核集約型コンパクトシティの形成を促進する交通環境の整備
	<p>将来の見通し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和 32 年には、秋田市総人口が約 22.1 万人(国立社会保障・人口問題研究所による推計値)となり、令和 2 年からの 30 年で約 30%減少する見通し ・低密度化の進行により、市民1人当たりのインフラ維持・更新費が高くなるなど、投資効果の低い都市が形成 	

※DID:国勢調査により設定される「人口集中地区」のこと。原則として人口密度 4,000 人/km²以上となる基本単位区等が市区町村内で隣接し、それらの隣接した地域の人口が 5,000 人以上を有する地域が設定されている。

▼社会情勢・交通環境の変化等のまとめ (3/6)

青字：市民アンケート調査結果より

項目	社会情勢・交通環境の変化、市民アンケート調査の結果等	都市交通における課題
<p>市民の公共交通に関する意識</p>	<p>路線維持への要望が強い一方で、日常的に利用されない路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ほとんどの地域で、バス路線の維持への要望が強い。 ・バスや電車の利用しやすさの評価については、半数以上は満足度が低い。 ・秋田市全体で、約8割がバスを「ほとんど利用しない」と回答 ・「路線バスの利便性向上等に向けた取組の推進」に対する重要度が高いものの、満足度は低い。 ・運転免許や自家用車を持たない人のうち、送迎してもらうことが難しい人は約 57%(今後、高齢化の進行により増加する見込み) ・公共交通の利用理由は「駅やバス停が近い」や「費用が安い」が挙げられている一方、利用しない理由として「利用したい時間に合う便や目的地への移動に使える路線がない」との意見が挙げられている。 ・公共交通への不満として「運行間隔」、「運行している時間帯」、「待合環境」、「運賃」などに関する指摘が多く、望まれるサービスとして「リアルタイム運行情報の発信」、「わかりやすい運賃設定」、「運転免許返納者への割引」などが挙げられている。 ・公共交通の乗換について、「上屋、椅子、トイレ」などの天候に左右されない環境のほか「乗換に関する情報提供」など快適に過ごせる機能が備わっている拠点であれば、待ち時間に対する許容範囲が拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の実情や利用者ニーズを考慮した適切な交通施策の実施による利便性向上

▼社会情勢・交通環境の変化等のまとめ (4/6)

項目	社会情勢・交通環境の変化、市民アンケート調査の結果等	都市交通における課題	
公共交通 の状況	公共交通網は市街地を概ねカバーするものの、利用者数は減少傾向	●公共交通利用者の確保・維持に向けた取組の推進	
	鉄道		<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用者数は、コロナ禍の落ち込みから令和6年度には約1万5千人/日まで回復したものの、コロナ禍前の水準には戻っておらず、回復途上にある。 ・秋田駅と土崎駅の間に開業した泉外旭川駅へ路線バス、マイタウン・バスが乗り入れ
	路線バス		<ul style="list-style-type: none"> ・令和6年度の利用者数は、令和元年に対し約18%減少 ・秋田駅から放射状ネットワークを形成 ・公共交通利用圏(鉄道駅:800m 圏内、バス停:300m圏内、エリア交通:運行範囲内)は、総人口の97.9%をカバー ・路線バスの運送収入は減少傾向
	マイタウン・バス		<ul style="list-style-type: none"> ・令和6年度の利用者数は、令和元年と比べて、2割以上減少 ・利用者の減少に加え、人件費や車両の老朽化に伴う修繕費等の増加により、市の負担は増加傾向
	エリア交通		<ul style="list-style-type: none"> ・市街地において路線バスの減便、廃止による時間的空白地帯を埋めるため、地域内移動の手段として、令和4年度から実証運行を開始し、以降、段階的に導入 ・医療施設や商業施設への移動など、日常生活を支えるセーフティネットとして機能 ・利用者の増加と共に乗合率が増加し、運行効率が向上

▼社会情勢・交通環境の変化等のまとめ (5/6)

青字：市民アンケート調査結果より

緑字：データ分析結果より

項目	社会情勢・交通環境の変化、市民アンケート調査の結果等	都市交通における課題
公共交通の状況	<p>データ分析 (人流データ・ICカードデータ)</p> <p>[人流]</p> <ul style="list-style-type: none"> 各地域と中央地域との往来が多く、特に西部地域では中央地域との往来が約4割もあり、中央地域とのかかわりが日常生活に欠かせないことがうかがえる。 北部地域では、自地域内滞在が約5割を占め、自地域で生活が完結する傾向が見られる。 <p>主要な目的地 ⇒中央地域: 県庁、市役所、秋田駅 北部地域: 秋田厚生医療センター 南部地域: イオンモール秋田、秋田赤十字病院 東部地域: 秋田大学医学部附属病院</p> <ul style="list-style-type: none"> 南部地域では、ほかの地域と比較し、人流に対するバスの供給割合が低くなっているほか、朝のピーク時間帯であってもバスの運行がない地域が見られる。 <p>[IC]</p> <ul style="list-style-type: none"> いずれの地域も中央地域との往来が多く、特に北部地域と西部地域は、全体の約70%を中央地域発着が占める。人流データ分析結果と同様、中央地域とのかかわりが日常生活に欠かせないことがうかがえる。 一方、南部地域は地域内移動の割合が2割弱だが、中央地域だけでなく、河辺・雄和などさまざまな地域からの発着がみられる。 60分以内での乗換回数は乗車回数全体の約10%を占める。 	<ul style="list-style-type: none"> ●人流を踏まえた公共交通サービスの提供
自動車利用と渋滞状況	<p>自動車依存率が高く、中央地域に集中する交通により渋滞が発生</p> <ul style="list-style-type: none"> 自家用車利用率は、通勤・買い物ともに約7割もあり、自家用車依存の傾向が顕著 主要渋滞箇所は、市内に32箇所あり、うち28箇所(約88%)が中心部に集中 各種対策を実施したものの、市内各拠点と中心部との移動時間の短縮には至っていない。 運輸部門の大半を占める自動車交通による二酸化炭素排出削減を目標にノーマイカーデーを継続、時差出勤参加者数は増加傾向 	<ul style="list-style-type: none"> ●自家用車から公共交通への転換等による交通渋滞の緩和と二酸化炭素排出量の削減

▼社会情勢・交通環境の変化等のまとめ (6/6)

青字：市民アンケート調査結果より

項目	社会情勢・交通環境の変化、市民アンケート調査の結果等	都市交通における課題
バス利用の低迷と関連指標の整理	<p>市街地が拡大しそれらを網羅する幹線道路整備も着々と進展したものの、人口減少社会を迎え、市街地の低密度化が進行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・DID 面積は約 1.4 倍に拡大、それをカバーする幹線道路の整備率も約 2.6 倍に増加 ・市街地や幹線道路網が拡大する一方で、人口減少社会を迎え、市街地の人口密度は約 0.8 倍と低密度化が進行 <p>自動車保有台数や運転免許保有者は高止まりしているが、バスの利用者数は減少傾向に歯止めがかからず利用低迷</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車保有台数は約 2.3 倍に増加し、軽自動車は未だ増加傾向 ・運転免許保有者数は約 1.7 倍に増加したが、全国的には若年層に減少傾向が見られる。 ・運転免許返納者数は、令和5年度まで減少傾向であったが、令和6年度は増加に転じている。 ・路線バス利用者は約 88%という大幅な減少 <p>※上記の変化率はすべて昭和 55 年を 1.0 とした値で記載</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主な外出時の交通手段は約8割が自家用車(自分で運転+送迎) ・バスを利用しない理由では、回答者の約3割が便数や路線に関して言及 ・高齢になった場合、運転をやめると考えている人は全体の約2割 	<p>●市民生活を支えるセーフティネットとして、公共交通ネットワーク全体の見直しによる、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現</p>

2-2 公共交通政策ビジョンが目指す未来の姿

上位計画に示された将来都市像と社会情勢の変化から導き出された課題をもとに、本計画で目指す未来の姿を示します。

(1) 交通網の全体像

3環状放射型道路網と公共交通に対する基幹的な地域連携軸により、都心・中心市街地と各地域中心を結ぶ多核集約型コンパクトシティを形成します。

この多核集約型コンパクトシティに対応した交通体系や交通サービスを構築しながら、便利で快適な地域内外の移動環境を維持していきます。

(2) 公共交通の利用環境

将来にわたり持続可能な公共交通サービスを実現するため、日常生活に必要な地域内移動を確保した上で、長期的には、鉄道・バス・タクシーによる乗換を前提とした公共交通ネットワークへの再構築を目指します。



第3章 基本的な方針と目標の設定

前計画では、人口減少・高齢化の進行などに対応するため、多核集約型コンパクトシティを形成する公共交通ネットワークの整備に取り組みました。

この計画期間中において、公共交通では、人口減少や新型コロナウイルス感染症などの影響により、バス利用者が大きく減少し、路線の減便や廃止が発生するなど、厳しい状況が見られました。加えて、働き方改革等の影響も相まって、運転士不足がより深刻化するなど、新たな課題も生じています。

今後、本市の人口減少・高齢化はさらに進むと推計されており、上位計画となる秋田市総合都市計画では、将来の都市像として多核集約型コンパクトシティを目指しています。こうした中、公共交通の諸課題に対する施策は、上位計画に基づき、一貫した基本方針のもと、中長期的な視点で継続的に取り組む必要があるため、前計画で掲げた施策を基本として、より一層取組を推進すべきであると捉えています。

以上のことを踏まえ、本計画では、前計画の方針を継承しつつ、交通を取り巻く社会情勢・環境変化から導き出された新たな課題に対応するとともに、より実効的な施策への発展を目指すこととし、次のとおり基本的な方針および目標を定めます。

3-1 計画の基本的な方針

未来の姿の実現に向けて、上位・関連計画の方向性や公共交通に関する課題を整理し、基本的な方針を設定しました。

上位関連計画が示す公共交通の方向性

- ・ 持続可能な公共交通ネットワークの確保・維持
- ・ 利便性の高い公共交通ネットワークの構築
- ・ あらゆる世代に対応したサービスの充実

社会情勢・環境変化からみた課題

- 限られた輸送資源（ヒト・モノ）を効率的に活用できる運行サービスへの見直し
- 高齢者をはじめとした、あらゆる世代が利用しやすい移動手段の確保
- 中心市街地への来訪を促すとともに、回遊性を高め、にぎわいの創出に寄与する交通環境の整備
- まちづくりと連動し、多核集約型コンパクトシティの形成を促進する交通環境の整備
- 地域の実情や利用者ニーズを考慮した適切な交通施策の実施による利便性向上
- 公共交通利用者の確保・維持に向けた取組の推進
- 人流を踏まえた公共交通サービスの提供
- 自家用車から公共交通への転換等による交通渋滞の緩和と二酸化炭素排出量の削減
- 市民生活を支えるセーフティネットとして公共交通ネットワーク全体の見直しによる、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現

持続可能な公共交通の実現に向けた取組が必要

本計画の基本的な方針

多様な交通モードの連携・協働による、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現

【参考】前計画の基本的な方針：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

3-2 計画の目標と取組の視点

上位計画に定められた将来都市像に柔軟に対応し、高齢者や未成年などの自家用車での移動に制約がある人でも、日常生活を営むための必要不可欠な移動を円滑にできる持続可能な公共交通サービスの実現のため、基本的な方針のもと、次のとおり3つの目標を設定し、各目標の実現に向けた取組の視点を整理しました。

<p>【基本的な方針】 多様な交通モードの連携・協働による、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現</p>	
<p>多核集約型コンパクトシティを形成する公共交通ネットワークを整備し、多頻度運行による幹線軸の利便性向上を図るとともに、マイタウン・バスを含む支線軸の確保、エリア交通などによる地域内交通の充実、交通結節点における鉄道とバスの連携強化を図る。</p> <p>また、利便性向上施策とあわせ、交通事業者、地域住民、行政が一体となって、限られた輸送資源を効率的に活用しながら、地域の特性に応じた交通手段の確保に向けて取組を進め、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現を目指す。</p>	
<p>● 目標Ⅰ 多核集約型コンパクトシティを形成する公共交通ネットワークの整備</p>	<p>【取組の視点】</p> <p>利便性向上や効率化に向けた検討を継続するとともに、乗換を前提とした公共交通ネットワークへの再構築を目指す。</p> <p>地域内移動を担い、路線バスや鉄道にもアクセスできるよう、タクシー車両等の小型車を活用した生活交通を確保する。</p> <p>乗換の負担を軽減するため、待合施設や運行情報提供等の環境整備を検討するとともに、乗換しやすいダイヤ調整を実施する。</p>
<p>● 目標Ⅱ 利用しやすい公共交通サービスの提供に向けた取組の推進</p>	<p>【取組の視点】</p> <p>バスロケーションシステムによるリアルタイム運行状況の提供継続等、運行情報提供の充実を図る。</p> <p>バス停等の適切な維持管理を図るとともに、誰もが利用しやすいバス利用環境の改善を図る。</p> <p>定額運賃等わかりやすい料金制度や乗換時の負担を減らすための乗換割引の導入を検討する。</p>
<p>● 目標Ⅲ 持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進</p>	<p>【取組の視点】</p> <p>地域公共交通を「乗って守る」という市民の意識醸成を図るとともに、運賃の助成などにより多様な世代の利用促進に努める。</p> <p>自治体、事業者、地域住民等、多様な関係者が連携・協働しながら、限られた輸送資源を活用した新たな交通手段等の導入について検討するなど、持続可能な公共交通の確保に努める。</p> <p>地域公共交通の維持などの取組に対する支援制度を実施する。</p>

3-3 成果目標指標の設定

施策の実現状況を把握し計画の評価を実施するための成果目標指標について、次のとおり定めました。

【基本的な方針】 多様な交通モードの連携・協働による、
将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現

目標	成果目標指標		指標値		
			現況値 (R6)	目標値 (R12)	
多核集約型コンパクトシティを形成する公共交通ネットワークの整備	1	路線バス利用者数	5,815 千人/年	5,943 千人/年	6,400 千人/年
	2	マイタウン・バス利用者数	127 千人/年		
	3	エリア交通利用者数	1.4 千人/年		
	4	公共交通の人口カバー率	97.9%	現状より 拡大	
利用しやすい公共交通サービスの提供に向けた取組の推進	5	市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度	37.1%	42.0%	
	6	路線バス運送収入	1,150 百万円/年	1,200 百万円/年	
持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進	7	公共交通に関する協議会や事業に携わった機関・団体数	79団体/年	現状より 増加	
	8	路線バス運転士数	162人	現状より 増加	

3-4 施策の体系

未来の姿の実現に向けて、前述の3つの目標に基づき、複数の施策を一体的に取り組むことで、効果的かつ効率的な事業の推進を図ります。

目標別の施策は次のとおりです。

目標	施策	内容
1 多核集約型 コンパクト シティを形 成する 公共交通ネ ットワーク の整備	(1) 公共交通ネットワークの再構築	<p>利便性向上や効率化に向けた検討を継続するとともに、長期的には、乗換を前提とし、鉄道・バス・タクシーによる公共交通ネットワークへの再構築を目指す。</p> <p>郊外部における移動手段を確保するため、マイタウン・バスの運行効率化や利便性向上を図りながら、安定的な運行に努める。</p> <p>中心市街地循環バス「ぐるる」の運行を継続するとともに、運行ルートの見直しやバス無料デーの実施等、利便性向上策や利用促進策について検討する。</p>
	(2) 地域内移動の確保	<p>市街地において、地域内移動を担い、路線バスや鉄道にもアクセスすることができるよう、タクシー車両等の小型車を活用した生活交通を確保する。</p>
	(3) 乗換拠点の環境整備	<p>乗換拠点においては、乗換の負担を軽減するため、待合施設の屋内化や上屋のある休憩所の併設等の環境整備を検討するとともに、スムーズな乗換のためのダイヤ調整を実施する。</p> <p>公共、民間施設等のスペースを活用した乗換拠点や公共交通と自転車などが接続する「モビリティハブ」の整備を検討する。</p>

目標	施策	内容
<p>2 利用しやすい公共交通サービスの提供に向けた取組の推進</p>	<p>(1) 運行情報提供の充実</p>	<p>スマートフォン等で容易に確認できるリアルタイム運行状況の提供を継続するなど、待ち時間の不安解消や計画的な移動などの利便性向上に努める。</p> <p>乗換利用を容易にするため、オンデマンド交通を含む多様な交通モード間における複合経路検索が可能な乗換案内サービスの導入を検討する。</p>
	<p>(2) バス利用環境の改善</p>	<p>バス停等の適切な維持管理を図るとともに、運転士や利用者等から寄せられた情報をもとに、交通安全上問題と思われるバス停の移設や注意喚起等の措置を講じるなど、誰もが利用しやすいバス利用環境の改善を実施する。</p>
	<p>(3) わかりやすく、利用しやすい運賃の検討</p>	<p>定額運賃等わかりやすい料金制度や乗換時の負担を減らすための乗換割引の導入を検討する。</p>
<p>3 持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進</p>	<p>(1) 関係者との連携・協働による公共交通の確保・維持</p>	<p>市の広報や講演会等により、地域公共交通を「乗って守る」という市民の意識醸成を図るとともに、運賃の助成などにより多様な世代の利用促進に努める。</p> <p>既存交通サービスの見直しや公共交通空白地域の解消等において、自治体、事業者、地域住民など、多様な関係者が連携・協働しながら、限られた輸送資源を活用した新たな交通手段等の導入について検討する。</p> <p>持続可能な公共交通サービスの実現に向けた交通事業者との連携協定に基づき、関係者が目的を共有のうえ、連携・協働して地域課題の解決に取り組むことで、持続可能な公共交通の確保に努める。</p>
	<p>(2) 支援制度の充実</p>	<p>地域公共交通の維持などの取組に対する支援制度を実施する。</p>

第4章 目標の実現に向けた施策・事業

目標ごとに、計画期間中における各施策・事業の展開について、実施内容等を明確化します。

具体的には施策・事業の実施時期、実施主体を示します。

4-1 多核集約型コンパクトシティを形成する公共交通ネットワークの整備

(1) 公共交通ネットワークの再構築

利便性向上や効率化に向けた検討を継続するとともに、長期的には、乗換を前提とし、鉄道・バス・タクシーによる公共交通ネットワークへの再構築を目指す。

郊外部における移動手段を確保するため、マイタウン・バスの運行効率化や利便性向上を図りながら、安定的な運行に努める。

中心市街地循環バス「ぐるる」の運行を継続するとともに、運行ルートの見直しやバス無料デーの実施等、利便性向上策や利用促進策について検討する。

① 乗換を前提とした公共交通ネットワークへの見直し

■ 検討 ■ 実施（実証含む）

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間						
				R8	R9	R10	R11	R12	R13 ~	
1	鉄道・バス・タクシーによる乗換を前提とした公共交通ネットワークへの再構築	鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者 市	継続							
2	多頻度運行による幹線バス路線の利便性向上	バス事業者 市	継続							

「新規」：本計画期間中に新たに始める事業

「継続」：上記以外の事業

▼乗換を前提とした公共交通ネットワークの再構築



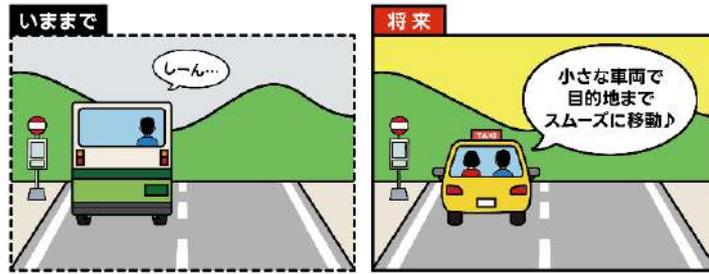
② マイタウン・バスの持続的な運営

■ 検討 ■ 実施（実証含む）

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間					
				R8	R9	R10	R11	R12	R13 ～
3	利用ニーズを踏まえた安定運行の継続	運行協議会 市	継続	■	■	■	■	■	■
4	タクシー車両等の小型車の活用など、効率的な運行形態の導入	運行協議会 タクシー事業者 市	継続	■	■	■	■	■	■

「新規」：本計画期間中に新たに始める事業

「継続」：上記以外の事業



小型車両の活用

【いままで】
みんな少し
困っています

- バスがあまり利用されていない
- 利用人数に比べて空席が多い

【将来】
これでみんな
楽しそう！

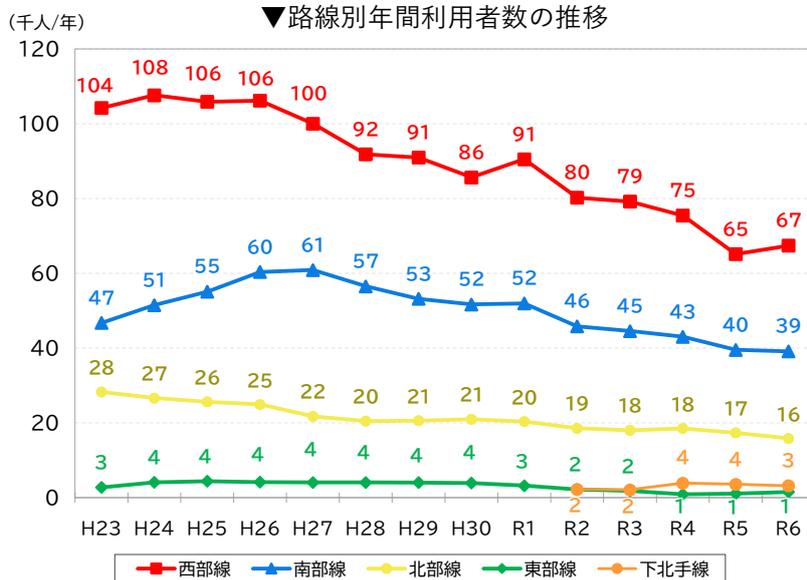
- タクシー等小型車両の活用で小回りがきくようになります。
- 効率的な運行により、これまでよりも利便性の向上を図ることができます。

・マイタウン・バス運行協議会について

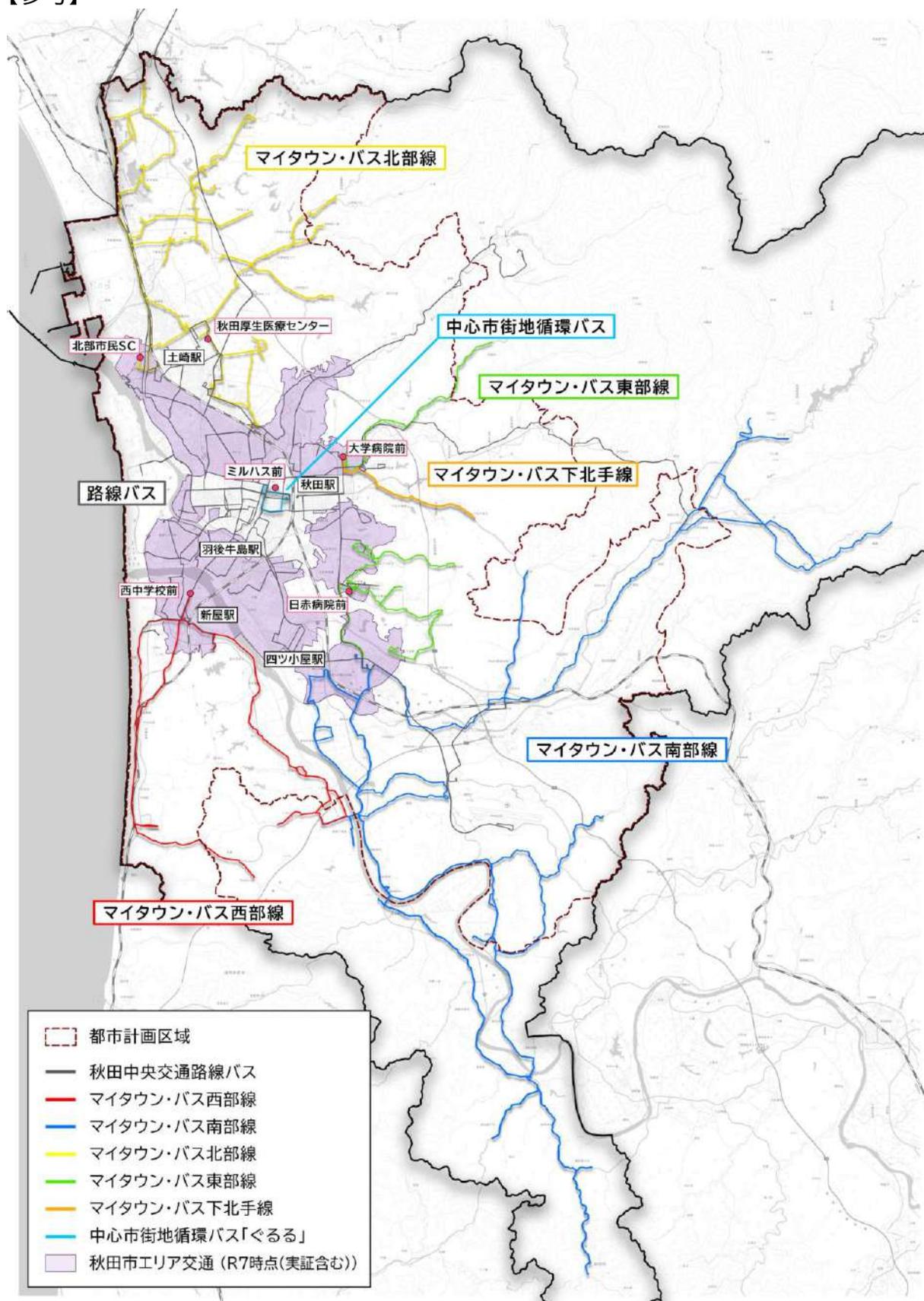
マイタウン・バスの利便性向上や運行効率化などについて広く意見を求めるため、路線ごとに設置している協議会のこと（地元町内会や利用者の代表者などで構成）。

・マイタウン・バスの路線別年間利用者数の推移

年間利用者数の推移を見ると、西部線については、他の路線に比べて最も多く利用されている。西部線と北部線は徐々に減少傾向にある。南部線については平成27年にかけて増加しているものの、その後減少している。東部線、下北手線については、利用者数は少ないものの、横ばいで推移している。



【参考】



③ 中心市街地循環バスの利便性向上

■ 検討 ■ 実施（実証含む）

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間					
				R8	R9	R10	R11	R12	R13
5	運行ルートの見直しやバス無料デーの実施等による利用促進と利便性向上	市	継続						

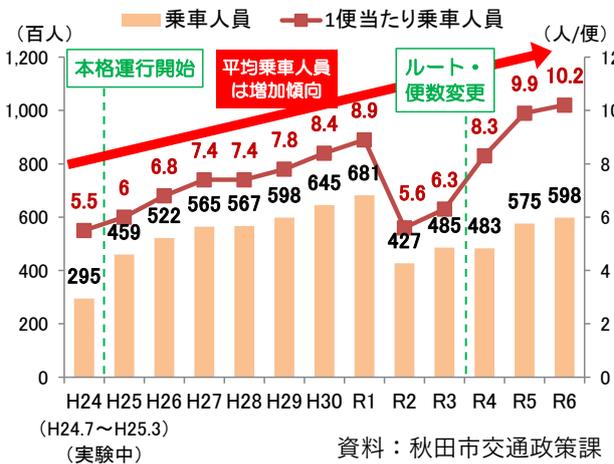
「新規」：本計画期間中に新たに始める事業
「継続」：上記以外の事業

運行概要

運行時間：午前9時～午後5時15分
 運行本数：1日に16本
 運賃：乗車1回につき100円（小学生以下は無料）
 1日乗り放題乗車券は300円



▼ 中心市街地循環バスの運行実績



▼ 中心市街地循環バス「ぐるる」



(2) 地域内移動の確保

市街地において、地域内移動を担い、路線バスや鉄道にもアクセスすることができるよう、タクシー車両等の小型車を活用した生活交通を確保する。

① エリア交通の運行

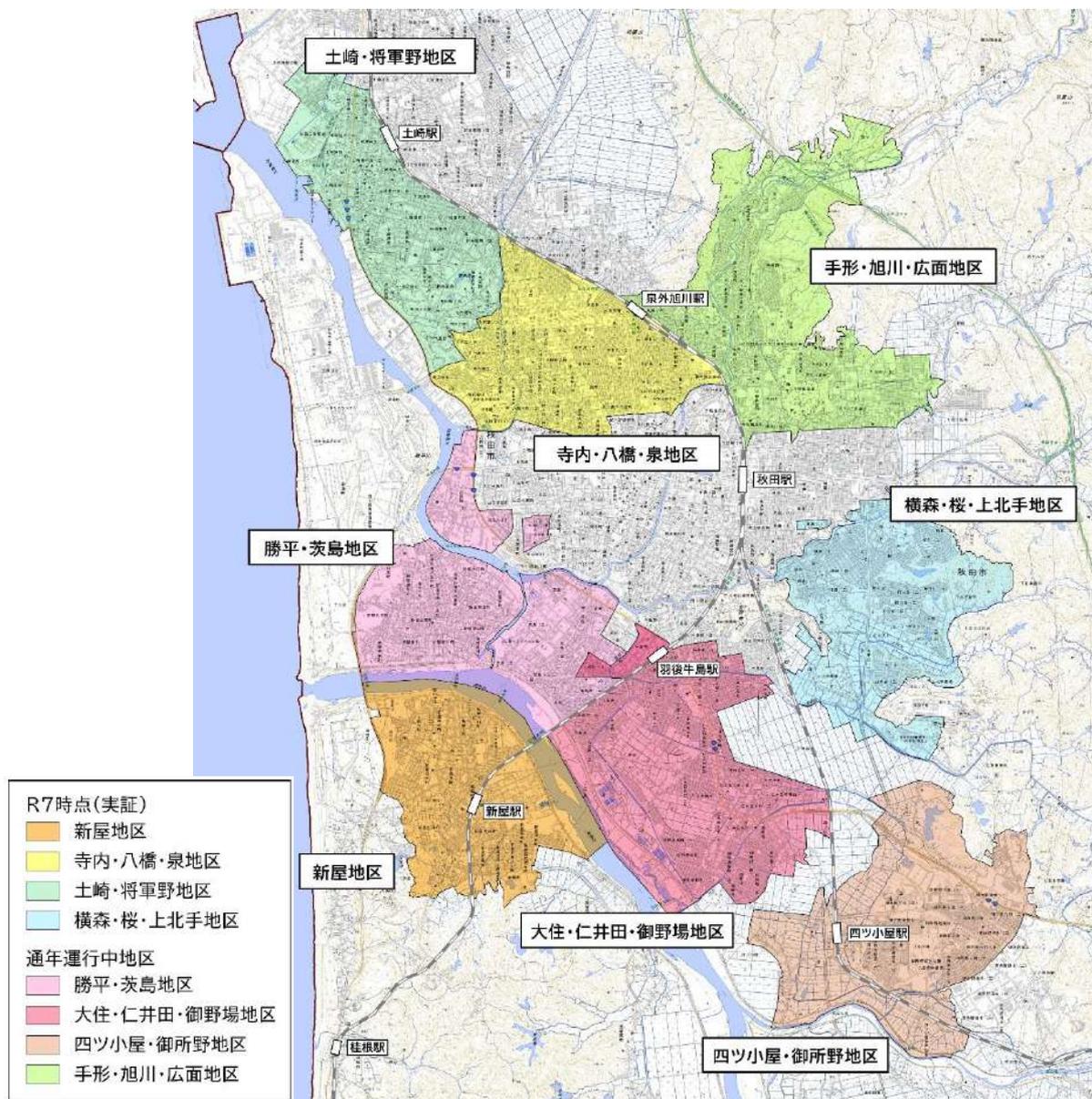
■ 検討 ■ 実施（実証含む）

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間					
				R8	R9	R10	R11	R12	R13 ～
6	エリア交通の運行による地域内移動の確保	タクシー事業者市	継続						

「新規」：本計画期間中に新たに始める事業

「継続」：上記以外の事業

▼エリア交通の運行状況（実証含む）



(3) 乗換拠点の環境整備

乗換拠点においては、乗換の負担を軽減するため、待合施設の屋内化や上屋のある休憩所の併設等の環境整備を検討するとともに、スムーズな乗換のためのダイヤ調整を実施する。

公共、民間施設等のスペースを活用した乗換拠点や公共交通と自転車などが接続する「モビリティハブ」の整備を検討する。

① 快適に過ごせる乗換空間の整備

■ 検討 □ 実施（実証含む）

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間						
				R8	R9	R10	R11	R12	R13 ～	
7	乗換拠点となる鉄道駅やバス停における待合環境の整備	鉄道事業者 バス事業者 市	継続	■	□	□	□	□	□	□
8	公共、民間施設等のスペースを活用した乗換拠点の整備検討	市	新規	■	■	■	□	□	□	□
9	多様な交通モードに対応したモビリティハブの整備検討	市	新規	■	■	■	□	□	□	□
10	バス相互やバスと鉄道などの乗換をスムーズにする事業者間のダイヤ調整	鉄道事業者 バス事業者 市	継続	□	□	□	□	□	□	□

「新規」：本計画期間中に新たに始める事業

「継続」：上記以外の事業

▼乗換拠点の環境整備のイメージ



【いままで】
みんな少し
困っています

- 雨や雪が当たるバス停で待たないといけない
- バスの乗換時間が空いてもったいない
- バスが遅れると鉄道にも間に合わない心配がある
- 目的地に何時に着かわからない

【将来】
これでみんな
楽しそう！

- 自動販売機やWi-Fiなどがある待合空間ができてバスを待つ時間も快適です。
- バスと鉄道、マイタウン・バスのダイヤ調整で乗換がスムーズになります。
- スマホでバス運行状況を確認でき、予定が立てやすく到着予定も連絡しやすくなります。

4-2 利用しやすい公共交通サービスの提供に向けた取組の推進

(1) 運行情報提供の充実

スマートフォン等で容易に確認できるリアルタイム運行状況の提供を継続するなど、待ち時間の不安解消や計画的な移動などの利便性向上に努める。

乗換利用を容易にするため、オンデマンド交通を含む多様な交通モード間における複合経路検索が可能な乗換案内サービスの導入を検討する。

① ICT を活用した運行状況等の提供

■ 検討 □ 実施（実証含む）

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間					
				R8	R9	R10	R11	R12	R13～
11	バスロケーションシステムによるリアルタイム運行状況の提供	バス事業者市	継続	■	■	■	■	■	■
12	多様な交通モード間における複合経路検索が可能な乗換案内サービスの導入検討	市	新規	■	■	■	■	■	■

「新規」：本計画期間中に新たに始める事業
「継続」：上記以外の事業

▼ICT を活用した運行状況等の提供のイメージ



【いままで】 みんな少し困っています ● 路線バスや鉄道などの検索アプリが別々で使いにくい

【将来】 これでみんな楽しそう! ■ スマホで乗換案内一発検索! 最適な移動手段が選べます。

▼バスロケーションシステムによるリアルタイム運行状況の提供



(路線バス：バス来る TIME)



(マイタウン・バス：秋田市バスロケーションシステム)

(2) バス利用環境の改善

バス停等の適切な維持管理を図るとともに、運転士や利用者等から寄せられた情報をもとに、交通安全上問題と思われるバス停の移設や注意喚起等の措置を講じるなど、誰もが利用しやすいバス利用環境の改善を実施する。

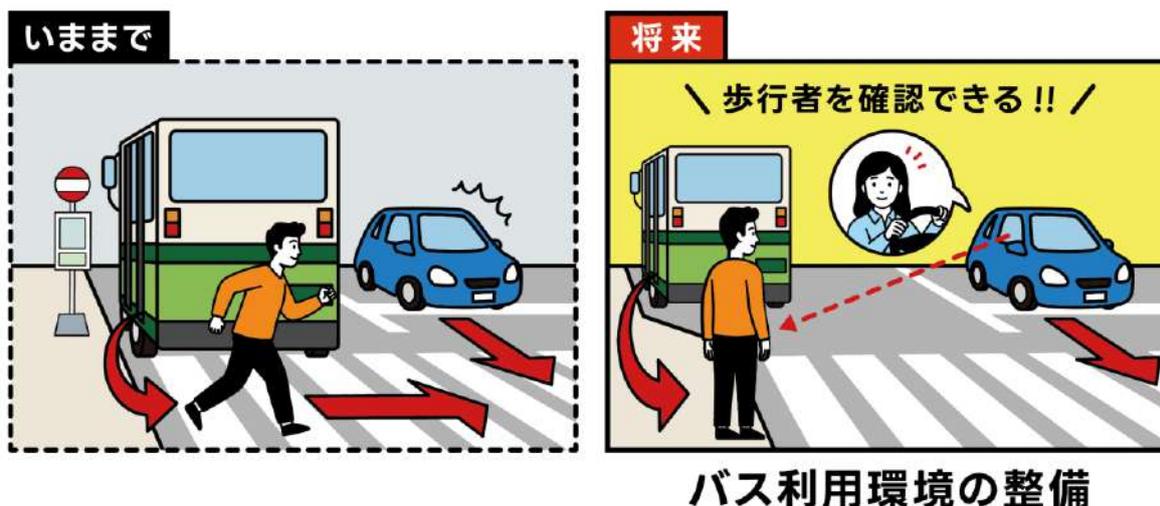
① 誰もが利用しやすいバス利用環境の整備

■ 検討 ■ 実施（実証含む）

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間					
				R8	R9	R10	R11	R12	R13 ～
13	安全性向上のためのバス停の設置環境の改善	バス事業者市	継続						

「新規」：本計画期間中に新たに始める事業
「継続」：上記以外の事業

▼バス停の設置環境の改善



【いままで】
みんな少し
困っています

- 運転中、バス停にバスが停車していると、車体の陰になって横断している歩行者が見えにくい

【将来】
これでみんな
楽しそう！

- バスが停車中であっても対向車線を含め、高い視認性を確保します。
- 歩行空間の安全性が向上し、市民は不安なく安心して横断歩道などを利用することができます。

(3) わかりやすく、利用しやすい運賃の検討

定額運賃等わかりやすい料金制度や乗換時の負担を減らすための乗換割引の導入を検討する。

① わかりやすい料金制度の導入

■ 検討 ■ 実施（実証含む）

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間						
				R8	R9	R10	R11	R12	R13 ～	
14	マイタウン・バスにおける定額運賃やゾーン制運賃等、わかりやすい運賃の導入検討	市	継続							

「新規」：本計画期間中に新たに始める事業
「継続」：上記以外の事業

② 乗換時における割引運賃の導入

■ 検討 ■ 実施（実証含む）

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間						
				R8	R9	R10	R11	R12	R13 ～	
15	ICカードを活用した乗換割引の導入検討	バス事業者市	継続							

「新規」：本計画期間中に新たに始める事業
「継続」：上記以外の事業

▼乗換割引やゾーン制運賃の導入

いままで

乗り換えて運賃が高くなるわ...

将来

乗換割引があって助かるわ！

ゾーン制運賃

乗り換えてもゾーンを跨ぐ数で運賃が決定！

料金設定 (例)
 ① 同一ゾーン内：200円
 ② 2ゾーン利用：250円
 ③ 3ゾーン利用：300円

【いままで】
みんな少し困っています

- 乗換によって運賃が高くなるので、バスに乗らず自分で運転したり家族の送迎を選択

【将来】
これでみんな楽しそう！

- 今まで乗換している人は、乗換割引により運賃が安くなります。
- 今後乗換が必要になる場合でも、乗換割引により運賃の増加は軽減されます。
- ゾーン制運賃で料金がわかりやすく、利用しやすくなります。

4-3 持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進

(1) 関係者との連携・協働による公共交通の確保・維持

市の広報や講演会等により、地域公共交通を「乗って守る」という市民の意識醸成を図るとともに、運賃の助成などにより多様な世代の利用促進に努める。

既存交通サービスの見直しや公共交通空白地域の解消等において、自治体、事業者、地域住民など、多様な関係者が連携・協働しながら、限られた輸送資源を活用した新たな交通手段等の導入について検討する。

持続可能な公共交通サービスの実現に向けた交通事業者との連携協定に基づき、関係者が目的を共有のうえ、連携・協働して地域課題の解決に取り組むことで、持続可能な公共交通の確保に努める。

① 公共交通等の利用促進

■ 検討 ■ 実施（実証含む）

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間					
				R8	R9	R10	R11	R12	R13 ～
16	市の広報や市民向け講演会による公共交通等利用の意識醸成	市民市	継続	■	■	■	■	■	■
17	「高齢者コインバス事業」や「福祉特別乗車証」の助成による高齢者や障がい者の利用促進	市	継続	■	■	■	■	■	■
18	運賃の助成等、若年層の利用促進策の検討	バス事業者市	新規	■	■	■	■	■	■

「新規」：本計画期間中に新たに始める事業

「継続」：上記以外の事業

・高齢者コインバス事業の概要

秋田市に住民登録がある高齢者が、定額で市内の路線バス等を利用できる制度のことで。平成23年10月より、70歳以上1回100円で開始し、平成25年10月からは対象年齢を68歳以上に、平成29年10月からは65歳以上に引き下げています。

・福祉特別乗車証の概要

身体障害者手帳、療育手帳又は精神障害者保健福祉手帳をお持ちのかた、かつ、秋田市に住民登録があるバス利用が可能なかたに交付しているバス券のことであり、各種手帳と福祉特別乗車証を合わせて提示することで、市内の路線バス等の運賃が無料になります。
※精神障害者保健福祉手帳の場合、精神疾患の治療のための通院等に限りません。

② 限られた輸送資源を活用した交通手段等の導入

■ 検討 ■ 実施（実証含む）

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間						
				R8	R9	R10	R11	R12	R13 ～	
19	公共ライドシェア(事業者協力型)や上下分離方式等による公設民営化の検討	バス事業者 タクシー事業者 市	新規	■	■	■	■	■	■	■
20	運転士不足等に対応する自動運転移動サービスの導入検討	バス事業者 市	新規	■	■	■	■	■	■	■
21	貨客混載 AI オンデマンド交通の導入検討 【利便増進事業(協議中)】	タクシー事業者 市	新規	■	■	■	■	■	■	■
22	スクールバス等、地域の輸送資源の活用検討	バス事業者 タクシー事業者 市	継続	■	■	■	■	■	■	■

「新規」：本計画期間中に新たに始める事業
「継続」：上記以外の事業

▼公共ライドシェア（事業者協力型）の概要



出典：自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）ハンドブック（国土交通省）

▼貨客混載サービスの概要



※乗客だけでなく、少量の荷物も輸送

③ 連携協定に基づく取組の推進

■ 検討 ■ 実施（実証含む）

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間						
				R8	R9	R10	R11	R12	R13 ~	
23	連携協定に基づく持続可能な公共交通サービスの実現に向けた取組の推進	バス事業者 タクシー事業者 市	継続	■	■	■	■	■	■	■

「新規」：本計画期間中に新たに始める事業

「継続」：上記以外の事業

(2) 支援制度の充実

地域公共交通の維持などの取組に対する支援制度を実施する。

① 財政的支援の実施

■ 検討 ■ 実施（実証含む）

番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間						
				R8	R9	R10	R11	R12	R13 ~	
24	バス路線維持に係る支援	県市	継続	■	■	■	■	■	■	■
25	運転士等担い手確保に係る支援	市	継続	■	■	■	■	■	■	■

「新規」：本計画期間中に新たに始める事業

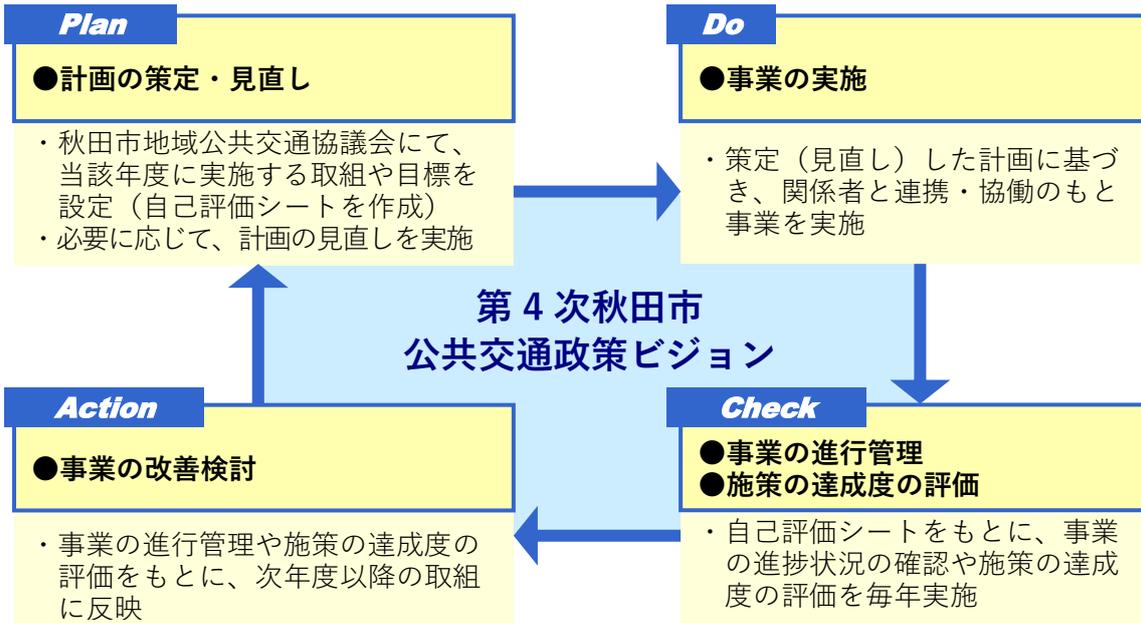
「継続」：上記以外の事業

第5章 進捗評価と進行管理

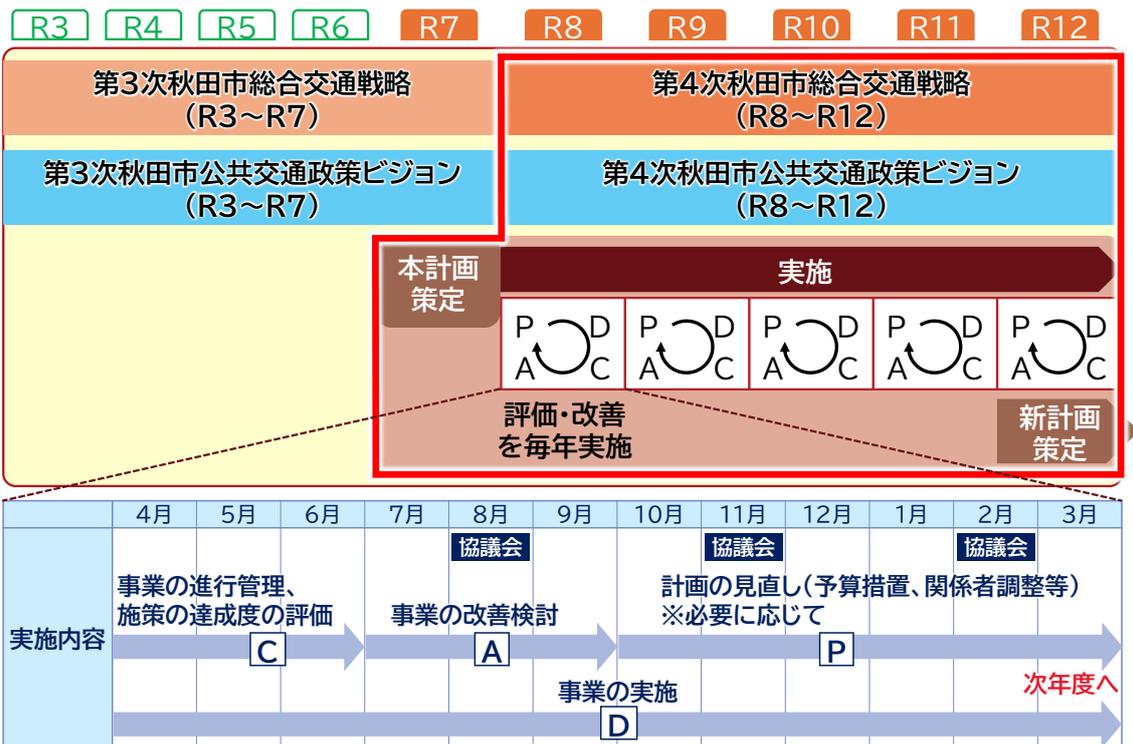
本計画を策定(Plan)後、施策の実施・管理(Do)、評価(Check)、計画の改善(Action)の管理・運営の仕組みとそれを実施する体制を確立します。

各施策・事業については毎年進捗状況および成果目標指標の達成度を確認し、その結果に基づき必要に応じて改善を行ってまいります。

▼PDCA サイクルの内容



▼進行管理のスケジュール



第4次秋田市公共交通政策ビジョン
(秋田市地域公共交通計画)
(案)

令和8年3月(策定予定)

発行:秋田市地域公共交通協議会
編集:秋田市地域公共交通協議会事務局
(秋田市都市整備部交通政策課)
〒010-8560
秋田県秋田市山王一丁目1番1号
電話 018-888-5766

第4次秋田市総合交通戦略
第4次秋田市公共交通政策ビジョン
【資料編】
(案)
(改定作業中)

(第48回秋田市地域公共交通協議会審議用)

令和8年3月(策定予定)
秋田市

目次

第1章 現状整理と目指す姿.....	1
1-1 進捗評価.....	1
1-2 都市交通に係る上位・関連計画の整理	2
1-3 社会情勢・交通環境の変化等の整理	19
1-4 市民アンケート調査結果.....	43
1-5 データ分析結果	74
第2章 成果目標指標の設定	79
第3章 自己評価シート	84
第4章 本計画の策定経緯	88

第1章 現状整理と目指す姿

1-1 進捗評価

【「計画期間達成値」の着色の凡例】

■ 目標とする方向に対して達成 □ 目標とする方向に対して未達成

▼第3次秋田市総合交通戦略における成果指標のモニタリング結果一覧

①目標（目標Ⅱは「基本的な方針」）	②施策パッケージ（目標Ⅱは「目標」）	③該当指標名	④番号	⑤データ定義	⑥データ出典	⑦調査頻度	指標値						⑧現況値と⑨R6実績の比較 改善：○ 悪化：△	⑩実績を踏まえた評価等	
							⑧現況値（R1）	⑨目標値（R7）	⑩R2実績	⑪R3実績	⑫R4実績	⑬R5実績			⑭R6実績
目標Ⅰ 誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、にぎわいの創出に寄与する歩行者・自転車交通環境の実現	誰もが安全・安心かつ快適に利用できる歩行者・自転車空間の整備	中心市街地の歩行者・自転車通行量（休日・平日の平均）	1	中心市街地11地点の歩行者・自転車通行量	秋田市中心市街地活性化基本計画目標指標	毎年	30,664人/日	30,664人/日	25,140人/日	20,539人/日	22,846人/日	27,618人/日	25,187人/日	△	コロナ禍の影響から回復傾向にある。引き続き、回遊性を高める取組の充実を図りながら、自転車と歩行者の安全確保に資するハード・ソフトの取組が必要と捉えている。
		市内の交通事故死傷者数（歩行者・自転車関連）	2	交通事故死傷者数（人対車、自転車対車の合計）	秋田市交通政策課作成資料（ホームページ公表）	毎年	189人/年	150人/年	198人/年	249人/年	134人/年	185人/年	170人/年	○	歩道整備やバリアフリー化といった歩行者・自転車空間の整備のほか、啓発活動の実施による効果もあり改善したものと捉えているが、年により変動が見られることから、引き続き取組を推進していく。
		市内の高齢者交通事故死傷者数	3	高齢者による交通事故死傷者数	秋田市交通政策課作成資料（ホームページ公表）	毎年	212人/年	180人/年	191人/年	215人/年	145人/年	216人/年	172人/年	○	歩道整備やバリアフリー化といった歩行者・自転車空間の整備のほか、啓発活動の実施による効果もあり改善したものと捉えているが、年により変動が見られることから、引き続き取組を推進していく。
	にぎわいの創出に寄与する交通環境の実現	中心市街地循環バスの利用者数	4	中心市街地循環バス「ぐる」利用者数	秋田市交通政策課作成資料（中心市街地循環バスの運行実績）	毎年	68,149人/年	69,000人/年	42,708人/年	48,529人/年	48,348人/年	57,545人/年	59,779人/年	△	コロナ禍の影響から回復傾向にある。引き続き利用促進と利便性向上を図っていく。
		市民による「まちのにぎわい」満足度	5	「まちのにぎわい」が「よい」「どちらかといえばよい」「ふつう」と回答した割合	しあわせづくり市民意識調査	5年毎	39.0%	現状より増加	—	—	—	—	39.6%	○	満足度はやや改善がみられた。関係部局と調整し、にぎわいに寄与する交通環境の実現に引き続き努めていく。
目標Ⅱ 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	多核集約型の都市構造を形成する公共交通ネットワークの整備	路線バス利用者数	6	市内の路線バス輸送人員	秋田市交通政策課作成資料	毎年	7,080千人/年	7,500千人/年	5,870千人/年	5,863千人/年	6,014千人/年	6,273千人/年	5,815千人/年	△	コロナ禍の影響から回復傾向にあったが、少子高齢化による人口減少の進行や運転士不足による減便などの影響により、総数が減少したと捉えている。引き続き、広報あきたでの呼びかけやバス案内サービスなどの利便性向上策などにより、利用促進を図っていく。
		マイタウン・バス利用者数	7	市内のマイタウン・バス輸送人員	秋田市交通政策課作成資料	毎年	166千人/年	—	149千人/年	146千人/年	142千人/年	127千人/年	127千人/年	△	路線バス廃止時の運行本数を維持しながら、安定的な運行の確保に努めてきたが、総数は減少となった。引き続き、各地区の運行協議会において協議し、利便性を確保しながら運行の効率化を図っていく。
	利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組の推進	市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度	8	「バス、電車などの利用しやすさ」が「よい」「どちらかといえばよい」「ふつう」と回答した割合	しあわせづくり市民意識調査	5年毎	41.5%	50.0%	—	—	—	—	37.1%	△	コロナ禍での利用者離れや運転士不足による減便などの影響により、満足度が低下したものと捉えている。引き続き、広報あきたでの呼びかけやバス案内サービスなどの利便性向上策を実施するとともに、第4次秋田市公共交通政策ビジョン等の策定検討において、取組の推進について検討する。
		市内のバス運送収入	9	路線バスの運送収入	秋田市交通政策課作成資料	毎年	1364百万円/年	1420百万円/年	1,042百万円/年	946百万円/年	1,011百万円/年	1,131百万円/年	1,150百万円/年	△	コロナ禍の影響から回復傾向にあったが、少子高齢化による人口減少の進行や運転士不足による減便などの影響により、総数が減少したと捉えている。引き続き、広報あきたでの呼びかけやバス案内サービスなどの利便性向上策などにより、利用促進を図っていく。
	持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進	公共交通に関する協議会や検討会に参加した機関・団体数	10	秋田市地域公共交通協議会及びマイタウン・バスの各運行協議会に参加した機関・団体数（重複は除く）	参加状況を集計	毎年	67団体/年	現状より増加	—	—	—	79団体/年	79団体/年	○	参加した機関・団体数は増えている。引き続き、地域公共交通の確保・維持に関わる機関・団体への参加を呼びかけ、さまざまな観点から協議が進められるよう努めていく。
目標Ⅲ 拠点間ネットワークを形成する道路網の実現	多核集約型都市の骨格となる3環状放射型道路網の整備	都市計画道路の整備率	11	都市計画道路の路線延長に対する供用延長の比率（※概成済み延長は含まない）	路線別都市計画道路整備状況	毎年	77.1%	79.0%	77.3%	77.3%	77.4%	78.1%	80.6%	○	整備率は上昇している。引き続き、関係各所と連携し、道路整備を進めていく必要があると捉えている。
		市民による「道路の整備状況」満足度	12	「道路の整備状況」が「よい」「どちらかといえばよい」「ふつう」と回答した割合	しあわせづくり市民意識調査	5年毎	68.7%	75.0%	—	—	—	—	62.7%	△	満足度は低下している。引き続き、関係各所と連携し、道路環境の向上に努めていく必要があると捉えている。
		拠点間のピーク時間帯所要時間	13	4地域の市民SCと秋田駅の朝ピーク時の所要時間を計測	ETC2.0データ（国土交通省提供データ）	中間年最終年	①北部市民SC 28.5分 ②西部市民SC 23.7分 ③南部市民SC 25.1分 ④東部市民SC 12.8分	現状より短縮	—	—	①北部市民SC 33.3分 ②西部市民SC 26.5分 ③南部市民SC 31.4分 ④東部市民SC 16.3分	—	①北部市民SC 32.1分 ②西部市民SC 26.2分 ③南部市民SC 25.9分 ④東部市民SC 12.7分	△	道路整備は進んでいるものの、所要時間の短縮にはつながらなかった。引き続き、関係各所と連携し、道路環境の向上や地域公共交通の利便性向上を図りながら、所要時間の短縮に努めていく必要があると捉えている。
	安全で円滑な交通の実現に向けた取組	市内の交通事故死傷者数（自動車関連）	14	交通事故死傷者数（車対車）	秋田市交通政策課作成資料（ホームページ公表）	毎年	606人/年	650人/年	514人/年	602人/年	428人/年	485人/年	367人/年	○	交通安全に関する広報紙等の啓発活動、交差点改良等による交通安全対策により改善したものと捉えている。引き続き、様々な活動を行い、交通事故防止に努めていく。
		市内の主要渋滞箇所数	15	市内の主要渋滞箇所数	秋田県渋滞対策協議会作成資料（ホームページ公表）	不定期	35箇所	現状より減少	35箇所	33箇所	33箇所	33箇所	33箇所	32箇所	○

1-2 都市交通に係る上位・関連計画の整理

(1) 第15次秋田市総合計画(策定中)

計画期間

令和8年度から令和12年度までの5年間

基本理念

- 年齢や性別を問わず、自分らしくいきいきと輝いている「人」
- にぎわいにあふれ、多彩な魅力に満ちている「まち」
- 四季の移り変わりのように彩り豊かで、心うるおう「暮らし」

市と市民、市民と市民の対話を大切にしながら、共感と共創を通じて、人・まち・暮らしがいたるところで響きあい、心を躍らせ、輝きあう毎日の実現を目指していくこととし、基本理念を次のように定めます。

響きあう 心躍る 人・まち・暮らし

～ 共感と共創で輝く秋田市へ ～

将来都市像

- | | |
|------------------|------------------|
| 1 豊かで活力に満ちたまち | 2 多様な主体でつくる元気なまち |
| 3 人と文化をはぐくむ誇れるまち | 4 健康で安全安心に暮らせるまち |
| 5 緑あふれる持続可能なまち | |

将来都市像4 健康で安全安心に暮らせるまち

「政策1 安全な生活の実現」より抜粋

○災害に強いまちづくり

【取組の方向】

秋田市国土強靱化地域計画等に基づき、無電柱化や治水対策の推進、空き家対策など、防災・減災に対応した都市機能の充実や安全性の向上を図り、道路、公園、河川、下水道などの防災インフラの整備や管理、老朽化対策を推進するとともに、組織の枠を越えて連携強化を図りながら、ハード・ソフト両面から多層的に防災・減災に取り組むことで災害に強いまちを目指します。

○雪に強いまち

【取組の方向】

道路除排雪においては、住民や地域団体との連携による市民協働を推進するとともに、情報通信技術の積極的な活用による効率化を図るなど、持続可能な除雪体制を構築することで、安全で安心な道路交通を確保し、雪に強いまちを目指します。

○交通安全対策

【取組の方向】

交通安全に対する意識啓発や交通安全運動の推進を図るほか、道路や交通安全施設の整備などにより、すべての道路利用者が安全で安心に利用できる道路空間の確保を目指します。

将来都市像5 緑あふれる持続可能なまち

「政策2 都市基盤の確立」より抜粋

○市街地形成

【取組の方向】

今後の人口減少・少子高齢化の進行を見据え、市民が将来にわたり生活に必要なサービスを容易に享受できるよう、無秩序な市街化を抑制するとともに、これまで市街地内で蓄積してきた都市基盤施設や都市機能を有効活用しながら、都心・中心市街地を本市の顔となる各種高次都市機能の集積を図る拠点として、また、6つの地域中心を地域特性を踏まえた生活サービスの拠点として、都市機能や居住の誘導を図り、持続可能でコンパクトな市街地形成を目指します。

○道路整備

【取組の方向】

都心・中心市街地と地域中心を有機的に結びつける骨格道路の整備等を進め、選択と集中による効率的・効果的な道路網の形成を目指します。また、道路ストックの予防保全型の維持管理を計画的に行い、安全で安心な道路の保全と長寿命化を推進します。

○交通機能

【取組の方向】

陸・海・空の優れた広域交通機能を活用した、東北を代表する交流拠点となる求心力の高い魅力的なまちを目指します。

また、公共交通は、鉄道・バス・タクシー等の連携による乗換えを前提とした公共交通網への再編と、ICTを含む新技術や新たな手法の活用により、地域のニーズや特性に配慮し、市民の利便性向上と効率性確保の両立を目指します。

(2) 第7次秋田市総合都市計画

計画の目的と対象区域、目標年次

【計画の目的】

本計画は、都市計画法第18条の2の規定に基づいて策定する計画であり、本市の都市計画に関する基本的な方針を定めるものです。

計画では、市全体のまちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立するとともに、7地域のあるべき市街地像を示し、地域別の課題に応じた整備方針、地域の都市生活、経済活動等を支える諸施設の計画等をきめ細かく、総合的に定めます。

【対象区域、目標年次】

本計画は、都市計画マスタープランとして都市計画区域を重点的に扱いますが、都市づくり全体に目を向けた総合的な指針として、都市計画区域外の農地や森林地域を含む秋田市全域を対象とします。

目標年次は、20年後の令和22年(具体の整備は10年後の令和12年)とします。

まちづくりの基本理念

暮らしの豊かさを次世代につむぐ
持続可能な活力ある都市

～「市民の生活」や「地域の文化」を守り、未来へ引き継ぐまちづくり～

まちづくりの目標（政策テーマ）

目標1 市民生活を支える持続可能な多核集約型コンパクトシティの形成

- ①拠点性をいかした都市の魅力と活力の創出
- ②移動しやすい道路網や公共交通の形成
- ③既存ストックの有効活用
- ④エリアマネジメントによるまちづくりの展開

目標2 環境の保全・創造による低炭素型まちづくり

- ①温室効果ガスの排出抑制に向けた多核集約型の市街地の形成
- ②低炭素に配慮した市街地・都市施設の整備
- ③都市の緑の保全・創出

目標3 多様な資源をいかした緑豊かな都市環境の形成

- ①都市と農村の共生
- ②自然環境・田園環境の保全・育成
- ③地域の魅力をいかした景観の形成・育成

目標4 安全・安心な暮らしを守る生活環境の形成

- ①災害に強く・しなやかなまちづくり
- ②空き地・空き家等低未利用土地の適切な管理・活用
- ③人口減少・超高齢化に対応した暮らしの安全・快適性の確保

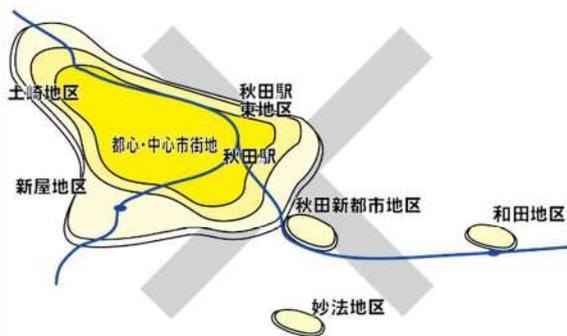
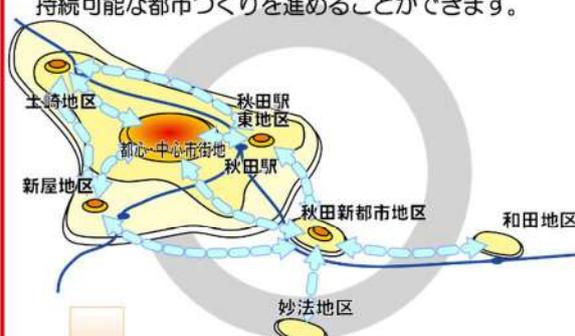
① 第7次秋田市総合都市計画で目指す将来都市構造

将来都市構造は、都市を形成する上で骨格となる土地利用、拠点、道路網の構成を可視化したものです。

将来都市構造は、面的な土地利用を誘導する「ゾーン」、各地域の中心となる「都心・中心市街地」「地域中心」、骨格的な構造を形成する「道路網」で構成し、これらによって多核集約型の都市構造を形成します。

特に、「都心・中心市街地」「地域中心」は、多核集約型コンパクトシティの拠点地域となるため、市民生活の利便性の維持・向上、サービス産業の生産性向上による地域経済の活性化、行政サービスの効率化等による行政コストの削減などの実現に向け、これらの拠点に医療・福祉・商業・子育て支援等の生活サービス施設や住宅を誘導し、各拠点が有機的に連携した都市構造の形成を目指します。

▼多核集約型コンパクトシティのイメージ

【避けるべき将来の都市構造】 拡散型都市構造	【目指すべき将来の都市構造】 多核集約型コンパクトシティ
<ul style="list-style-type: none"> ● 一定の人口に支えられてきた医療・福祉・商業・子育て支援等の生活サービスの提供や、地域コミュニティの維持が困難になることが懸念されます。 ● 低密度の市街地がさらに拡大し、公共建築物や道路、橋りょう等の社会基盤施設の急速な老朽化への対応が困難になることが懸念されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 多様な生活サービス施設や住居等がまとまって立地し、地域住民が公共交通等により、各生活サービス施設等を容易に利用することができます。 ● 拠点間を円滑に移動することができる道路網や公共交通が確保され、拠点間の連携・交流が活発化されます。 ● 拠点となる地域に都市機能や開発を計画的に誘導・集約することで、将来にわたり財政面・経済面において持続可能な都市づくりを進めることができます。 
<div style="background-color: #e61e00; color: white; padding: 5px; writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">「密度の経済」の発揮</div> <ul style="list-style-type: none"> 【生活サービス】 <ul style="list-style-type: none"> ● 生活サービス施設へのアクセス向上による、生活の質の向上 ● 外出機会、滞在時間の増加による消費拡大 ● 生活サービス機能の維持 【移動】 <ul style="list-style-type: none"> ● 自動車を利用できない人々の移動しやすさの向上 ● 交通費の低減 ● 自転車や徒歩利用の増加による健康改善 	<ul style="list-style-type: none"> 【地域活動】 <ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者の社会参画、コミュニティの維持 【経済活動】 <ul style="list-style-type: none"> ● 通勤時間短縮による労働生産性向上 ● サービス産業の投資誘発 【環境】 <ul style="list-style-type: none"> ● 環境負荷低減 【行政運営】 <ul style="list-style-type: none"> ● 公共建築物・社会基盤施設の維持管理の合理化 ● 行政サービスの効率化

② 都市機能や居住機能が集積した「都心・中心市街地」「地域中心」の形成

(I) 都心・中心市街地

全県全市を対象とする広域的な行政、金融等の中枢業務、商業、文化、教育、アミューズメント等の高次都市機能の集積した地域を「都心・中心市街地」とします。

都心・中心市街地では、多様な目的を持った、多様な世代の人々の集い・にぎわい・活動を促進する買物や娯楽、飲食、散策、文化活動機能のほか、居住機能の維持・増進を図ります。



▲都心・中心市街地のイメージ

資料：第7次秋田市総合都市計画

(II) 地域中心

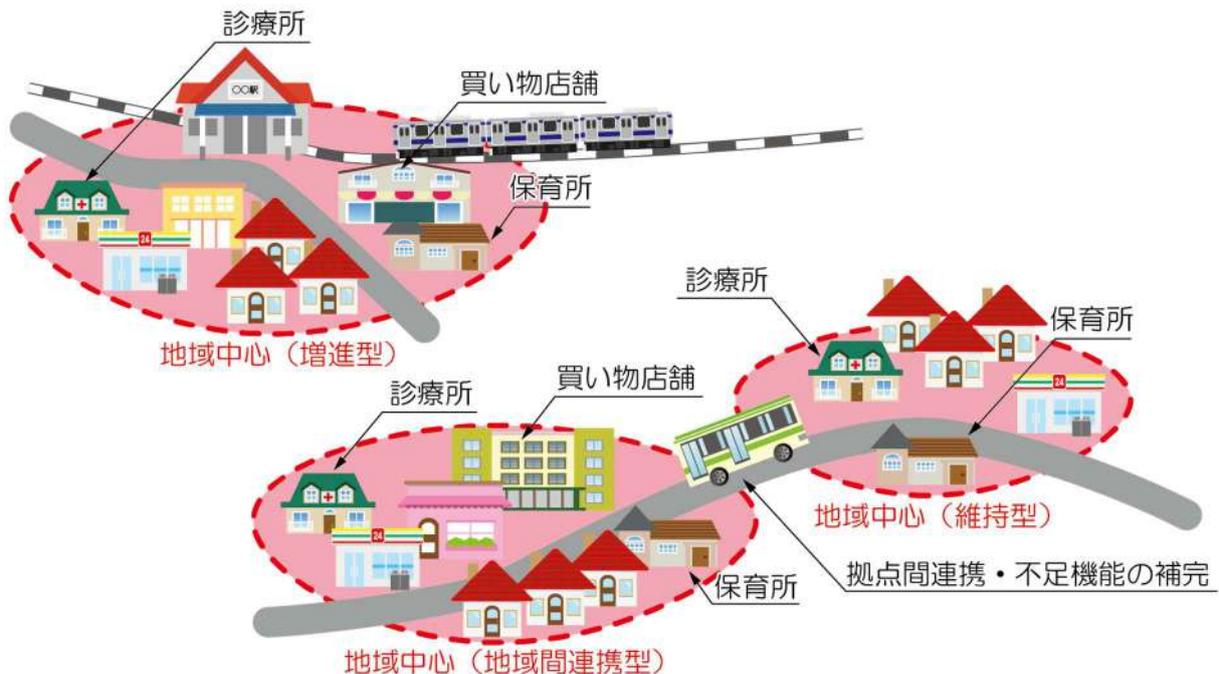
地域ごとに、歴史的な背景や人口集積、主要な公益的施設の分布、交通結節機能などの観点から、生活拠点としてふさわしい地区を「地域中心」とします。

東部・西部・南部・北部の各地域における地域中心では、買い物や通院など、日常の暮らしの中で必要な機能や居住機能の維持・増進を図ります。特に南部地域の地域中心は、河辺・雄和の各地域の地域中心と連携し、不足機能を補完します。

河辺・雄和の各地域における地域中心は、現在保有する生活サービス機能の維持を基本とするとともに、居住機能の維持・増進を図ります。なお、不足機能は南部地域や南部地域を經由した中央地域との連携により不足機能を補完します。

また地域中心は、近郊の農村集落居住者にとっても、機能集積による質の高いサービスを最も身近に享受できる生活拠点となります。

地域中心	増進型	東部地域	秋田駅東地区
		西部地域	新屋地区
		北部地域	土崎地区
	地域間連携型	南部地域	秋田新都市地区
	維持型	河辺地域	和田地区
		雄和地域	妙法地区



▲地域中心のイメージ

資料：第7次秋田市総合都市計画

③ 「選択と集中」や「既存ストックの活用」による拠点間連携交通網の形成

(I) 環状道路

市内の交通の円滑化と、市街地に流入する通過交通を迂回・誘導する道路網（外周部環状道路、市街地環状道路、都心環状道路）の形成を進めます。

種別	役割
外周部環状道路	■広域的な移動に関し、市街地に流入する通過交通を排除するための道路
市街地環状道路	■周辺地区間の移動に関し、都心に流入する通過交通を排除するための道路
都心環状道路	■周辺地区から都心への移動に関し、発着する交通に対処するための道路

(II) 放射道路

環状道路へのアクセスを強化するため、放射道路の形成を進めます。

(III) 分散導入路

交通量の分散を図るため、都心・中心市街地と地域中心、および環状道路相互を結ぶ分散導入路の形成を進めます。

(IV) 交通結節点アクセス路

高速道路インターチェンジや秋田港、秋田空港などの広域的な交通を担う結節点へのアクセスを強化するため、交通結節点アクセス路の形成を進めます。

(V) 交通結節点

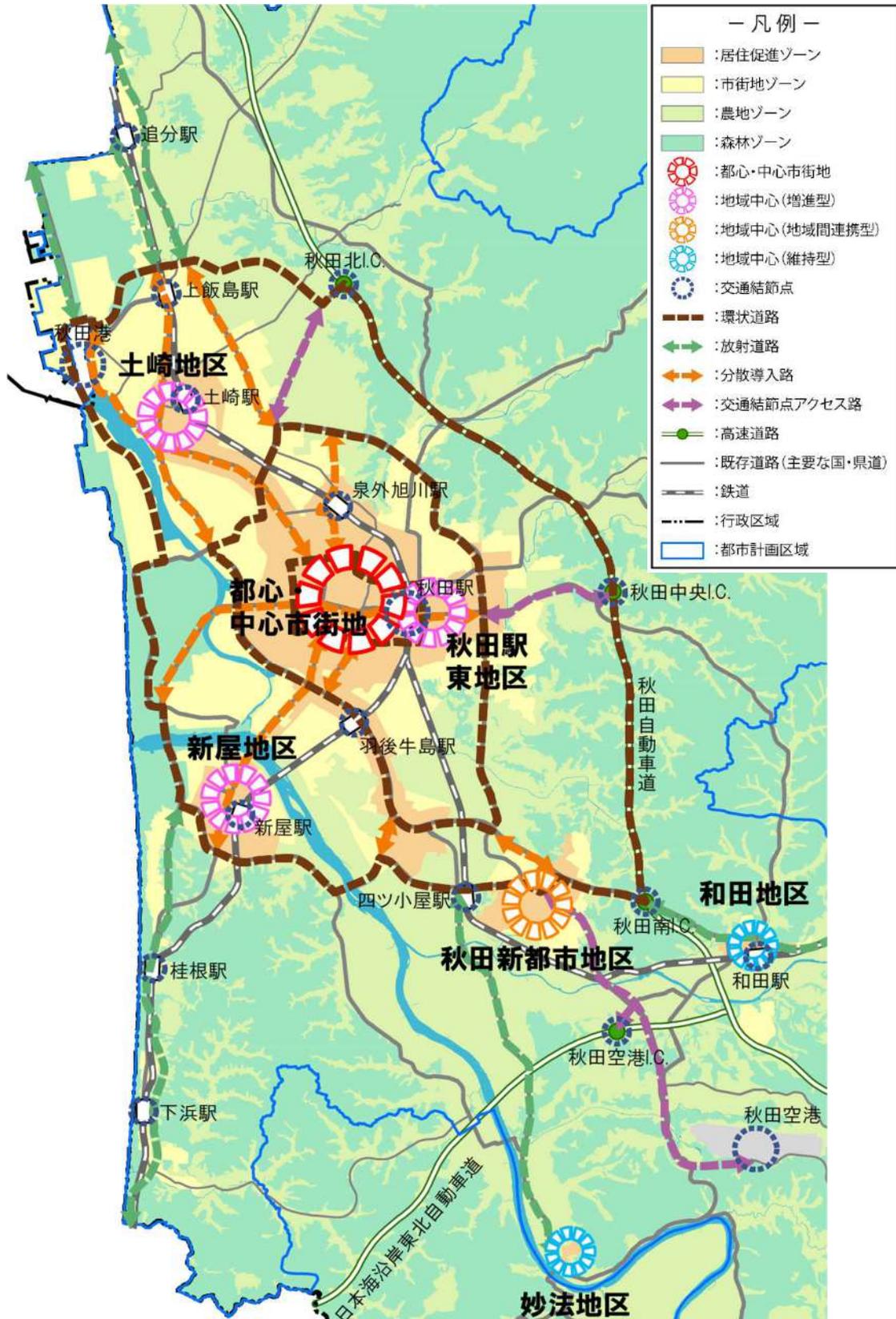
市内外からの出入口となる秋田空港、秋田港、秋田駅および各インターチェンジは、利用者が市内を切れ目なくスムーズに移動できるよう交通機能の維持・充実を図ります。

利用者が多い秋田駅以外の鉄道駅については、バリアフリー化やバスの相互利用の促進を図ります。

④ 第7次秋田市総合都市計画における「将来都市構造イメージ図」

将来都市構造においては、旧3市町が一体となった都市構造の形成を目指しています。

▼将来都市構造図（市街化区域の拡大図）



資料：第7次秋田市総合都市計画

⑤ 交通体系の整備方針

交通体系の整備方針に示された方向性のうち、本計画に関わりのある項目を次のとおり確認しました。

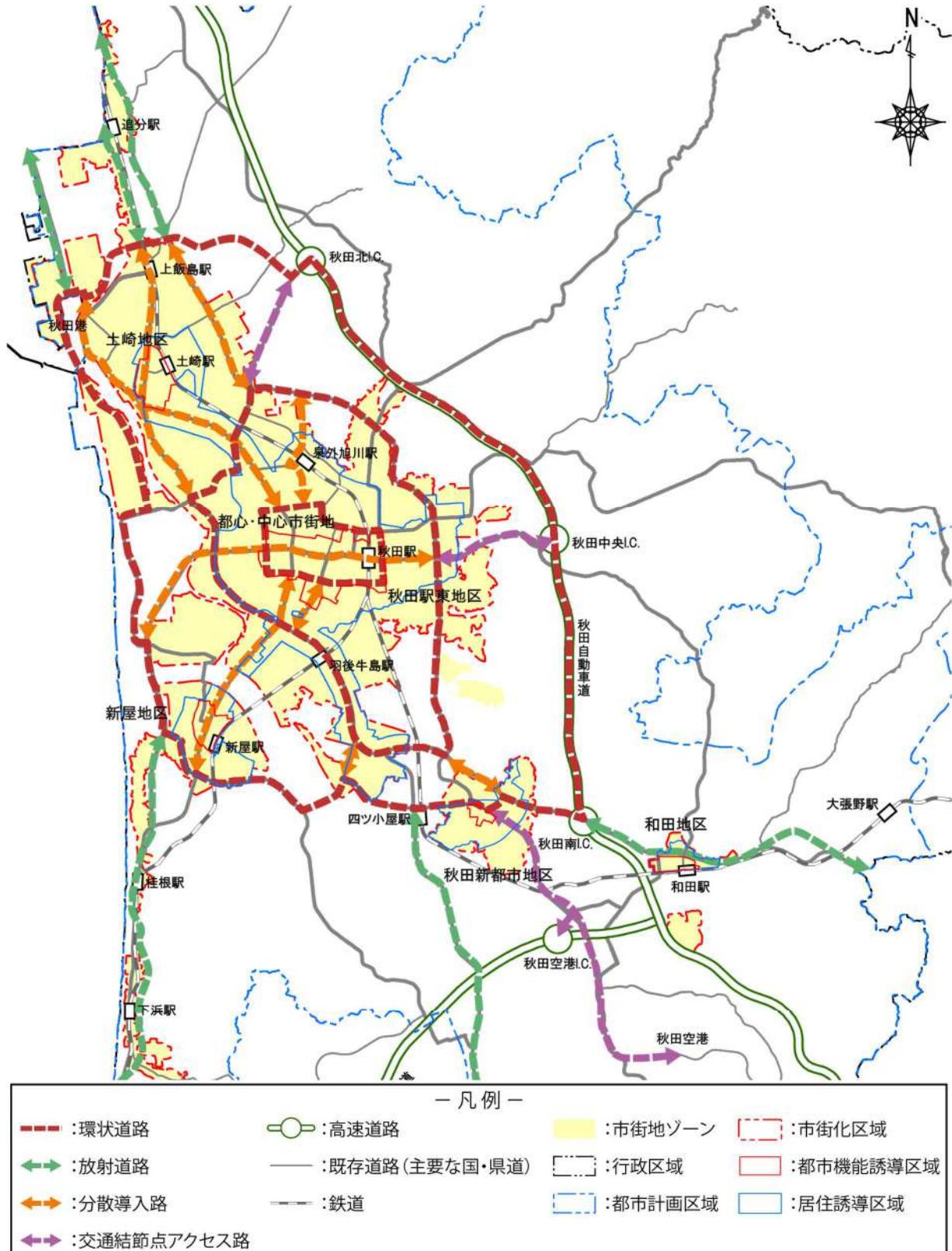
※都市交通に関連する記述があるものを抜粋

- (ア) まちづくりと連携した交通体系の構築
- (イ) 拠点間をつなぐ効果的・効率的な道路網の整備
 - 3環状放射型道路網の形成
 - その他の都市計画道路の整備
 - 既存道路の管理・活用
 - 渋滞を緩和する道路整備
- (ウ) 広域連携機能の充実
 - 高速道路網の充実
- (エ) 安全で利用しやすい道路づくり
 - 命を支える道路網の充実
 - 歩行者・自転車利用環境の整備
 - バリアフリー化および交通安全対策
 - 冬期の安全性の確保
- (オ) 環境に配慮した交通環境の整備
 - 移動しやすい環境づくり
- (カ) 将来にわたり持続可能な公共交通の実現
 - 過度にマイカーに依存しない交通体系の再構築
 - 基幹的な公共交通を担う鉄道や路線バス等の維持・充実
 - 地域内における生活交通の確保

⑥ 第7次秋田市総合都市計画における「道路整備の基本方針図」

「道路整備の基本方針」ではまちづくりと連携した交通体系を構築するため、拠点間をつなぐ効率的・効果的な道路網を示しています。

▼道路整備の基本方針図

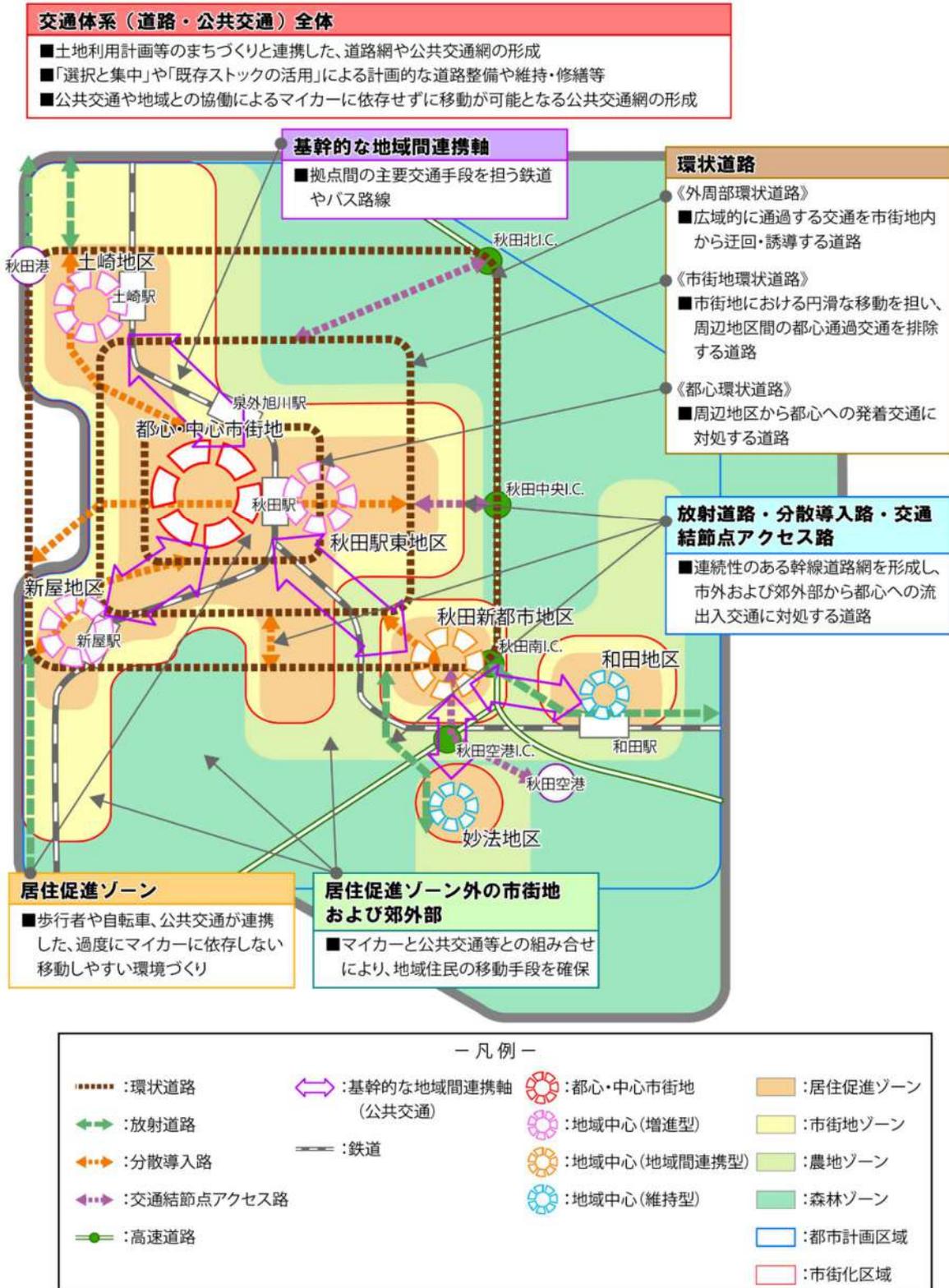


資料：第7次秋田市総合都市計画

⑦ 第7次秋田市総合都市計画における「将来交通体系イメージ図」

「将来交通体系」では、交通体系全体や環状道路等基幹的な地域間連携軸のあり方を示しています。

▼将来交通体系イメージ図

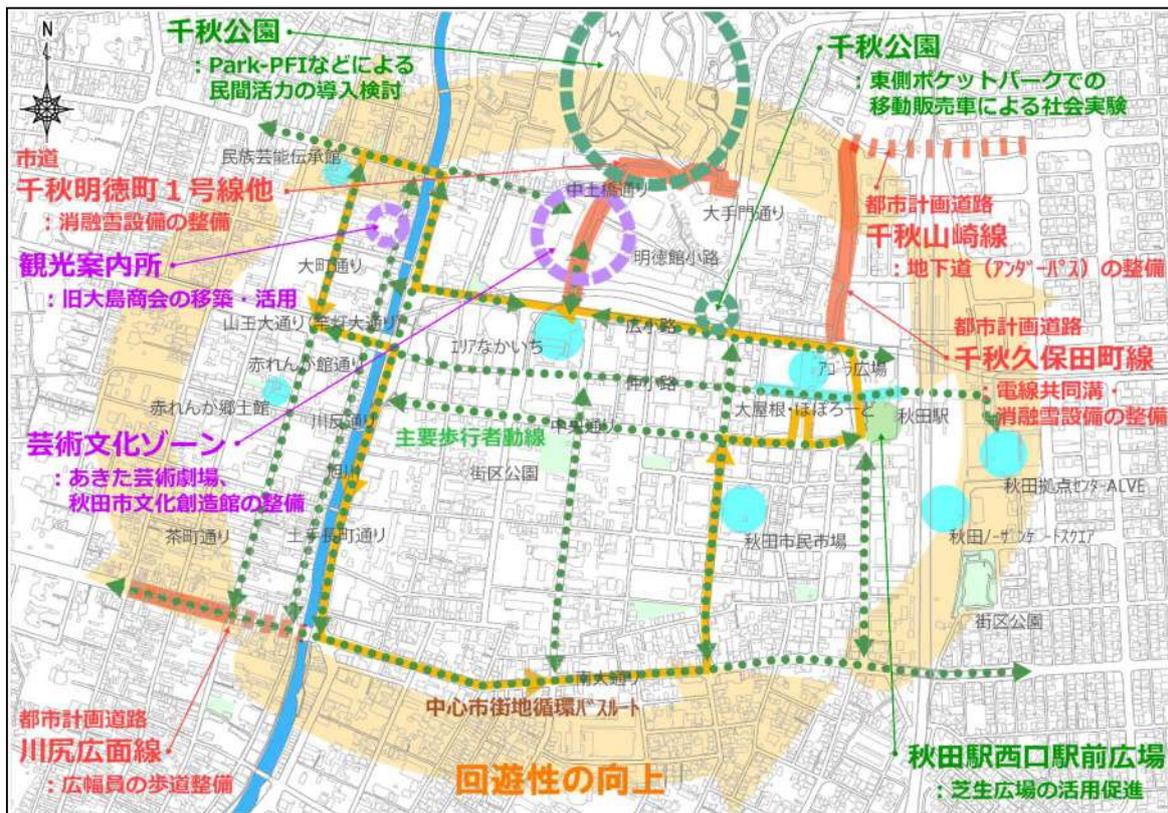


資料：第7次秋田市総合都市計画

⑧ 第7次秋田市総合都市計画における「都心・中心市街地における回遊性向上のイメージ図」

「居心地が良く歩きたくなる環境整備」として、主に、都心・中心市街地では、官民が連携し、道路、公園、広場、民間空地、沿道建築物等の機能をいかした面的な活用を進め、人々が集い・憩い、新たな出会いや交流を通じた多様な活動を促進するイメージを示しています。

▼都心・中心市街地における回遊性向上のイメージ図



資料：第7次秋田市総合都市計画

⑨ 第7次秋田市総合都市計画から見た方向性

第7次秋田市総合都市計画では、多核集約型コンパクトシティの形成を進め、将来にわたり持続可能な都市を目指しています。

歩行者・自転車環境の面では、超高齢社会に対応するため、歩行者が多い地域拠点等で、安全で快適な歩行環境づくりを進めるほか、自転車が安全・安心かつ快適に走行できる環境づくりを進めています。

公共交通の面では、基幹的な公共交通を担う鉄道や路線バス等の維持・充実を図るとともに、これらにアクセスするための地域内交通の確保、運行情報の提供などによる乗換環境の改善等を進めています。

自動車交通環境の面では、市外、交通拠点および都心・中心市街地と地域中心を相互に結ぶ3環状道路と、これらを結ぶ分散導入路や放射道路による「3環状放射型道路網」を形成し、歩行者・自転車の安全性確保とバスの走行性、流通の定時性等の向上を図っています。

(3) 秋田市立地適正化計画

まちづくりの基本理念 ※第6次秋田市総合都市計画と同一

暮らし・産業・自然の調和した持続可能な都市

～ 豊かな自然と共生した人にも地球にもやさしい
都市づくりによる元気な秋田の創造 ～

取組の方向 【一部抜粋】

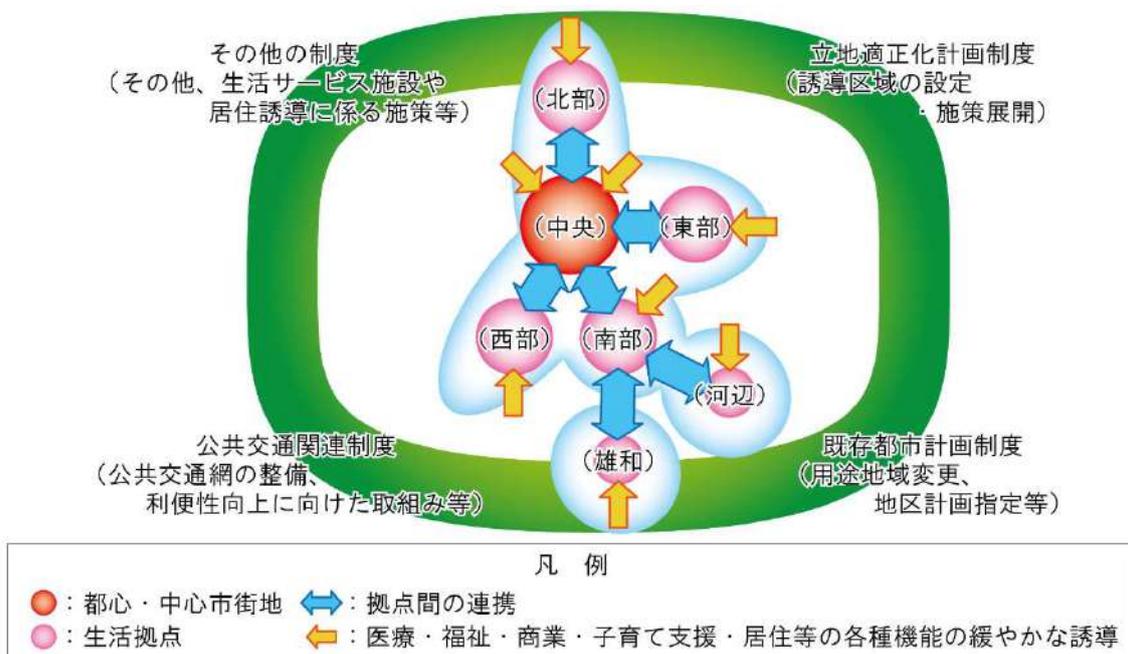
【移動】

- ・公共交通は、地域のニーズや特性に配慮しつつ、都心・中心市街地と6つの地域中心へのアクセス性の向上を目指す
- ・農山村の生活利便性を確保するため、地域のニーズや特性に配慮した交通モード（地域主体で運行する生活交通を含む）の選択等により、最寄りの交通結節点までの移動手手段の確保を目指す

計画の目標

- 目標1：高齢者が健康で、活動・活躍できる「場」の創出による、生きがいのある暮らしの実現
- 目標2：子育て世代が時間効率メリットを得られる「場」の創出による、子供との時間を大切にできる暮らしの実現
- 目標3：集い・にぎわい・交流が生まれる「場」の創出による、県都『あきた』の新たな都市型生活の実現

① 秋田市立地適正化計画における「将来都市構造の基本的な考え方」



② 秋田市立地適正化計画における居住促進エリアの位置づけ

(I) 徒歩生活利便エリア(高次・広域拠点や生活拠点の周辺)

《計画で目指す暮らしのイメージ》

- 自動車に頼らずとも、買い物や診察など、日々の生活に必要な生活サービスを受けることができます。
- 自動車を運転しない・できない方にとっては、公共交通を活用することで、他地域の拠点にアクセスすることができます。
- 高齢者にとっては、自動車に頼らない生活環境の中で、日常の行動範囲の中に自らが活躍できる場もあり、健康的で生きがい・やりがいを感じながら暮らすことができます。
- 子育て世代にとっては、居住地・職場・子育て支援サービス施設の近接した「時間効率メリット」により、日々の子どもの時間を大切にすることができます。



(II) 公共交通利便エリア

《計画で目指す暮らしのイメージ》

- 買い物や診察など、一定の生活サービスを比較的容易に受けることができます。
- 戸建て・持ち家志向に対応した、良好な居住環境を備えています。
- 公共交通の利用により「過度に車に頼らない生活」が可能で、各地域の拠点にアクセスすることができます。



資料：秋田市立地適正化計画

(4) 秋田市中心市街地活性化プラン

中心市街地活性化の基本コンセプト

集い・楽しみ・住み・創る、選ばれるまち。

～ 城下町ルネサンスの継承 ～

中心市街地活性化の目標

目標01 人々が集いにぎわうまち

〈今後の取組方針〉

各種イベントなどによるにぎわいの波及

- ・市民や観光・ビジネスなどで訪れるさまざまな人が中心市街地へ訪れる機会を創出します。
- ・イベントに訪れた人々が会場のみならず中心市街地を周遊することで新たな魅力を発見します。
- ・イベント時以外においても中心市街地を訪れるリピーターを獲得し、中心市街地への来訪者の増加が期待されます。

目標02 芸術文化が香るまち

〈今後の取組方針〉

芸術文化と身近にふれあえる環境づくり

- ・秋田市の歴史・文化を活かした都市型観光により交流人口の拡大が期待されます。
- ・市のみならず、県内・県外の芸術関係者が目標とする発表の場を提供することにより、市民が芸術に触れる機会を拡充することができます。
- ・だれもが気軽に秋田市の芸術や文化に触れることができ、豊かな心を育み、秋田市に愛着を持つ人が増加することが期待されます。

目標03 暮らしたくなるまち

〈今後の取組方針〉

暮らしのための環境整備

- ・リフォーム等により既存の住宅を有効活用し、中心市街地の居住人口の増加が期待されます。
- ・新たな道路網の整備や土地利用の高度化により、中心市街地への居住の促進が図られます。

目標04 チャレンジできるまち

〈今後の取組方針〉

商店街等の魅力向上と活性化への支援

- ・空き店舗や空きテナントが減少することで商店街の活性化が期待されます。
- ・これまでの店主に加え、新たにチャレンジする外部からの店主・事業主が増加します。
- ・既存の商店街と新たなチャレンジの場が融合し、個性的で魅力あふれる商店街になることが期待されます。

目標05 市民がつくるまち

〈今後の取組方針〉

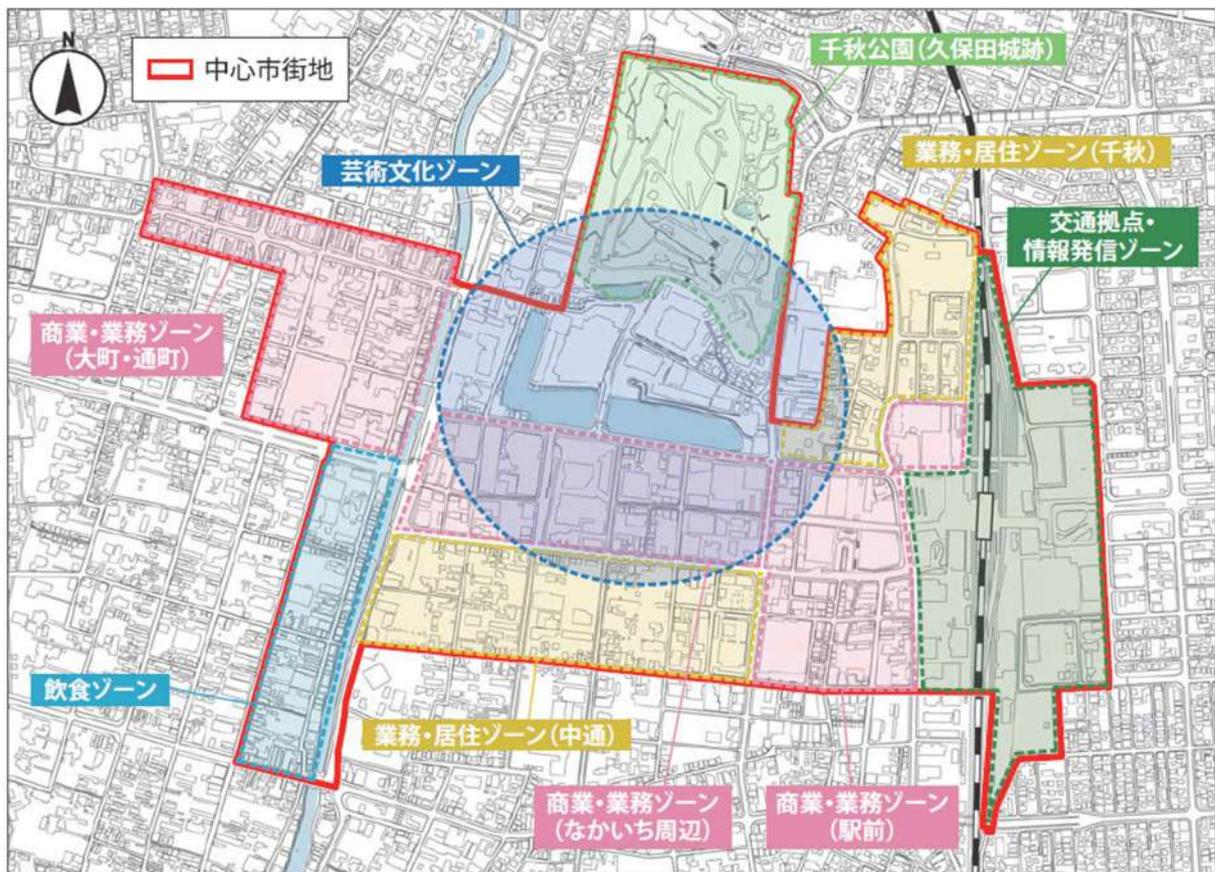
まちに関わりまちを楽しむひとづくり

- ・まちに集まる人々が、主体的に楽しむことができる環境が形成されます。
- ・市民が新たな活動を主体的に実施する場が提供されます。
- ・まちへのさまざまな関わり方、さまざまな人と人とのつながりが生まれ、中心市街地のにぎわい向上が期待されます。
- ・市民活動による日常的なにぎわいの創出が期待されます。

■秋田市中心市街地活性化プランにおける「中心市街地のゾーニング」

中心市街地を複数のゾーンに分類し、ゾーンごとにターゲットを定めた事業を進めることで、中心市街地全体の活性化を目指すとしています。

▼中心市街地のゾーニング



資料：秋田市中心市街地活性化プラン

(5) 秋田県地域公共交通計画

秋田県の地域公共交通に関する基本理念

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

基本方針と基本目標

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・事業者双方にとってやさしい地域公共交通

将来像の実現に向けて計画期間内に達成する事項（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

- ・地域の特性等に応じて適切に改善等を検討、利便性や効率性等の向上を図り、市町村とも連携して継続的な支援を行うことで、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。

〈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

- ・地域公共交通を“乗って守る”という意識の醸成を図り、県民の需要を掘り起こすとともに、地域公共交通に“乗れる環境”を創ることを通じて、過度な自家用車利用からの脱却を図ります。

〈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

- ・観光振興やまちの賑わい創出等の施策とも積極的に関わりを持ち、双方にとって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。

〈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

- ・各地域における創意工夫ある取組に対して的確に支援を行い、実現性を高めるとともに、地域の特性等に適した地域公共交通サービスの展開を支援し、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。

〈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

- ・デジタル技術等の新たな技術を積極的に取り込み、県民等にとって使いやすい、地域公共交通サービスの提供を推進します。また、バリアフリー化を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。

〈基本目標6〉 地域公共交通を支える運営基盤の強化

- ・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。

1-3 社会情勢・交通環境の変化等の整理

(1) 新たな課題への対応

・公共交通の担い手不足に加え、働き方改革関連法改正に伴う運転士の労働時間の制限による減便等が発生

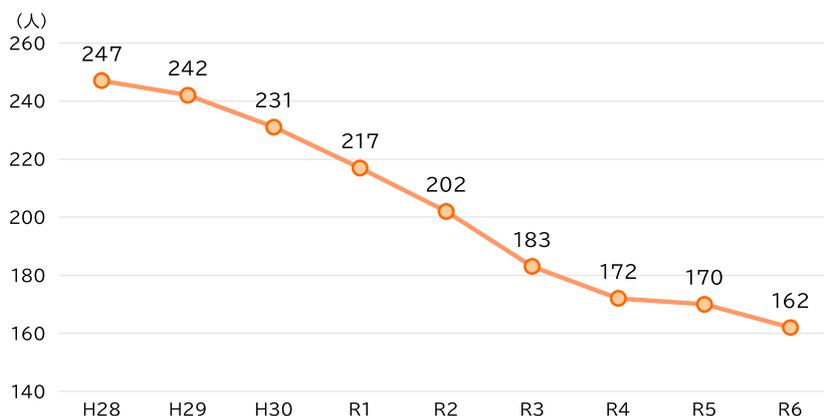
【都市交通における課題】
 ●限られた輸送資源（ヒト・モノ）を効率的に活用できる運行サービスへの見直し

▼路線バスの便数と路線数の推移



資料：秋田中央交通（株）

▼路線バスの運転士数の推移



資料：秋田中央交通（株）

(2) 歩行者・自転車を取り巻く環境

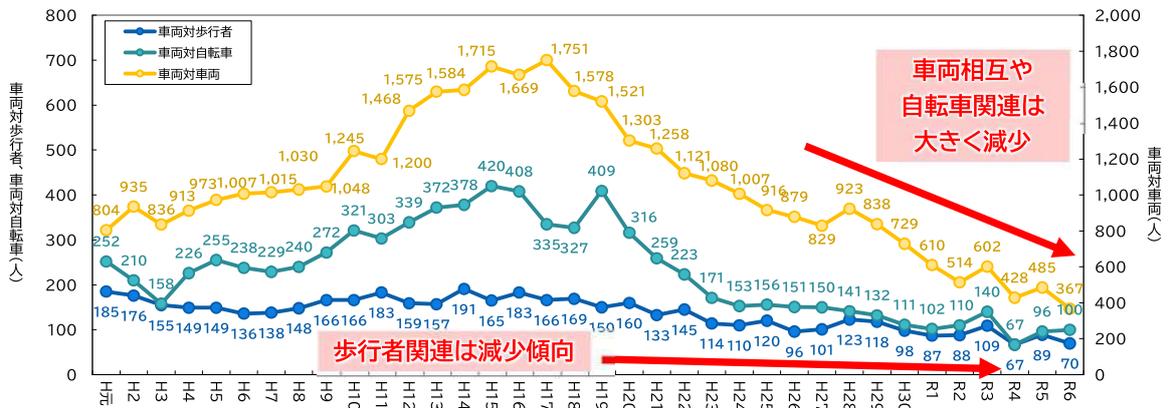
青字：市民アンケート調査結果より

歩行者・自転車空間の整備に対する意識の高まり	
・「誰もが安全・安心かつ快適に利用できる歩行者・自転車空間の整備」について、重要度が最も高く、満足度が最も低い。【P69】	
歩行者	・歩行者関連事故は減少傾向 ・「居心地がよく歩きたくなるまちなか」を目指し、中心市街地活性化の取組を進めている。
自転車	・車両相互、自転車関連の事故は大きく減少 ・自転車の安全な利用のための法律および県の条例が整備されている。

【都市交通における課題】

- 歩行者が安全で快適に利用でき、歩きたくなるまちなか空間の創出
- 自転車が快適に通行できる空間や安全、安心に利用できる環境の整備

▼秋田市内車両対歩行者・自転車・車両事故死傷者数



資料：秋田県警察本部

(3) 少子高齢化と高齢者事故の状況

青字：市民アンケート調査結果より

少子高齢化の進行と高齢者事故の増加

- ・ 高齢化率は約31%、高齢者世帯数は約3.5万世帯（令和2年国勢調査）
- ・ 土崎駅周辺などで高齢化率50%超の地区が存在するほか、周辺地域でも高齢化率の高い集落が広範囲に点在
- ・ 交通事故は減少傾向にあるものの、高齢者事故の割合は増加
- ・ 高齢になった場合に「運転をやめる」と考えている市民は、約19%【P46】
- ・ 一方で、運転を続けることを考えている市民（「運転は続けるが機会は減らす（近所のみ等の運転）」、「運転はやめない」）は、約57%【P46】
- ・ 運転免許や自家用車を持たない人のうち、送迎してもらおうことが難しい人は約57%（今後、高齢化の進行により増加する見込み）【P46】

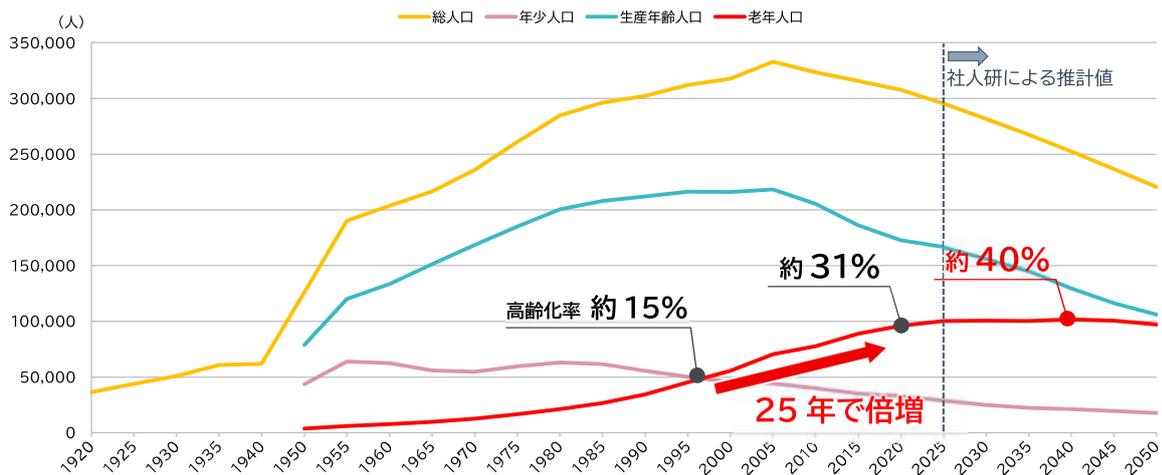
将来の見通し

- ・ 年少および生産年齢人口の減少と老年人口の増加が著しく、令和22年には全市の高齢化率が40%を超える見込み
- ・ 運転免許返納者など、公共交通を必要とする層の市内全域での増加が見込まれる。
- ・ 子育て環境の充実に向けた、子どもや子育て世代が安心できる交通安全の確保が求められる。

【都市交通における課題】

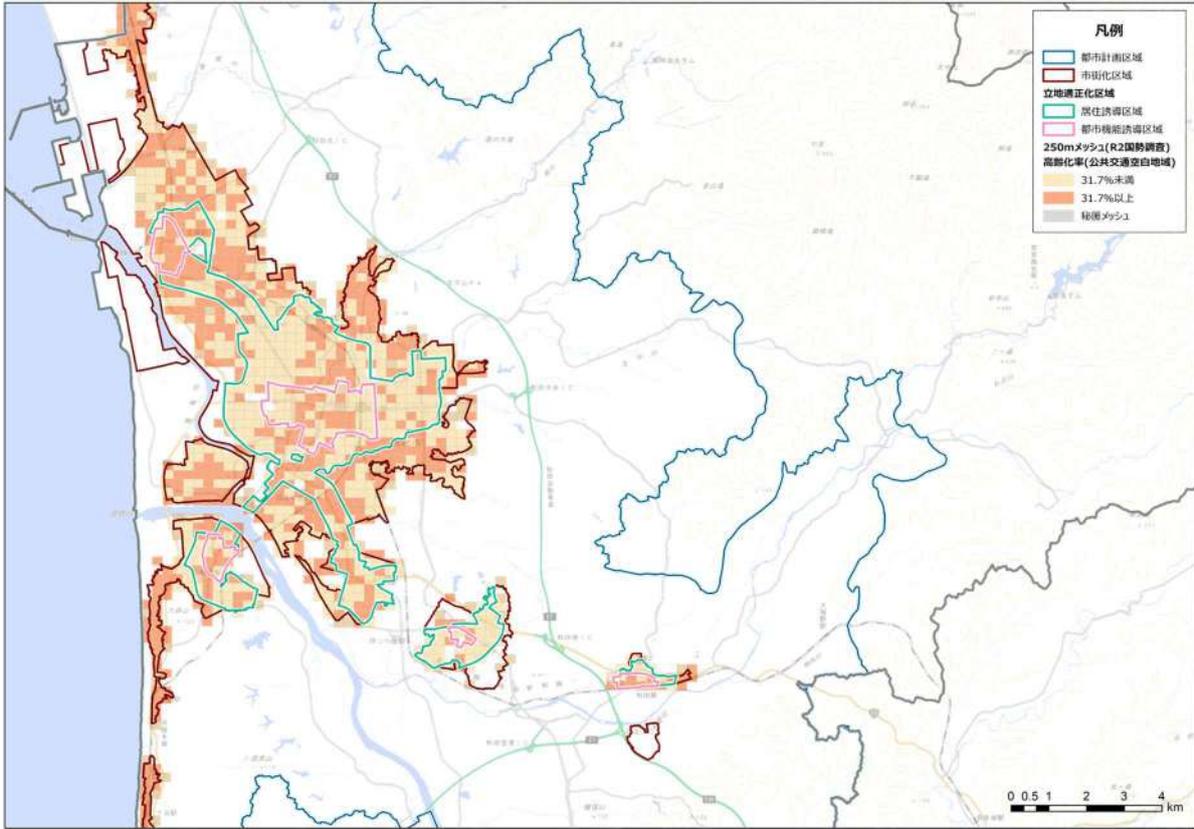
- 超高齢社会に対応した、あらゆる世代にとって安全な道路空間の整備
- 高齢者をはじめとした、あらゆる世代が利用しやすい移動手段の確保

▼年齢3区分別人口の推移



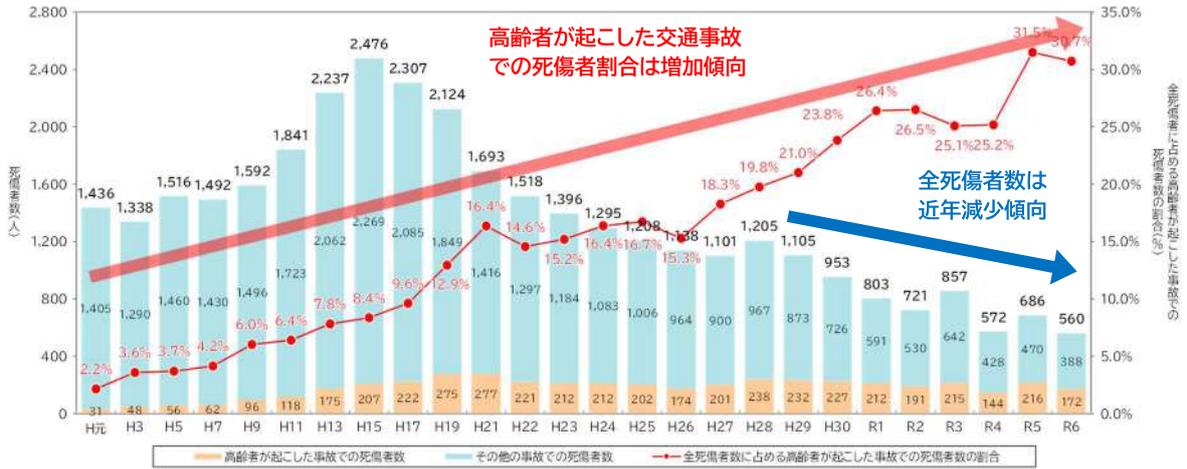
資料: [1920~2020] 国勢調査
 [2025~] 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口令和5（2023）年推計」
 ※年少人口：15歳未満、生産年齢人口：15歳以上65歳未満、老年人口：65歳以上

▼市街化区域内の高齢化率



資料：R2 国勢調査

▼秋田市内における交通事故死傷者数の推移



資料：秋田市 令和6年 秋田市における交通事故状況

(4) 中心市街地の状況

中心市街地全体の回遊性が低い	
<ul style="list-style-type: none"> あきた芸術劇場ミルハスの開館に合わせ、中心市街地循環バス「ぐるる」の運行経路変更 過去5年の歩行者・自転車通行量は、コロナ禍の落ち込みから未だ回復途上であり、にぎわい創出の取組を継続していくことが重要 第2期秋田市中心市街地活性化基本計画の策定後、駅前商業地の地価が上昇しており、さらなる人の流れの創出や定着につなげる取組が必要 	
取組の評価	<ul style="list-style-type: none"> ●歩行者・自転車通行量は、コロナ禍の影響からの回復途上 ●中心市街地の人口は増加傾向 ●商業環境や居住環境、公共交通網をはじめとする交通環境についての市民の評価が低い。 ●低未利用地の約8割が平面駐車場に活用されているにも関わらず、市民・商業主・居住者・来訪者のいずれも駐車場に対する不満を挙げている。

【都市交通における課題】

- 中心市街地への来訪を促すとともに、回遊性を高め、にぎわいの創出に寄与する交通環境の整備

▼ぐるる運行経路変更案内（抜粋）

6月5日(日)から **ぐるるの**
運行経路が変わります

青い車体にかわいいデザインでおなじみの中心市街地循環バス「ぐるる」が、あきた芸術劇場ミルハスの開館に合わせて運行経路が変わります。

運行経路▶買物広場→秋田駅西口→千秋公園入口→ミルハス前(6月5日から追加)→木内前→通町→ねぶり流し館前→大町通り→北都銀行前→五丁目橋→中通六郵便局前→南大通り・中通病院前→市民市場前→買物広場

*6月5日から「川反入口」が廃止となり、「ミルハス前」が追加されます。

問い合わせ 交通政策課☎(888)5766

出典：広報あきた 2022年5月20日号

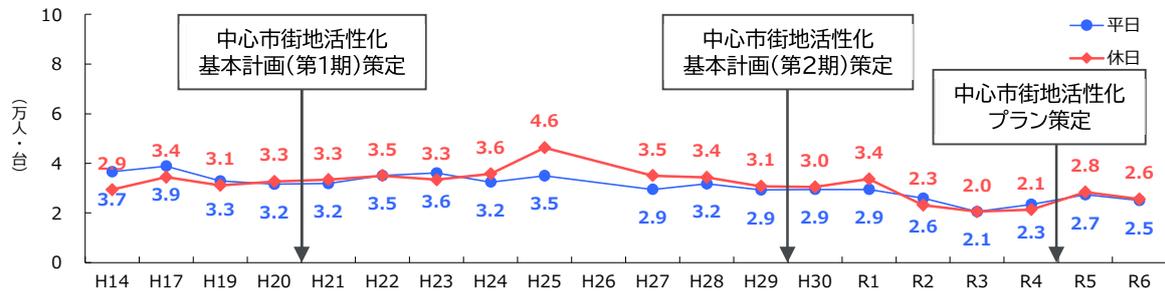
▼ぐるる走行状況

(ミルハス前バス停へ向かう様子)



撮影：R4.6.16

▼歩行者・自転車通行量の推移



資料：秋田市中心市街地活性化プラン
 秋田市中心市街地歩行者・自転車通行量調査結果
 ※H26は調査時期・地点が例年と異なるため対象外
 ※中土橋はR4より追加されたため対象外

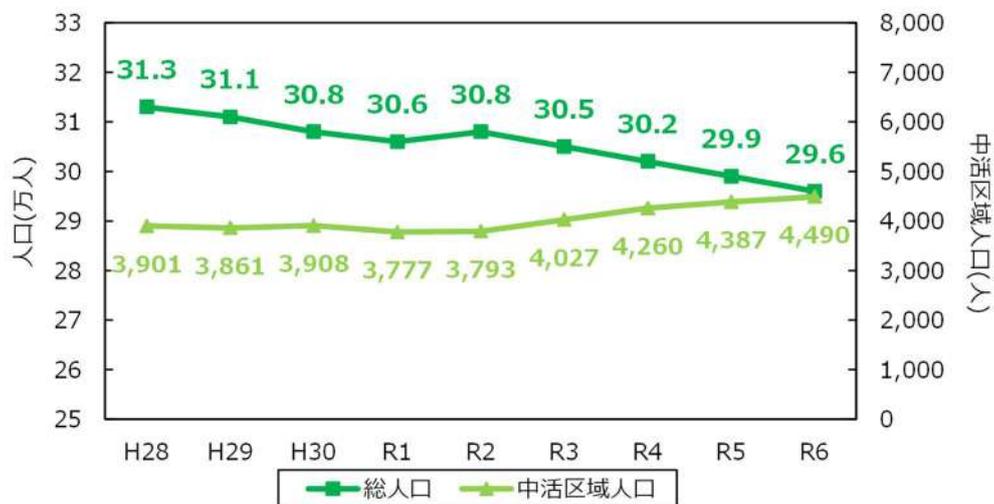
▼歩行者・自転車通行量の地点別内訳表

(単位：人)

地点	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
1 ぼぼろーど東口	10,056	10,491	9,127	9,507	7,275	6,122	7,225	8,083	8,197
2 フォンテ北	9,635	8,325	8,574	8,398	7,838	6,326	6,354	10,038	7,032
3 アトリオン北	1,446	1,098	1,247	1,375	898	809	840	1,307	1,332
4 アトリオン南	4,123	3,096	4,132	4,863	3,149	2,614	2,621	4,189	3,174
5 市民市場西	1,575	1,303	1,340	1,304	1,561	984	1,201	674	1,121
6 メガネの玉屋前	759	613	689	668	616	663	601	524	654
7 ヤマハ秋田店前	913	705	679	659	634	548	638	559	693
8 中土橋	-	-	-	-	-	-	1,892	2,746	4,154
9 キャッスルホテル南	978	888	964	976	590	407	496	452	467
10 木内北	1,407	1,499	1,437	1,455	1,298	1,115	1,209	876	1,244
11 山下金物店前	1,286	1,451	1,248	1,196	1,118	824	1,306	792	1,301
12 大町公園橋	307	228	286	265	164	128	627	124	242
合計	32,484	29,695	29,721	30,664	25,140	20,539	24,738	30,364	29,341

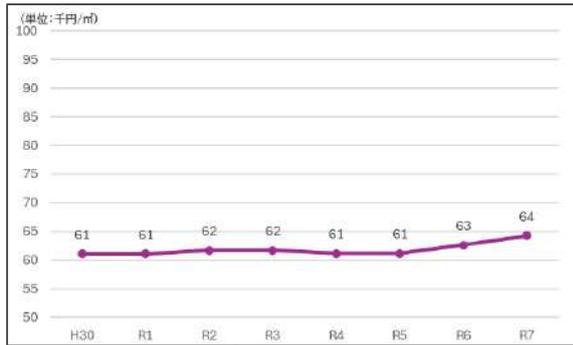
青字：最大通行量、赤字：最小通行量
 資料：秋田市中心市街地活性化プラン

▼秋田市の総人口と中心市街地活性化区域内人口の推移

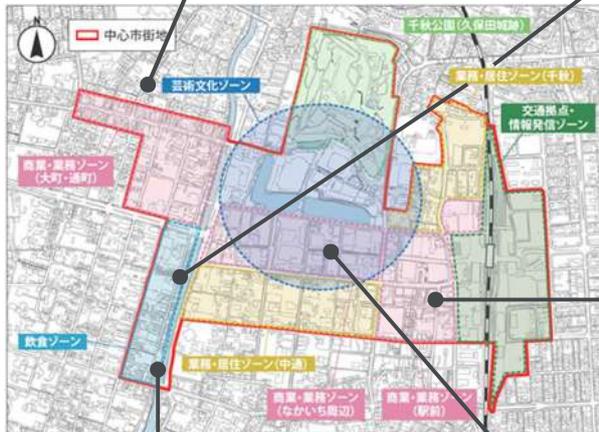
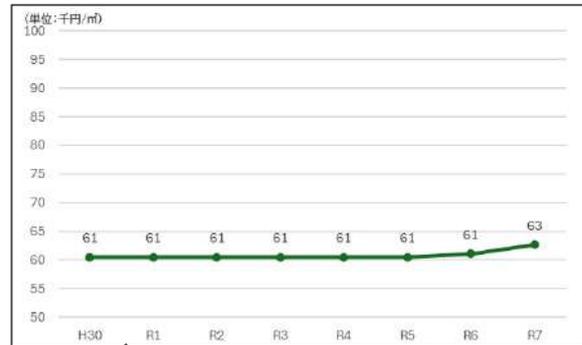


資料：秋田市中心市街地活性化プラン 令和6年度フォローアップ報告書
 秋田市中心市街地活性化基本計画(第2期) 令和3年度最終フォローアップ報告書

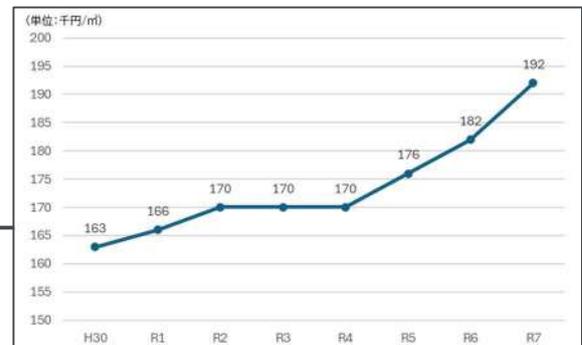
▼地価（保戸野通町 5 番 31 号）



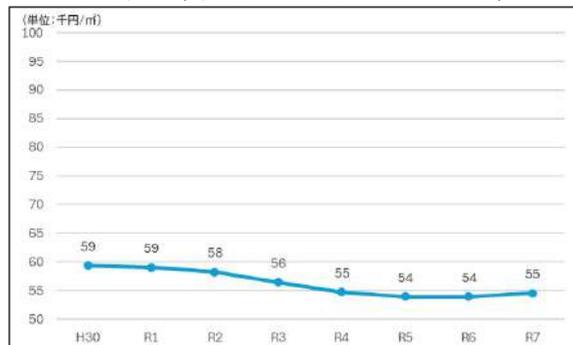
▼地価（中通三丁目 2 番 41 号）



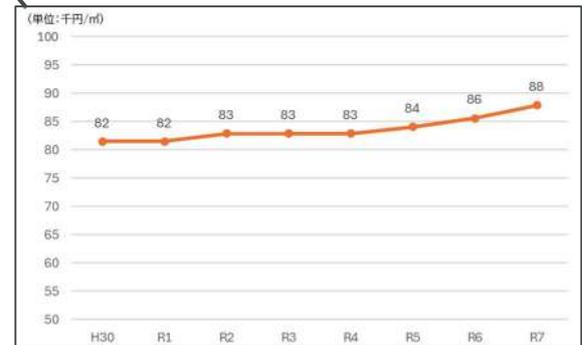
▼地価（中通二丁目 8 番 1 号）



▼地価（中通五丁目 1 番 10 号）

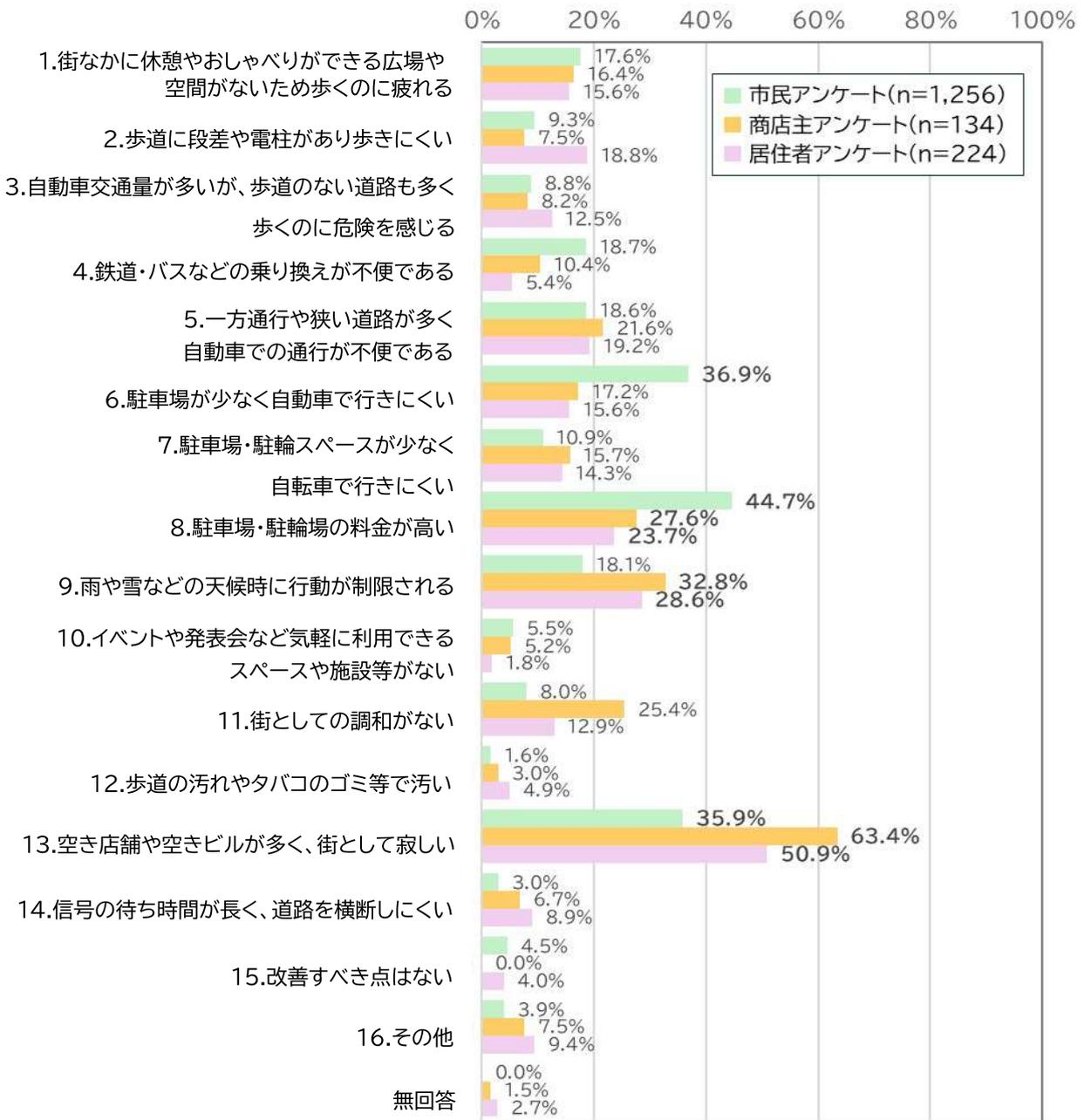


▼地価（中通二丁目 1 番 21 号）



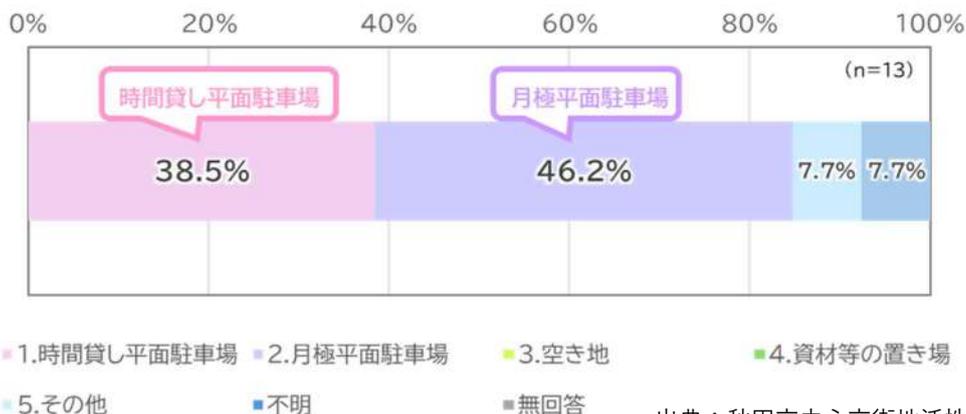
出典：秋田市中心市街地活性化プラン（本編）
 資料：秋田市中心市街地活性化プラン
 （資料編、令和6年度フォローアップ報告書）

▼中心市街地の環境で、改善した方がよいと思う点についてのアンケート結果



出典：秋田市中心市街地活性化プラン

▼中心市街地の低未利用地の利用状況についてのアンケート結果



出典：秋田市中心市街地活性化プラン

(5) 人口と市街地構造

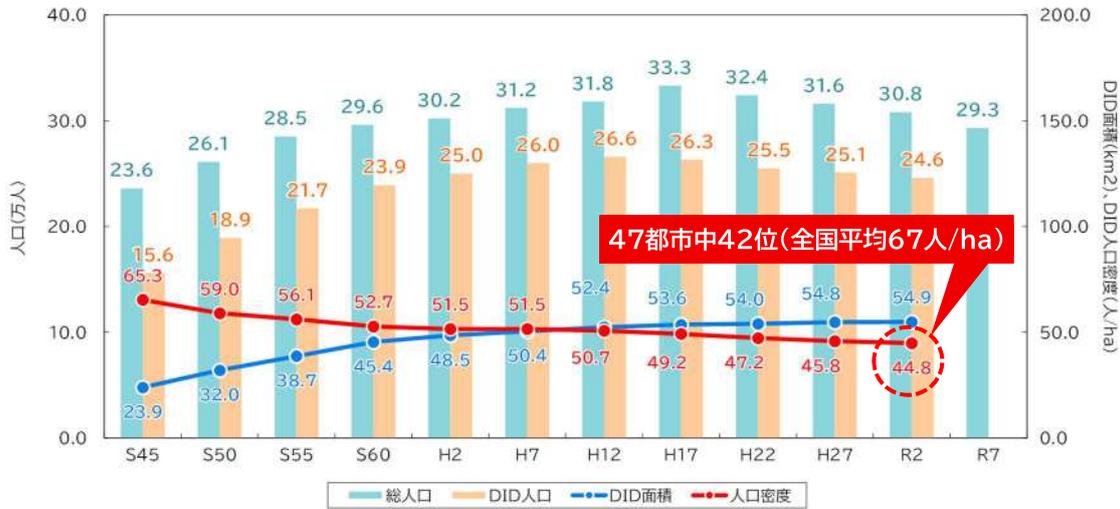
市街地の拡散・低密度化の進行	
<ul style="list-style-type: none"> ・総人口は平成17年をピークに減少、DID*人口は平成12年をピークに減少に転じており、市街化区域全域で減少が見られる。 ・DID人口密度44.8人/haは、全国平均66.6人/haと比べて低くなっている（令和2年国勢調査結果）。 ・中心部の秋田駅西口周辺(中通)や新屋駅周辺、河辺や雄和の集落全域で低密度化が顕著であるが、居住誘導区域内では居住人口は減少したものの人口密度は50人/haを維持 	
将来の見通し	<ul style="list-style-type: none"> ・令和32年には、秋田市総人口が約22.1万人（国立社会保障・人口問題研究所による推計値）となり、令和2年からの30年で約30%減少する見通し ・低密度化の進行により、市民1人当たりのインフラ維持・更新費が高くなるなど、投資効果の低い都市が形成

【都市交通における課題】

- まちづくりと連動し、多核集約型コンパクトシティの形成を促進する交通環境の整備

※DID：国勢調査により設定される「人口集中地区」のこと。原則として人口密度4,000人/km²以上となる基本単位区等が市区町村内で隣接し、それらの隣接した地域の人口が5,000人以上を有する地域が設定されている。

▼秋田市の総人口、DID人口と DID 面積、人口密度の推移



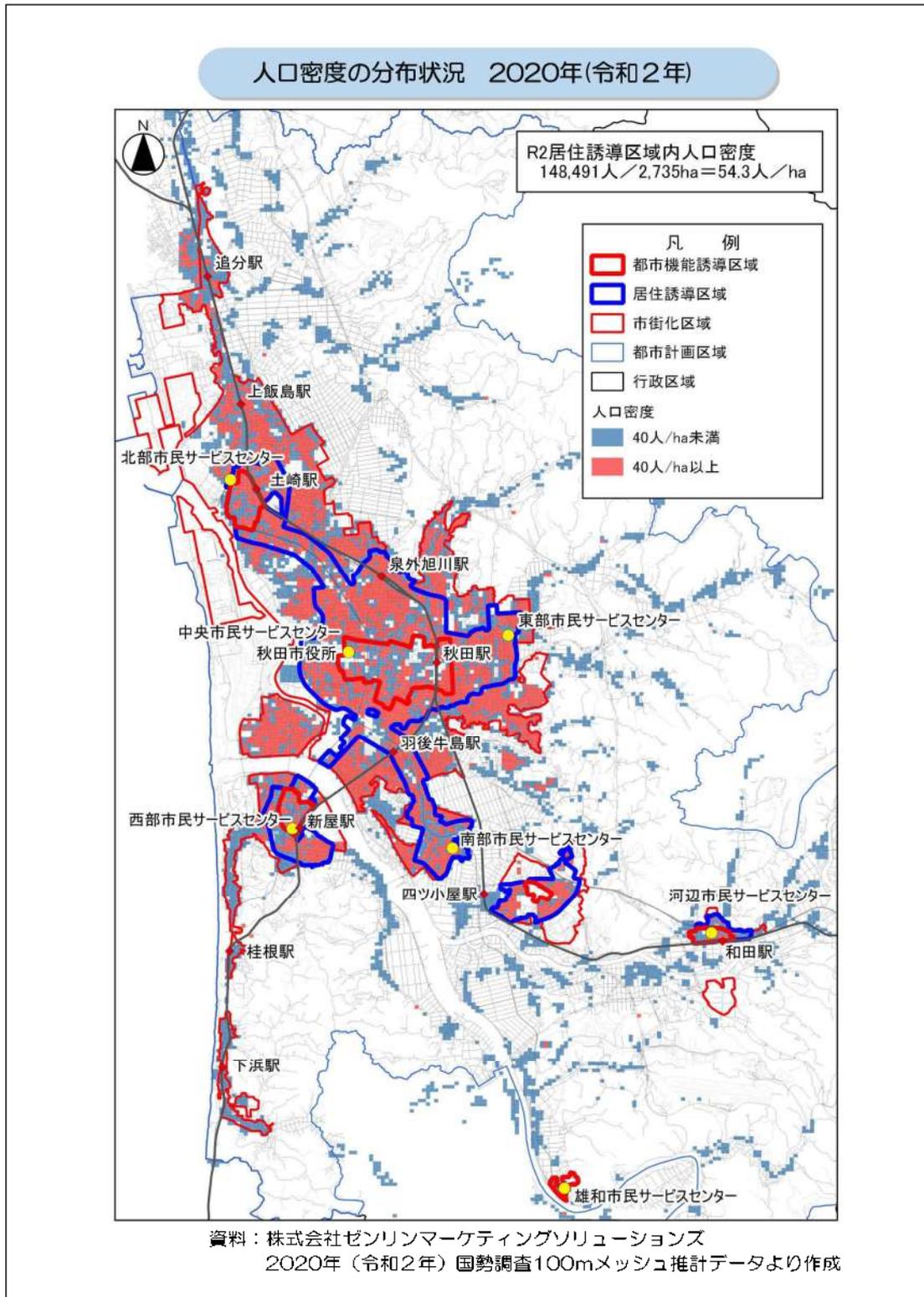
資料：[S45～R2]国勢調査・
[R7]秋田市人口世帯表

▼秋田市の人口と人口密度の推移



資料：[H22～R2] 国勢調査
[R7～R32] 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口
令和5（2023）年推計」

▼人口密度の分布状況



出典：秋田市立地適正化計画 中間評価報告書（全体版）

(6) 市民の公共交通に関する意識

青字：市民アンケート調査結果より

路線維持への要望が強い一方で、日常的に利用されない路線バス

- ・ほとんどの地域で、バス路線の維持への要望が強い。【P30】
- ・バスや電車の利用しやすさの評価については、半数以上は満足度が低い。【P31】
- ・秋田市全体で、約8割がバスを「ほとんど利用しない」と回答【P31】
- ・「路線バスの利便性向上等に向けた取組の推進」に対する重要度が高いものの、満足度は低い。【P69】
- ・運転免許や自家用車を持たない人のうち、送迎してもらうことが難しい人は約57%（今後、高齢化の進行により増加する見込み）【P46】
- ・公共交通の利用理由は「駅やバス停が近い」や「費用が安い」が挙げられている一方、利用しない理由として「利用したい時間に合う便や目的地への移動に使える路線がない」との意見が挙げられている。【P50・54】
- ・公共交通への不満として「運行間隔」、「運行している時間帯」、「待合環境」、「運賃」などに関する指摘が多く、望まれるサービスとして「リアルタイム運行情報の発信」、「わかりやすい運賃設定」、「運転免許返納者への割引」などが挙げられている。【P59・67】
- ・公共交通の乗換について、「上屋、椅子、トイレ」などの天候に左右されない環境のほか「乗換に関する情報提供」など快適に過ごせる機能が備わっている拠点であれば、待ち時間に対する許容範囲が拡大【P68】

【都市交通における課題】

- 地域の実情や利用者ニーズを考慮した適切な交通施策の実施による利便性向上

● 秋田市の施策で力を入れてほしいもの(全34施策)

地区別 (全34施策中上位5位)

順位	中央地域	東部地域	西部地域	南部地域	北部地域	河辺地域	雄和地域
1	冬期の除雪	冬期の除雪	冬期の除雪	冬期の除雪	冬期の除雪	冬期の除雪	冬期の除雪(※)
2	雇用対策	雇用対策	雇用対策	雇用対策	雇用対策	子育て支援	道路交通網の整備(※)
3	バス路線の維持	バス路線の維持	バス路線の維持	バス路線の維持	バス路線の維持	雇用対策(※)	雇用対策(※)
4	中心市街地のにぎわい創出	商工業の振興や地元経済の活性化	中心市街地のにぎわい創出(※)	防災対策	高齢者福祉	移住の促進や関係人口の創出・拡大(※)	子育て支援(※)
5	防災対策	防災対策	防災対策(※)	高齢者福祉	子育て支援	防災対策	バス路線の維持(※)
5	-	-	-	-	-	-	商工業の振興や地元経済の活性化(※)
5	-	-	-	-	-	-	移住の促進や関係人口の創出・拡大(※)

※同率順位

資料：「秋田市しあわせづくり市民意識調査V」令和6年8月～9月実施

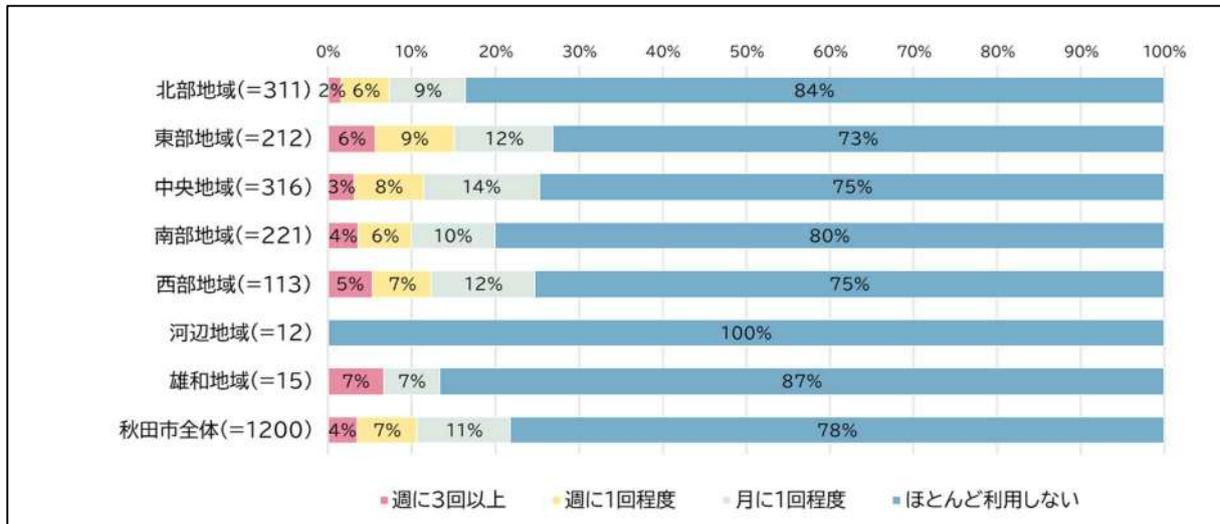
●秋田市の分野別住み心地の評価(全31施策)

秋田市全体で評価が低い分野 (全31施策中上位10位)

順位 (今回)	順位 (前回)	項目	「どちらかといえば悪い」「悪い」の割合 (前回調査比)
1	1	産業や雇用の状況	72.2% (+2.2ポイント)
2	2	冬期の除雪	66.9% (+4.6ポイント)
3	4	バス、電車などの利用のしやすさ	62.2% (+3.8ポイント)
4	3	まちのにぎわい	59.8% (-0.7ポイント)
5	14	大雨、地震など自然災害への安全性	54.7% (+29.4ポイント)
6	5	観光地としての魅力	51.8% (-1.4ポイント)
7	6	経済・学術交流などの国際化の進みぐあい	48.1% (+7.5ポイント)
8	7	レジャー・娯楽などレクリエーションのしやすさ	40.4% (+1.3ポイント)
9	9	道路の整備状況	36.5% (+6.0ポイント)
10	8	高齢者・障がい者の生活のしやすさ	33.1% (-2.1ポイント)

資料：「秋田市しあわせづくり市民意識調査V」令和6年8月～9月実施

▼バスの利用状況 (地域別)



資料：市民アンケート調査結果 令和7年9月実施

(7) 公共交通の状況

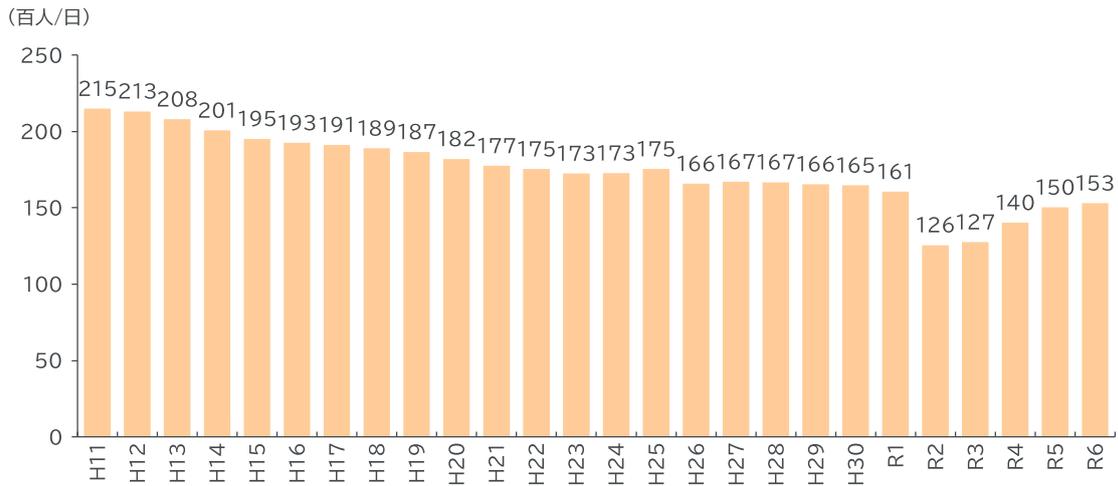
緑字：データ分析結果より

公共交通網は市街地を概ねカバーするものの、利用者数は減少傾向	
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用者数は、コロナ禍の落ち込みから令和6年度には約1万5千人/日まで回復したものの、コロナ禍前の水準には戻っておらず、回復途上にある。 ・秋田駅と土崎駅の間に開業した泉外旭川駅へ路線バス、マイタウン・バスが乗り入れ
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・令和6年度の利用者数は、令和元年に対し約18%減少 ・秋田駅から放射状ネットワークを形成 ・公共交通利用圏（鉄道駅：800m圏内、バス停：300m圏内、エリア交通：運行範囲内）は、総人口の97.9%をカバー ・路線バスの運送収入は減少傾向
マイタウン・バス	<ul style="list-style-type: none"> ・令和6年度の利用者数は、令和元年と比べて、2割以上減少 ・利用者の減少に加え、人件費や車両の老朽化に伴う修繕費等の増加により、市の負担は増加傾向
エリア交通	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地において路線バスの減便、廃止による時間的空白地帯を埋めるため、地域内移動の手段として、令和4年度から実証運行を開始し、以降、段階的に導入 ・医療施設や商業施設への移動など、日常生活を支えるセーフティネットとして機能 ・利用者の増加と共に乗合率が増加し、運行効率が向上
データ分析 (人流データ・ICカードデータ)	<p>[人流] ・各地域と中央地域との往来が多く、特に西部地域では中央地域との往来が約4割もあり、中央地域とのかかわりが日常生活に欠かせないことがうかがえる。【P74】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北部地域では、自地域内滞在が約5割を占め、自地域で生活が完結する傾向が見られる。【P74】 <p>主要な目的地【P75】</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 中央地域：県庁、市役所、秋田駅 北部地域：秋田厚生医療センター 南部地域：イオンモール秋田、秋田赤十字病院 東部地域：秋田大学医学部附属病院 <ul style="list-style-type: none"> ・南部地域では、ほかの地域と比較し、人流に対するバスの供給割合が低くなっているほか、朝のピーク時間帯であってもバスの運行がない地域が見られる。【P75】 <p>[IC] ・いずれの地域も中央地域との往来が多く、特に北部地域と西部地域は、全体の約70%を中央地域発着が占める。人流データ分析結果と同様、中央地域とのかかわりが日常生活に欠かせないことがうかがえる。【P76】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一方、南部地域は地域内移動の割合が2割弱だが、中央地域だけでなく、河辺・雄和などさまざまな地域からの発着がみられる。【P77】 ・60分以内での乗換回数は乗車回数全体の約10%を占める。【P78】

【都市交通における課題】

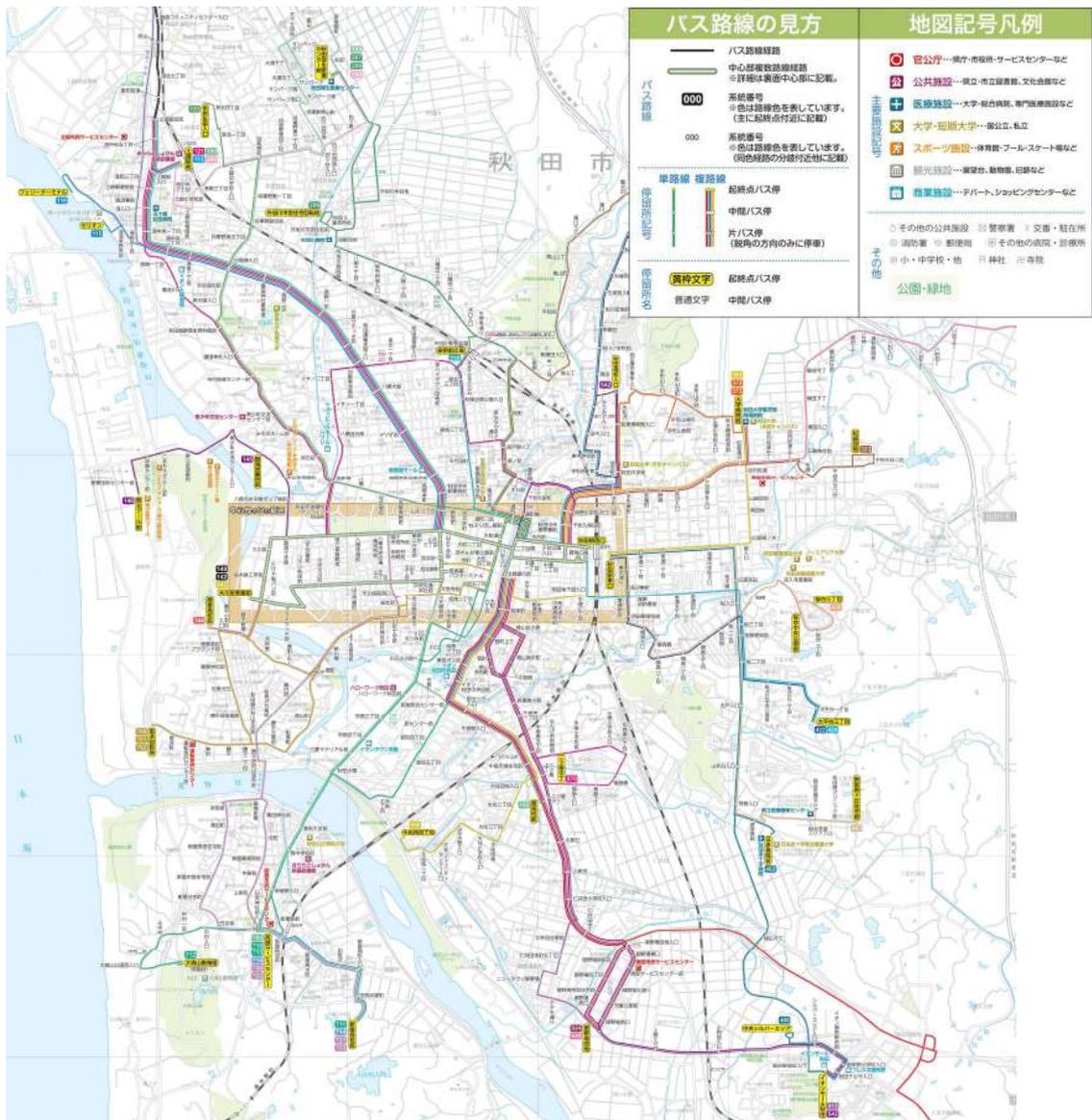
- 公共交通利用者の確保・維持に向けた取組の推進
- 人流を踏まえた公共交通サービスの提供

▼JR 駅 1 日平均乗車人員の推移（秋田市内有人駅計）



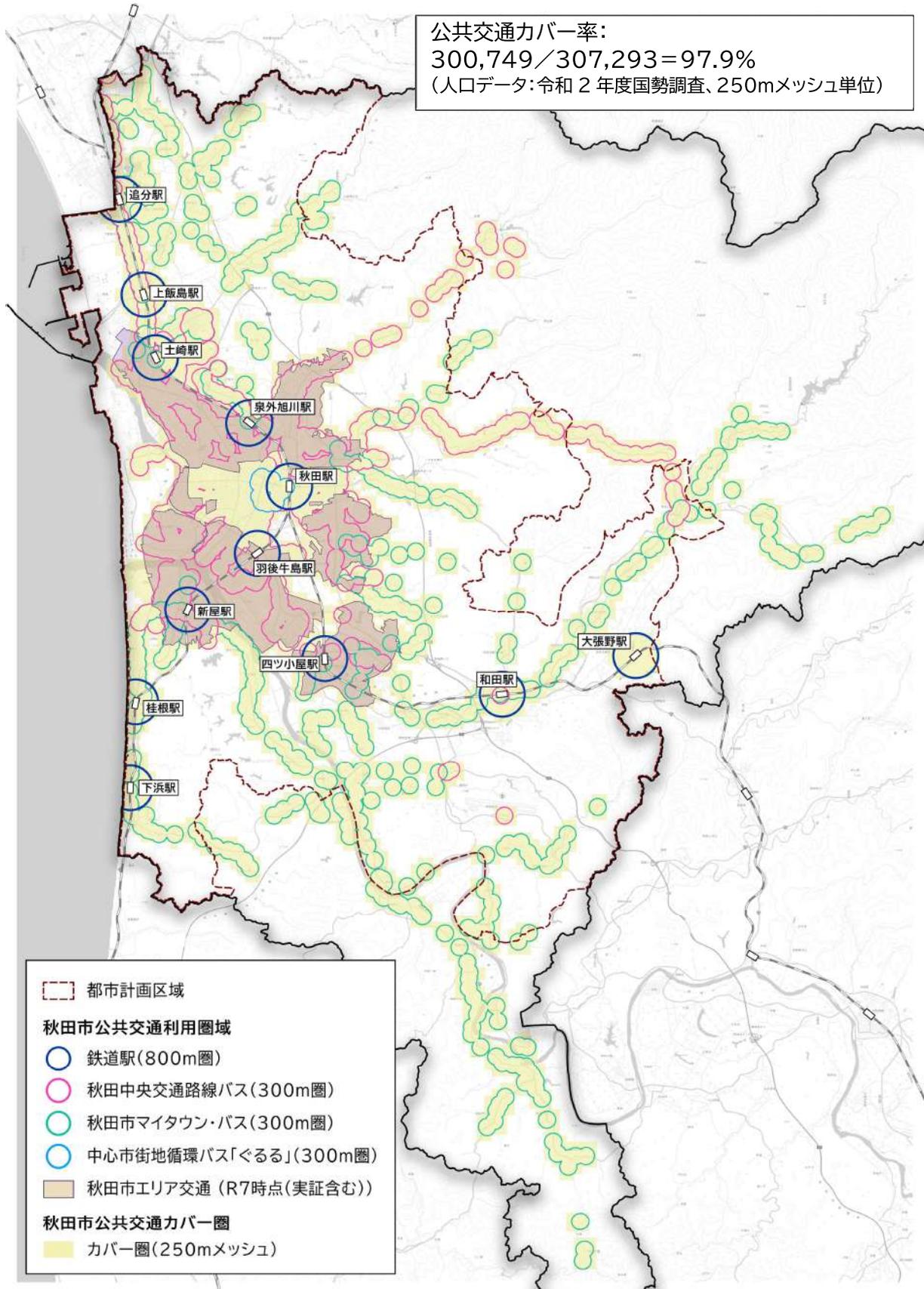
資料：東日本旅客鉄道株式会社ホームページ
 ※秋田市内有人駅…秋田駅、土崎駅、追分駅、羽後牛島駅、新屋駅、和田駅
 ※平成21年以降は無人員の乗車人員の推計未実施

▼秋田市からの放射状ネットワーク（路線バス）

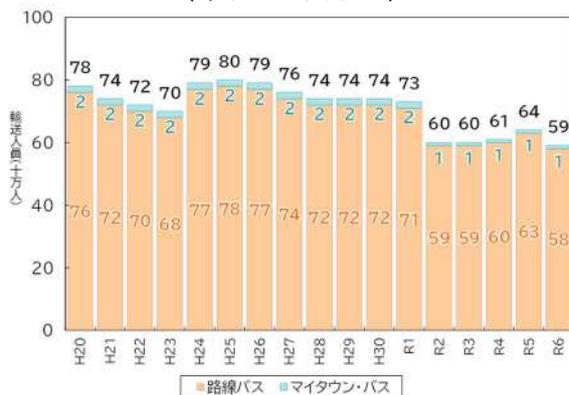


資料：秋田中央交通（株）

▼公共交通カバー圏

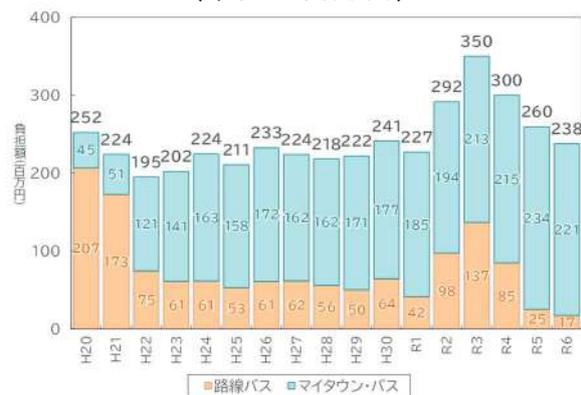


▼バス輸送人員の推移
(単位：十万人)



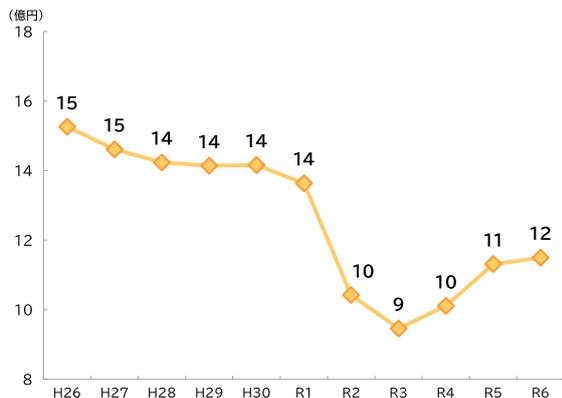
資料：秋田市交通政策課

▼市内のバスに対する秋田市負担額
(単位：百万円)



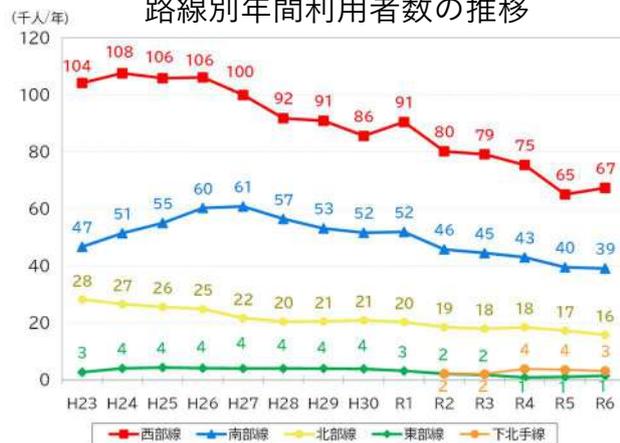
資料：秋田市中央交通（株）・秋田市

▼市内のバス運送収入
(単位：億円)



資料：秋田市交通政策課

▼秋田市マイタウン・バスの
路線別年間利用者数の推移



資料：秋田市交通政策課

(8) 自動車利用と渋滞状況

青字：市民アンケート調査結果より

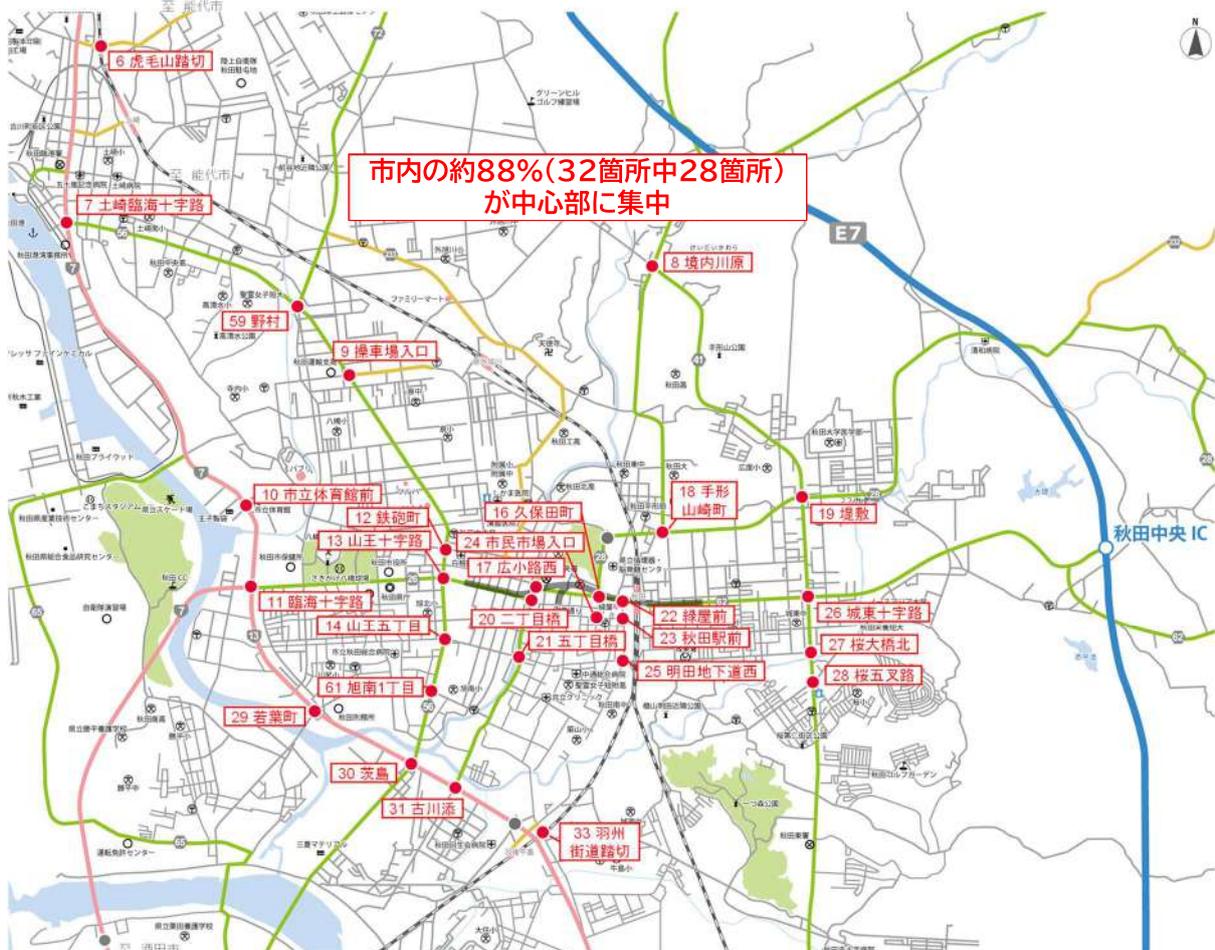
自動車依存率が高く、中央地域に集中する交通により渋滞が発生

- ・ 自家用車利用率は、通勤・買い物ともに約7割もあり、自家用車依存の傾向が顕著【P49】
- ・ 主要渋滞箇所は、市内に32箇所あり、うち28箇所（約88%）が中心部に集中
- ・ 各種対策を実施したものの、市内各拠点と中心部との移動時間の短縮には至っていない。
- ・ 運輸部門の大半を占める自動車交通による二酸化炭素排出削減を目標にノーマイカーデーを継続、時差出勤参加者数は増加傾向

【都市交通における課題】

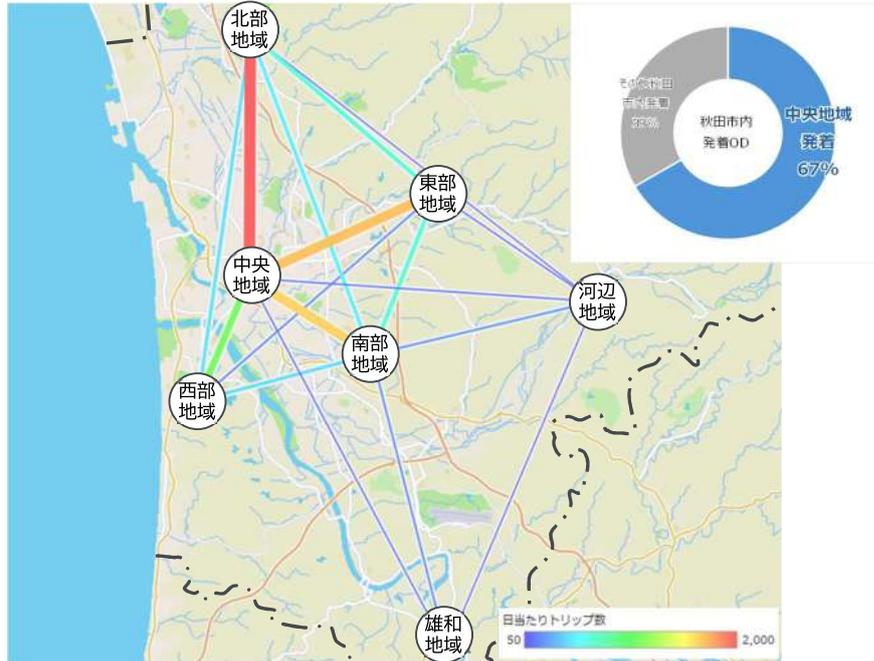
- 自家用車から公共交通への転換等による交通渋滞の緩和と二酸化炭素排出量の削減

▼秋田市中心部の主要渋滞箇所



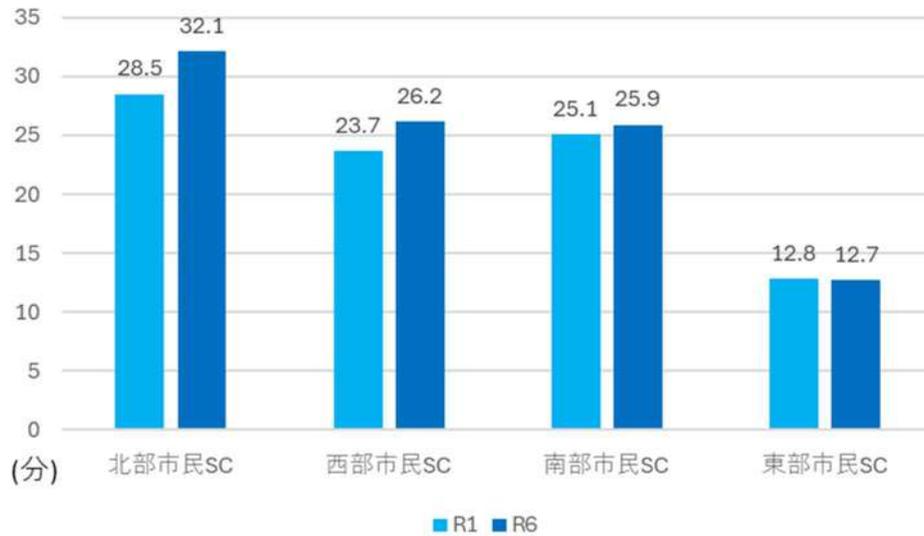
資料：令和7年度第1回秋田県渋滞対策推進協議会（令和7年7月28日資料）

▼秋田市内 OD 内訳（自動車による移動）



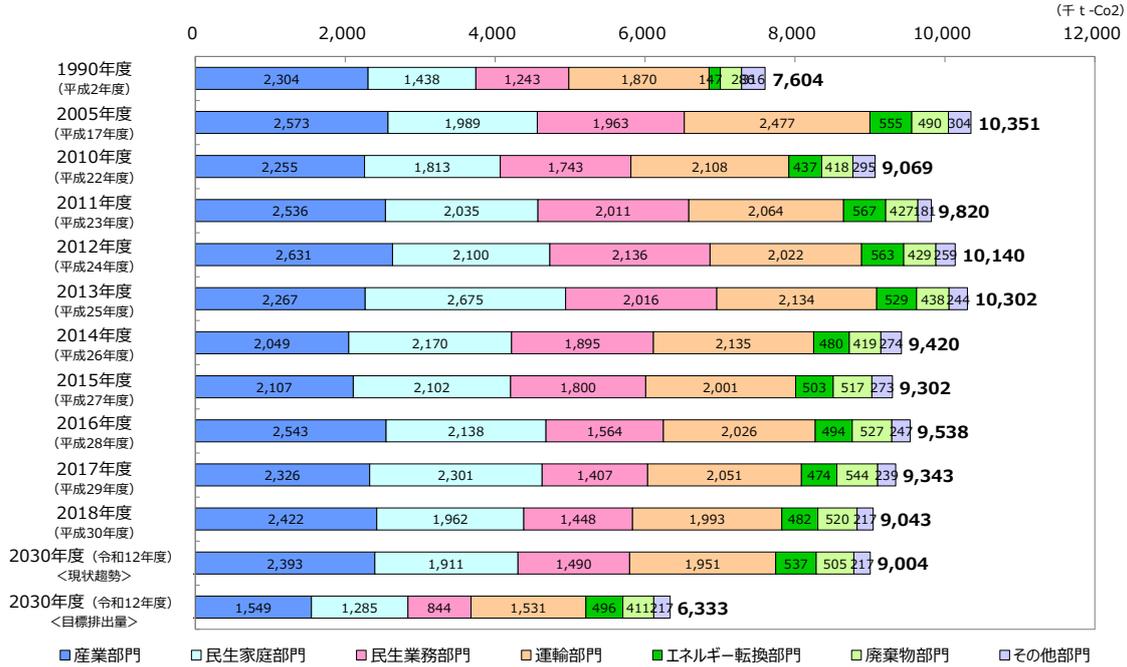
資料：スマホGPS人流データ（プログウォッチャー）集計結果（2021年5月）

▼各サービスセンターから秋田駅までの所要時間（ピーク時）



資料：ETC2.0プローブデータ 朝ピーク時（7～8時台）

▼秋田県の二酸化炭素排出量と削減目標値



出典：第2次秋田県地球温暖化対策推進計画【改訂版】2022-2030

▼ノーマイカーデーの取り組み

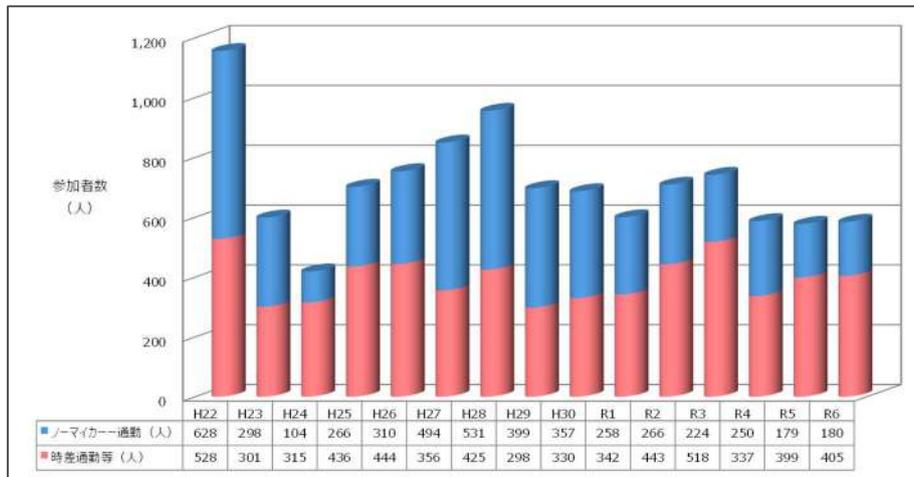
令和6年度の実績

実施日：令和6年10月25日(金)

実績：ノーマイカー通勤参加者180名、時差通勤などの参加者405名

この1日で **約0.6トンのCO₂** を削減

▼秋田市ノーマイカーデー10月重点実施月における実績



資料：秋田市交通政策課

(9) 冬期交通条件の悪化

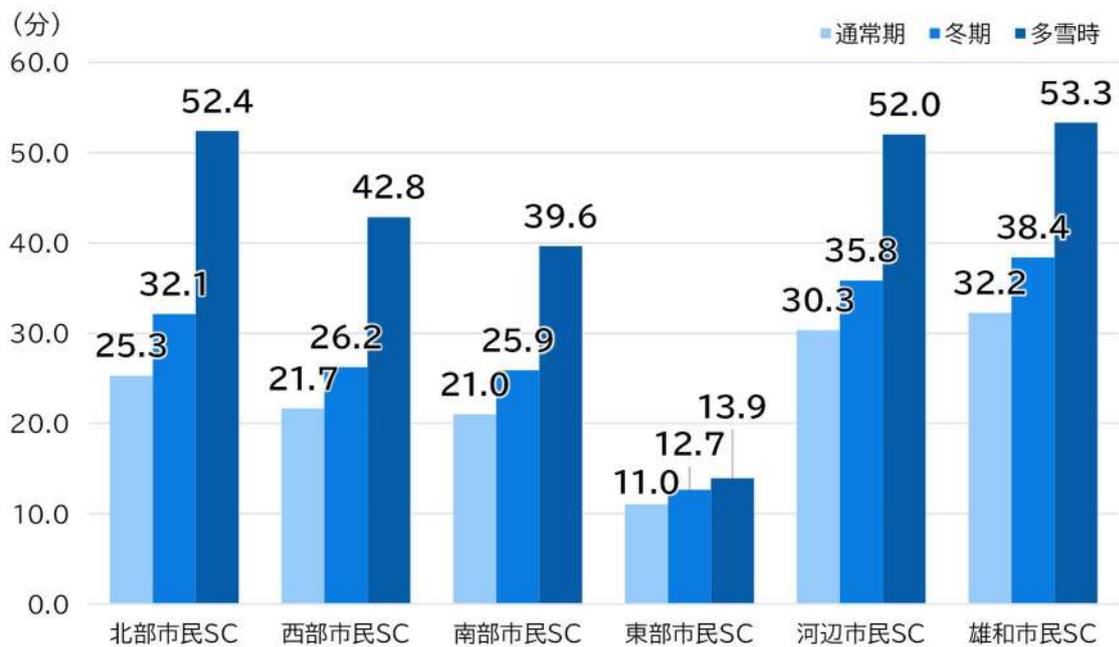
冬期の事故や速度低下、移動制約

- ・冬期は、積雪に伴う通勤や通学にかかる所要時間の長時間化に加え、交通事故が多いといった問題が発生し、市民の移動の制約となっている。

【都市交通における課題】

- 冬期も安全に利用できる道路環境の整備

▼各サービスセンターから秋田駅までの所要時間



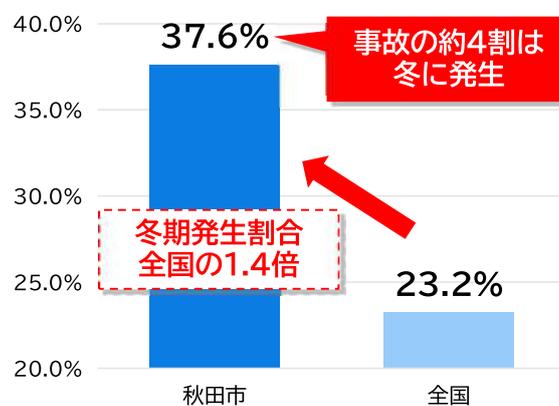
出典：ETC2.0プローブデータ 朝ピーク時（7～8時台）

[通常期] R6.9～11（平日）

[冬期] R6.12.8～R7.3.18（平日）

[多雪時] R6.12.17

▼冬期（12～3月）の事故発生割合（令和6年）



出典：[全国] 警察庁 交通事故統計月報

[秋田市] 令和6年 秋田市における交通事故状況

(10) バス利用の低迷と関連指標の整理

青字：市民アンケート調査結果より

市街地が拡大しそれらを網羅する幹線道路整備も着々と進展したものの、人口減少社会を迎え、市街地の低密度化が進行

- ・ DID面積は約1.4倍に拡大、それをカバーする幹線道路の整備率も約2.6倍に増加
- ・ 市街地や幹線道路網が拡大する一方で、人口減少社会を迎え、市街地の人口密度は約0.8倍と低密度化が進行

自動車保有台数や運転免許保有者は高止まりしているが、バスの利用者数は減少傾向に歯止めがかからず利用低迷

- ・ 自動車保有台数は約2.3倍に増加し、軽自動車は未だ増加傾向
- ・ 運転免許保有者数は約1.7倍に増加したが、全国的には若年層に減少傾向が見られる。
- ・ 運転免許返納者数は、令和5年度まで減少傾向であったが、令和6年度は増加に転じている。
- ・ 路線バス利用者は約88%という大幅な減少

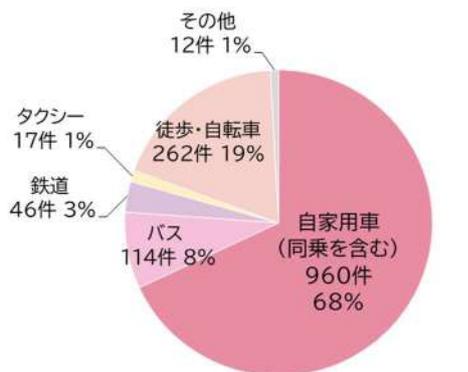
※上記の変化率はすべて昭和55年を1.0とした値で記載

- ・ 主な外出時の交通手段は約8割が自家用車（自分で運転+送迎）【P49】
- ・ バスを利用しない理由では、回答者の約3割が便数や路線に関して言及【P54】
- ・ 高齢になった場合、運転をやめると考えている人は全体の約2割【P46】

【都市交通における課題】

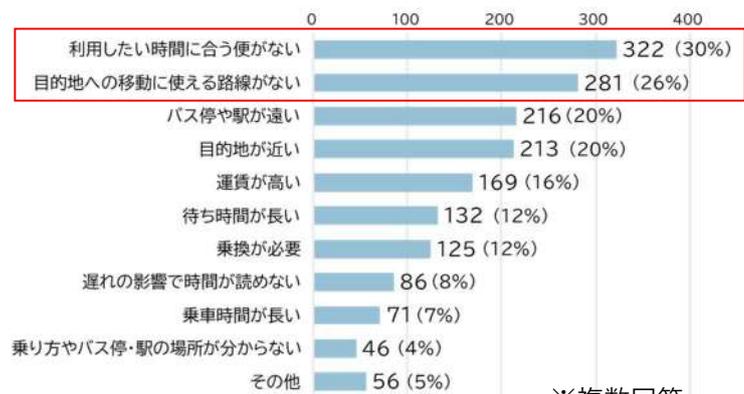
- 市民生活を支えるセーフティネットとして、公共交通ネットワーク全体の見直しによる、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現

▼主な外出時の利用交通手段



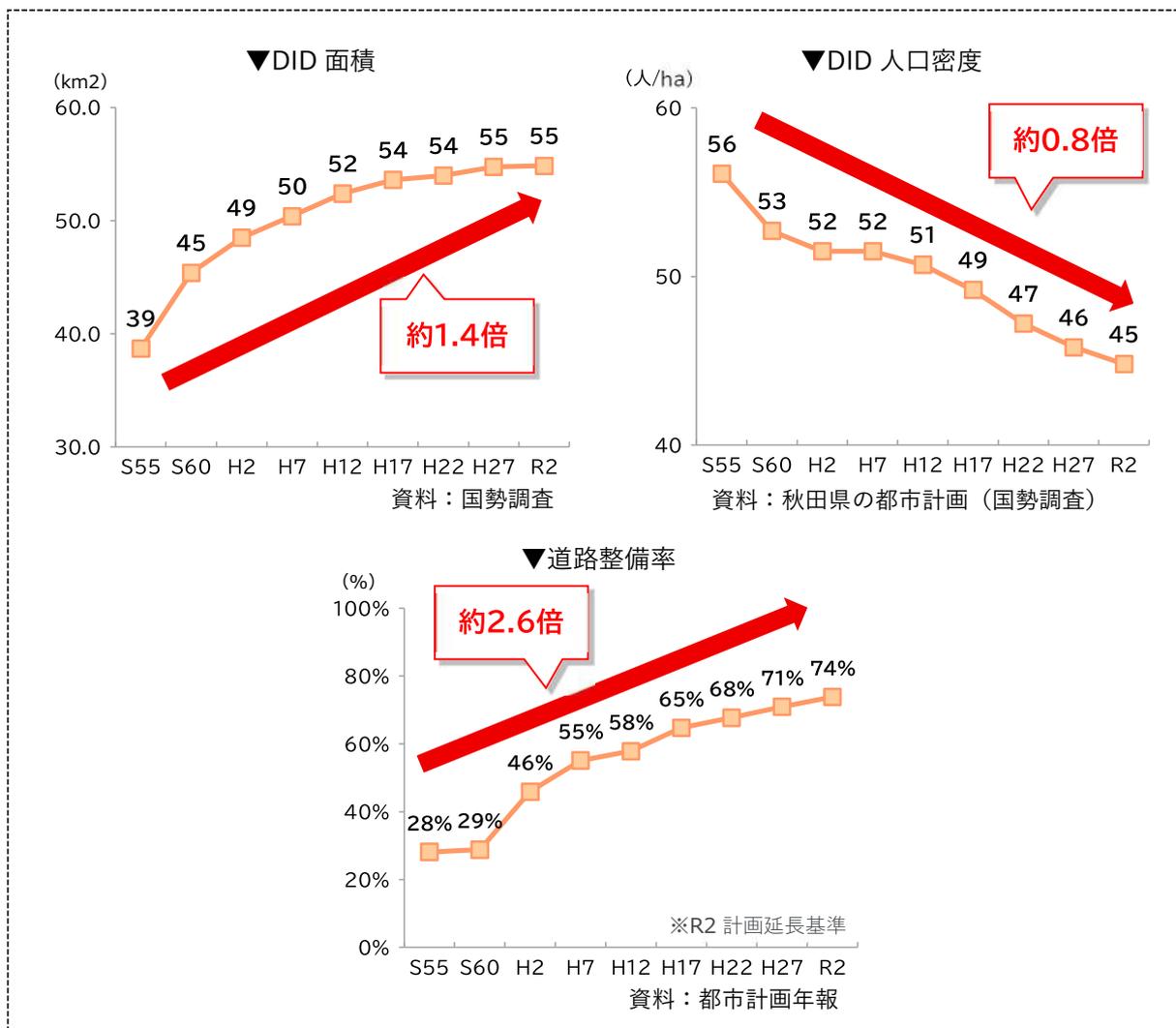
※複数回答

▼バスを利用しない理由



※複数回答

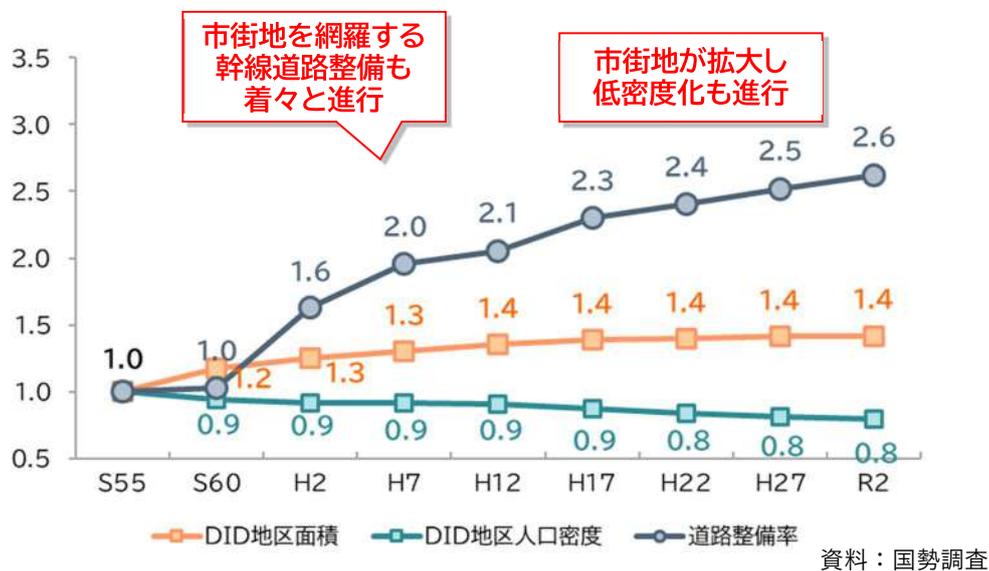
資料：市民アンケート調査結果 令和7年9月実施

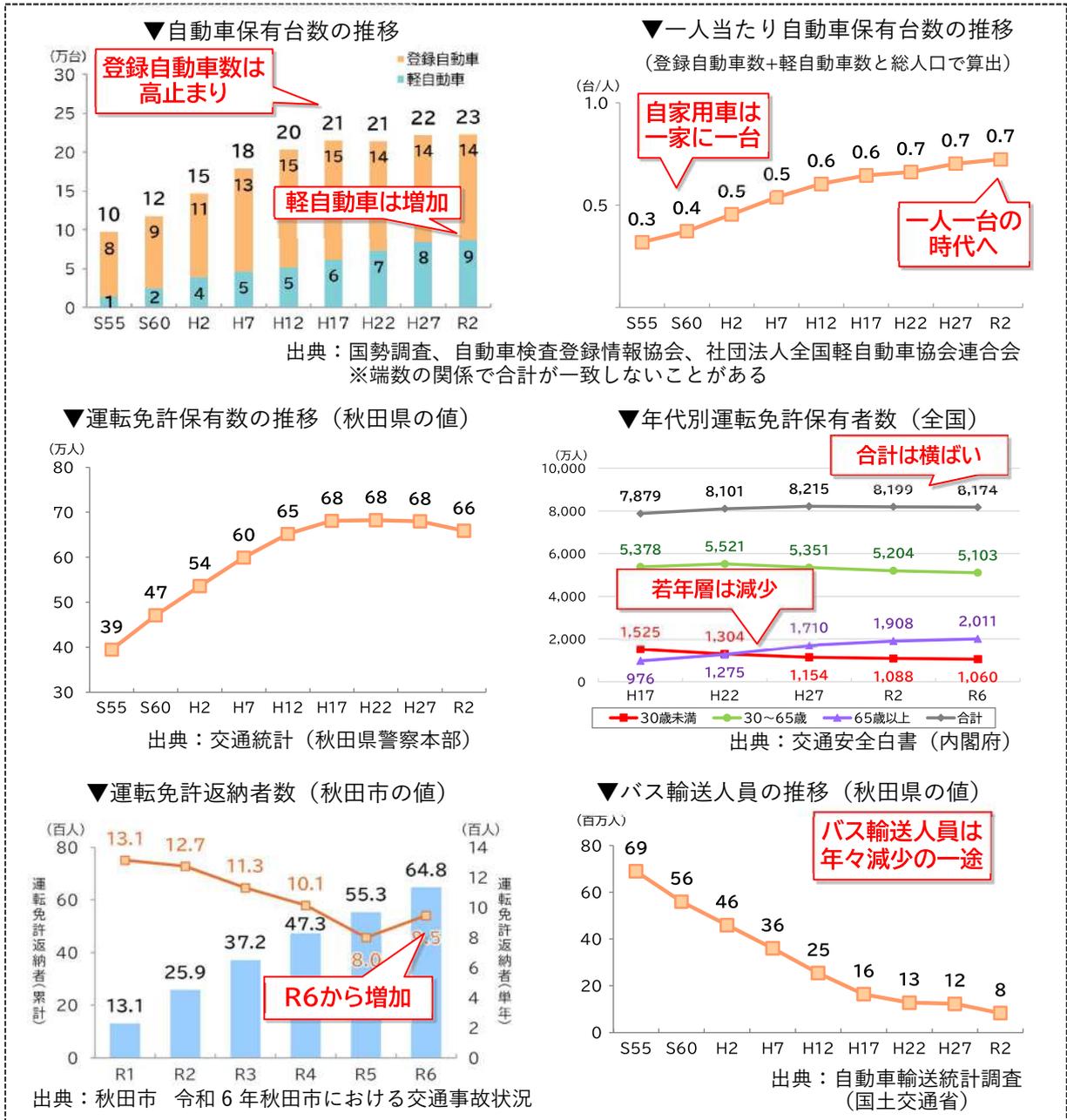


※端数の関係で合計や伸び率が一致しないことがある

昭和 55 年を基準に伸び率を整理

▼DID 面積・DID 人口密度・道路整備率（伸び率：S55 基準）

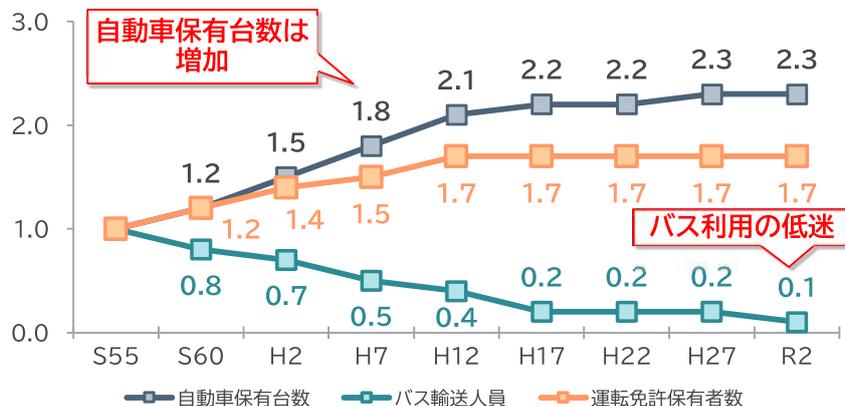




昭和55年を基準に伸び率を整理

※端数の関係で合計や伸び率が一致しないことがある

▼自動車保有台数・運転免許保有者数・バス輸送人員 (伸び率：S55 基準)



資料：自動車検査登録情報協会、社団法人全国軽自動車協会連合会、自動車輸送統計調査、交通統計 (秋田県警察本部)

1-4 市民アンケート調査結果

計画の策定に当たり、市民ニーズを把握するためのアンケート調査を実施しました。

▼令和7年度市民アンケート調査結果（1/31）

(1) アンケート調査の目的

本調査では、下記を目的に WEB アンケートを実施。

- ・日常外出実態や公共交通等の利用実態を明らかにすること
- ・公共交通施策に対する市民や利用者のニーズの把握
- ・前計画で位置つけた施策の評価（重要度・満足度）

(2) 実施概要

1) アンケート配信対象エリア

- ・秋田市内に在住の15歳以上のWEBモニター登録者1,200サンプルを目標に回収を行った

2) 調査期間

- ・令和7年9月3日（水）18時～9月9日（火）18時の約6日間で実施した

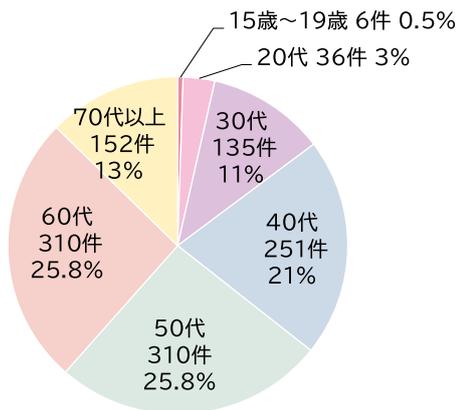
3) 設問項目

項目	主な把握事項	
1. 利用特性	回答者属性	年代、性別、居住地域、職業、家族構成
	運転免許や自家用車の保有状況	運転免許の保有状況、自家用車の保有状況、送迎の状況、高齢になった際の運転と代替手段
	交通系 IC カードの保有状況	交通系 IC カードの保有状況
	日常的外出行動	外出目的、外出時間帯、利用交通手段、鉄道・バス・タクシーを利用する理由、鉄道・バス・タクシー未利用理由
	鉄道・バス・タクシーの利用状況	利用頻度、利用目的、満足度
	日常生活の移動環境に対する満足度	満足度、満足度の高い交通手段・移動目的、満足度の低い交通手段・移動目的
2. 施策ニーズ	公共交通のサービス向上のための取り組み（施策ニーズ）	公共交通をより良くするための取り組みで必要だと思う内容
	今後の施策への活用	乗換拠点での待ち時間の許容範囲、乗換を快適にするために必要な機能・機能が備わった際の許容待ち時間、バスの乗り継ぎに関する意識、再編により乗り換えが必要となる区間で運賃が増額となる場合の許容範囲
3. 現計画評価	重要度・満足度の5段階評価	
4. 自由意見	秋田市の交通政策に関する意見等	
回収サンプル：1,200 サンプル（無効回答除く）		

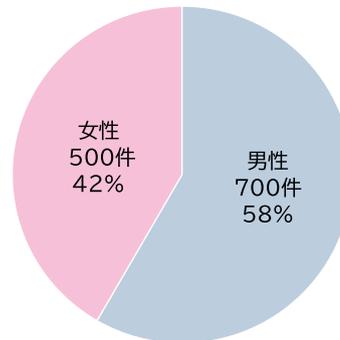
▼令和7年度市民アンケート調査結果 (2/31)

- ・回答者の年代は40代・50代・60代がそれぞれ2～3割を占め、30代を含む若い世代や70代以上の高齢世代は1割程度。性別は男性が約6割を占める
- ・居住地域は、中央地域や北部地域がそれぞれ26%を占める一方で、西部地域は9%と少なくなっている
- ・詳細な地区でみると、飯島、新屋、仁井田、広面など特に回答が集中する地区が各地域にみられる（中央地域は回答地区が分散）

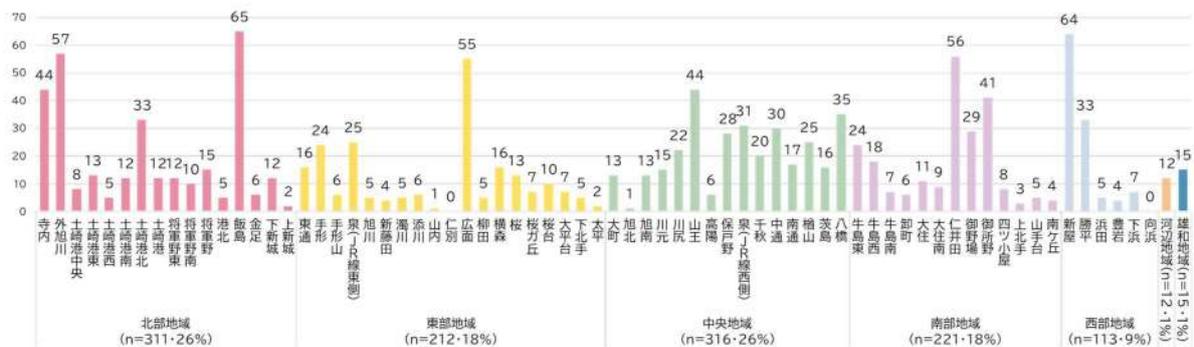
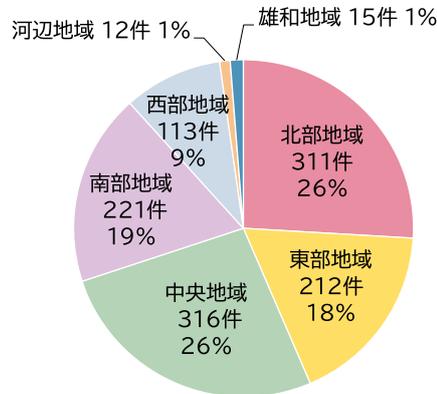
■年代 全体(n=1,200)



■性別 全体(n=1,200)



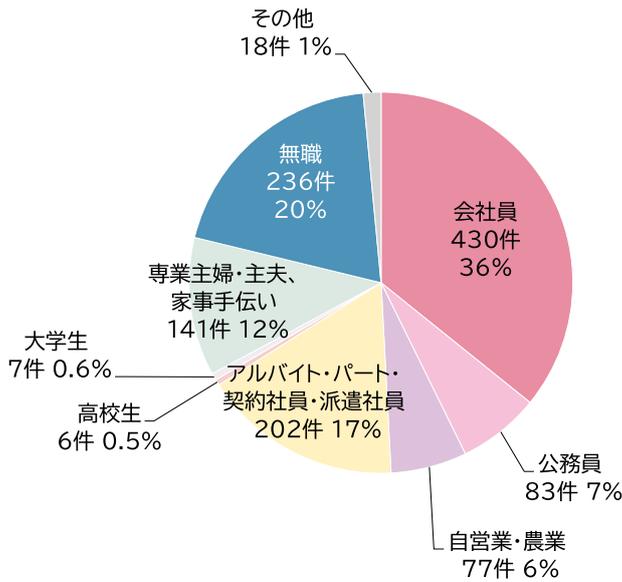
■居住地域 全体(n=1,200)



▼令和7年度市民アンケート調査結果 (3/31)

- ・ 回答者の職業は「会社員」が約4割、「アルバイト・パート・契約社員・派遣社員」が約2割
- ・ 家族構成は夫婦世帯、親と子供世帯が各約4割

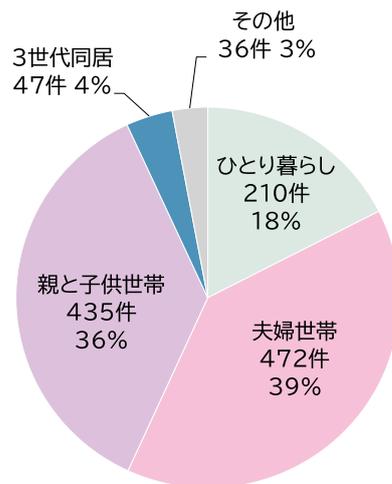
■職業 全体(n=1,200)



▼その他内容

	回答数
団体職員	4
フリーランス	1
保育教諭	1
年金受給者	1
保険代理店	1
年金生活	1
介護職員	1
大学非常勤講師	1
定年退職	1
薬剤師	1
団体	1
嘱託	1
家業手伝い	1
作業所	1
医療	1
計	18

■家族構成 全体(n=1,200)



▼その他内容

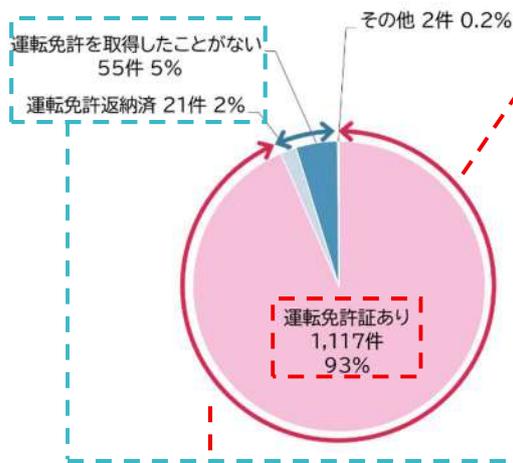
	回答数
親と同居	8
兄弟・姉妹	7
子供と同居	6
親と夫婦	5
パートナーと同居	2
夫婦、孫	1
夫婦と成人した息子	1
夫婦、子供、孫	1
夫婦と親世帯	1
父親・弟夫婦・姪・叔母	1
旦那死別	1
叔父	1
親、祖母など	1
計	36

▼令和7年度市民アンケート調査結果 (4/31)

- ・ 高齢になった場合に「運転をやめる」と考えている市民は、約19%
- ・ 一方で、運転を続けることを考えている市民（「運転は続けるが機会は減らす（近所のみ等の運転）」、「運転はやめない」）は、約57%
- ・ 運転免許未取得や返納済みの人、自家用車を持たない人のうち、送迎が難しい人は約57%（今後、高齢化の進行により増加する見込み）

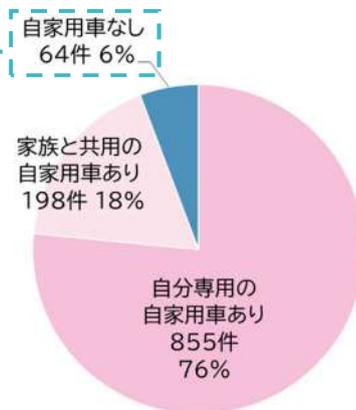
■運転免許の保有状況 全体(n=1,195)

※原付・二輪を除く

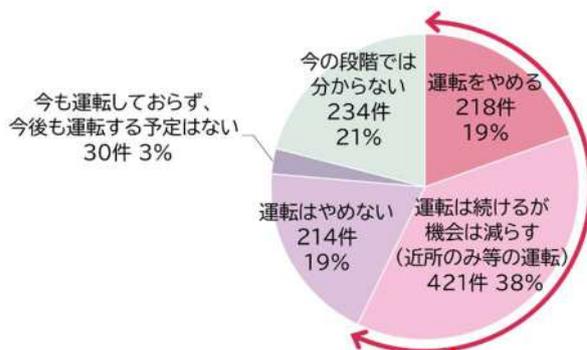


■自家用車の保有状況 全体(n=1,117)

※原付・二輪を除く

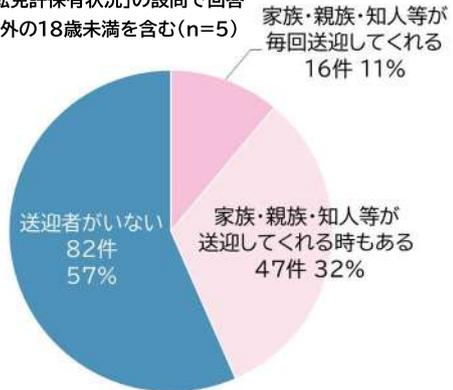


■高齢になった際の運転 全体(n=1,117)

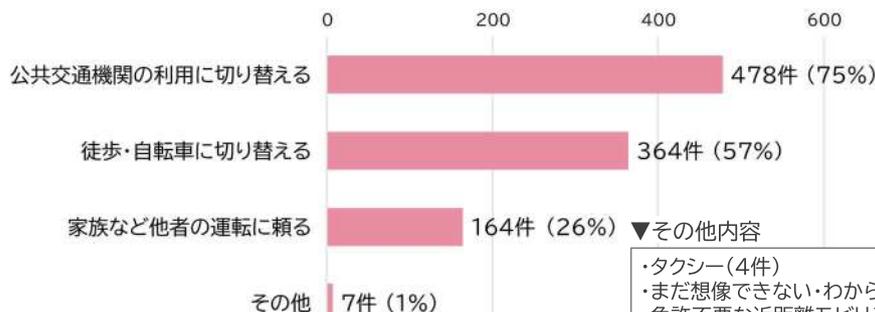


■送迎の状況 全体(n=145)

※「運転免許保有状況」の設問で回答対象外の18歳未満を含む(n=5)



■運転の代替手段 n=639



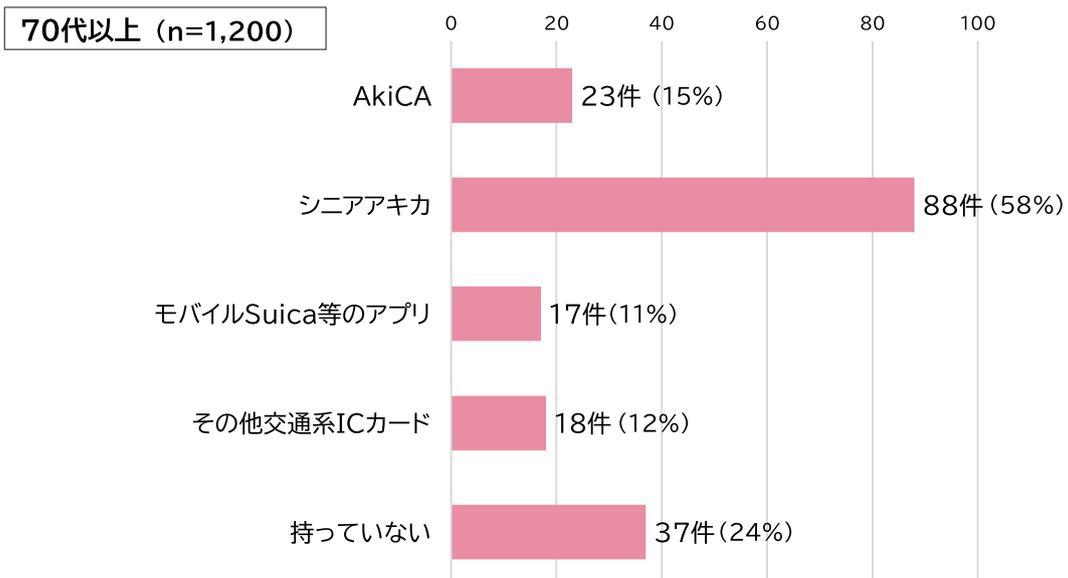
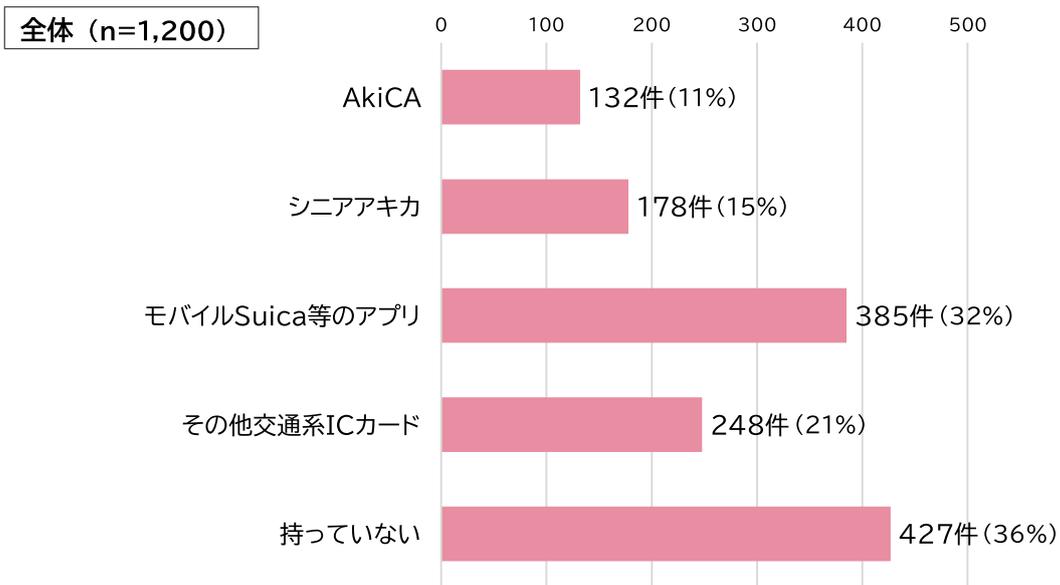
▼その他内容

- ・ タクシー(4件)
- ・ まだ想像できない・わからない(2件)
- ・ 免許不要な近距離モビリティの発展に期待する(1件)

▼令和7年度市民アンケート調査結果 (5/31)

- ・交通系 IC カードの保有状況は、「持っていない」が4割と最多
- ・保有カードの内訳では、「モバイル Suica 等のアプリ」が3割と最多で、次いで「その他交通系 IC カード」が2割強、「シニアアキカ」が2割弱、「AkiCA」が1割
- ・70代以上の高齢者に着目すると、保有状況は「シニアアキカ」が6割と最多で、「モバイル Suica 等のアプリ」が1割と最少

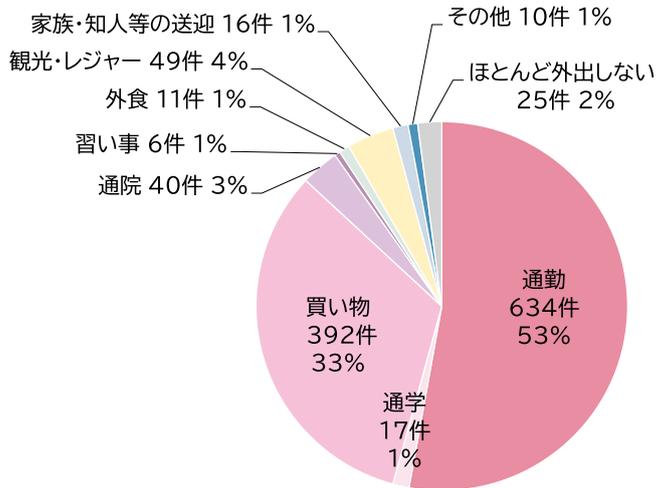
■交通系ICカードの保有状況 ※複数回答



▼令和7年度市民アンケート調査結果 (6/31)

- ・ 主な外出目的は通勤が約5割、買い物が3割
- ・ 主な外出時間帯は、行きは7・8時台に出発・到着が集中
- ・ 帰りの出発時刻は17時台がピークとなり、到着時刻は17・18時台がピーク

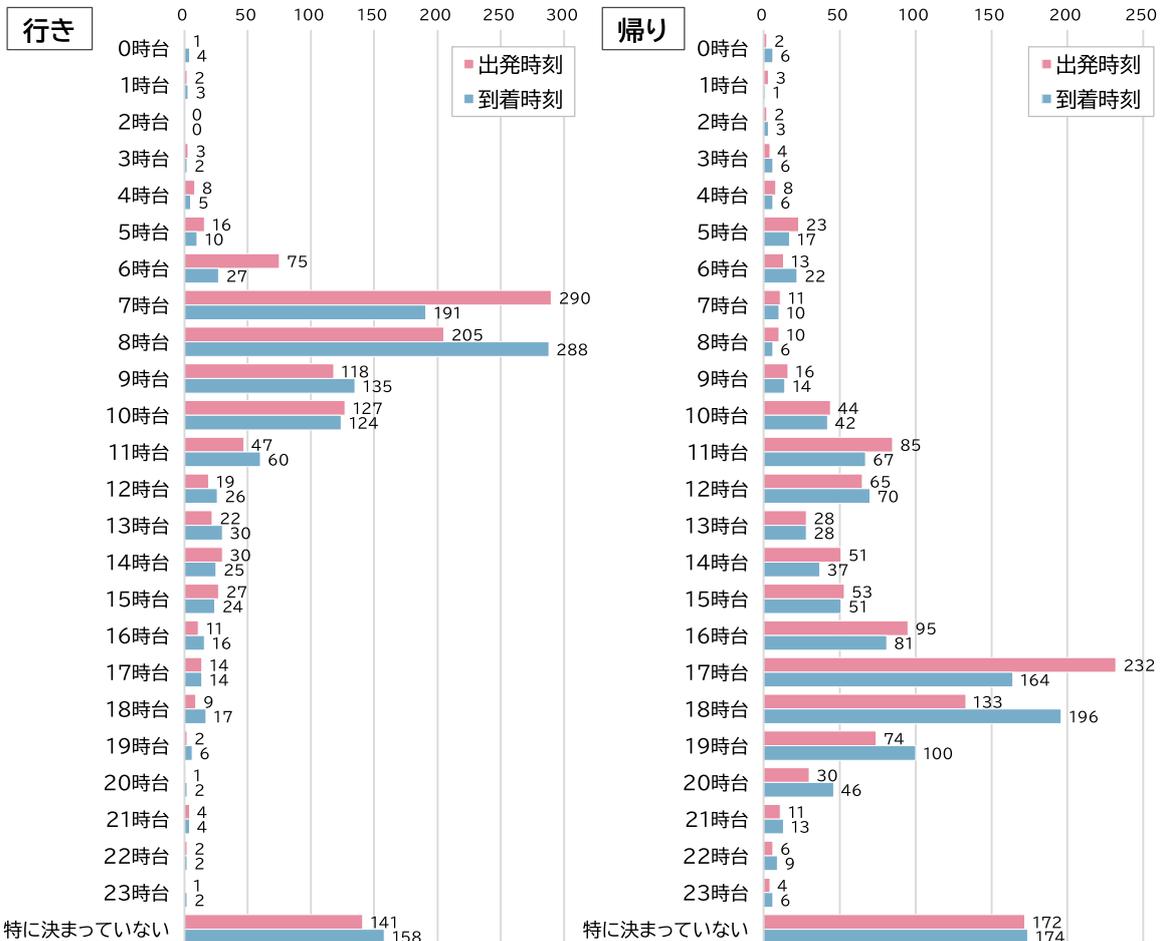
■主な外出目的 全体(n=1,200)



▼その他内容(各1件)

- ・業務
- ・買い物
- ・運動
- ・以前は通勤、今はほとんど使用していない
- ・仕事
- ・友人に会う
- ・ボランティア
- ・散歩
- ・趣味関係の外出
- ・一つに絞れない

■外出時間帯 全体(n=1,175)

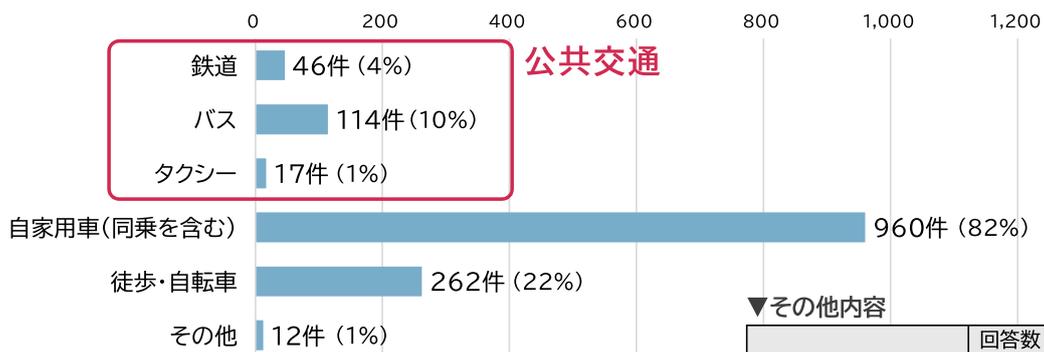


▼令和7年度市民アンケート調査結果 (7/31)

- ・利用交通手段は、自家用車が82%を占め、公共交通はバス10%、鉄道4%、タクシー1%とわずか
- ・移動目的別にみると、買い物を目的とした移動では、通勤目的の移動と比較して「徒歩・自転車」の割合がやや高くなる傾向が見られた

■利用交通手段 全体(n=1,175)

※複数回答

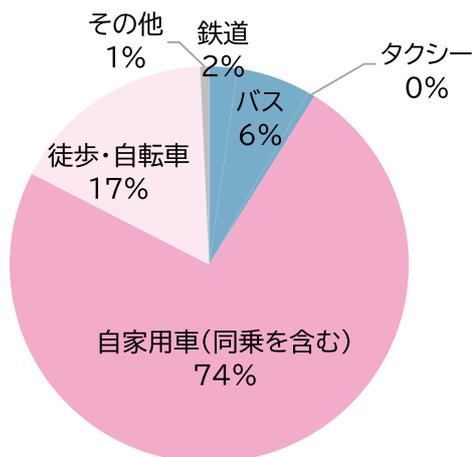


▼その他内容

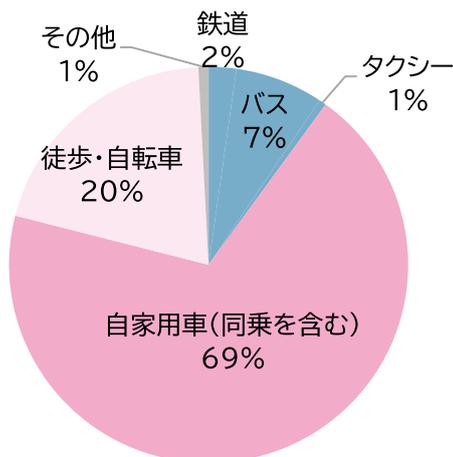
内容	回答数
社有車	4
飛行機	2
カーシェア	2
原付バイク	1
施設の送迎・運搬車両	1
電動カート	1
娘の車	1
計	12

■移動目的別の利用交通手段

通勤 (n=634)



買物 (n=392)

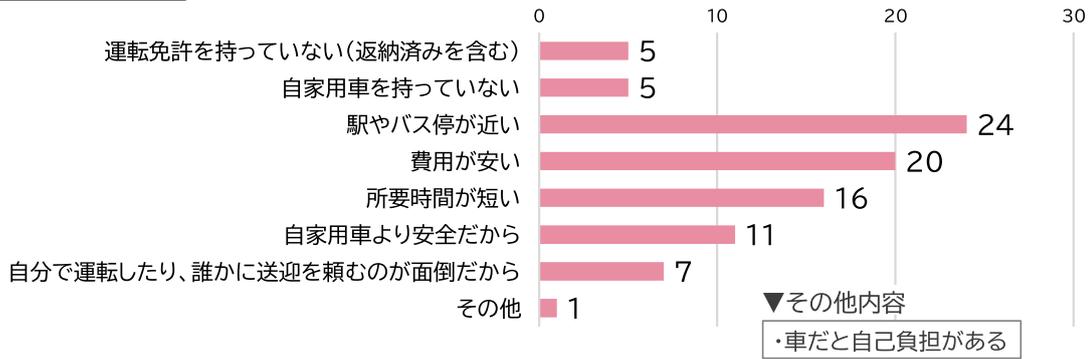


▼令和7年度市民アンケート調査結果 (8/31)

・鉄道やバスの利用理由は「駅やバス停が近い」や「費用が安い」が多く挙げられている

■鉄道・バス・タクシーを利用する理由 ※「鉄道」「バス」「タクシー」利用者のみ ※複数回答

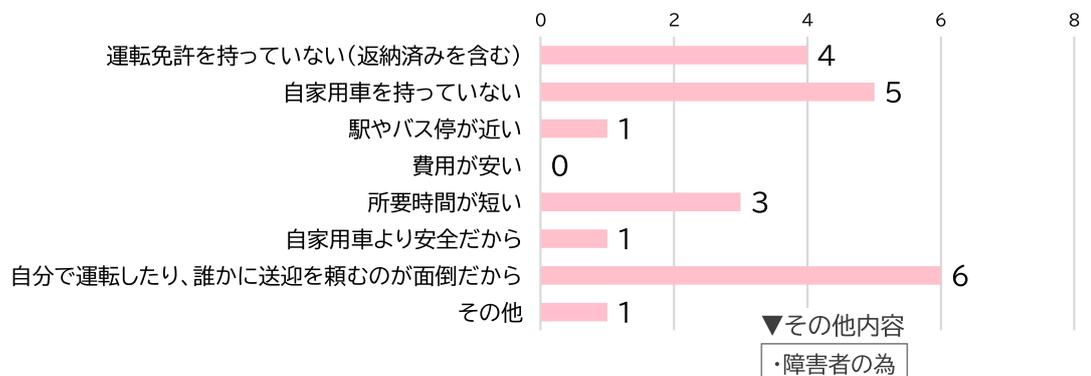
鉄道 (n=46)



バス (n=114)



タクシー (n=17)



▼令和7年度市民アンケート調査結果 (9/31)

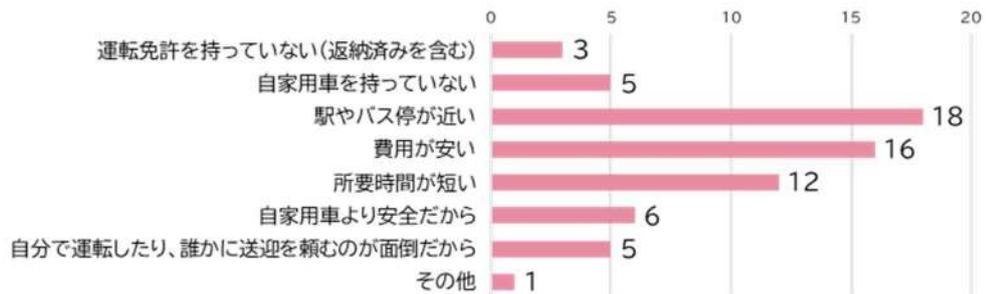
- ・すべての年代で「駅やバス停が近い」や「費用が安い」、「所要時間が短い」、「自家用車より安全だから」が多く挙げられている
- ・70代以上は、他の年代に比べ「自分で運転したり、誰かに送迎を頼むのが面倒だから」の割合が高い

■鉄道を利用する理由(年代別) ※「鉄道」利用者のみ ※複数回答

20代以下 (n=4)



30~60代 (n=34)



70代以上 (n=8)



▼令和7年度市民アンケート調査結果 (10/31)

- ・すべての年代で「駅やバス停が近い」が多く挙げられている
- ・20代以下は、他の年代に比べ「所要時間が短い」の割合が高い
- ・70代以上は、他の年代に比べ「運転免許を持っていない(返納済みを含む)」や「費用が安い」の割合が高い

■バスを利用する理由(年代別) ※「バス」利用者のみ ※複数回答

20代以下 (n=8)



30~60代 (n=81)



70代以上 (n=25)



▼令和7年度市民アンケート調査結果 (11/31)

- ・主な利用理由は、「運転免許を持っていない(返納済みを含む)」や「自家用車を持っていない」であり、最も多いのが「自分で運転したり、誰かに送迎を頼むのが面倒だから」である

■タクシーを利用する理由(年代別) ※「タクシー」利用者のみ ※複数回答

20代以下 (n=0)

- ・回答者なし

30~60代 (n=14)



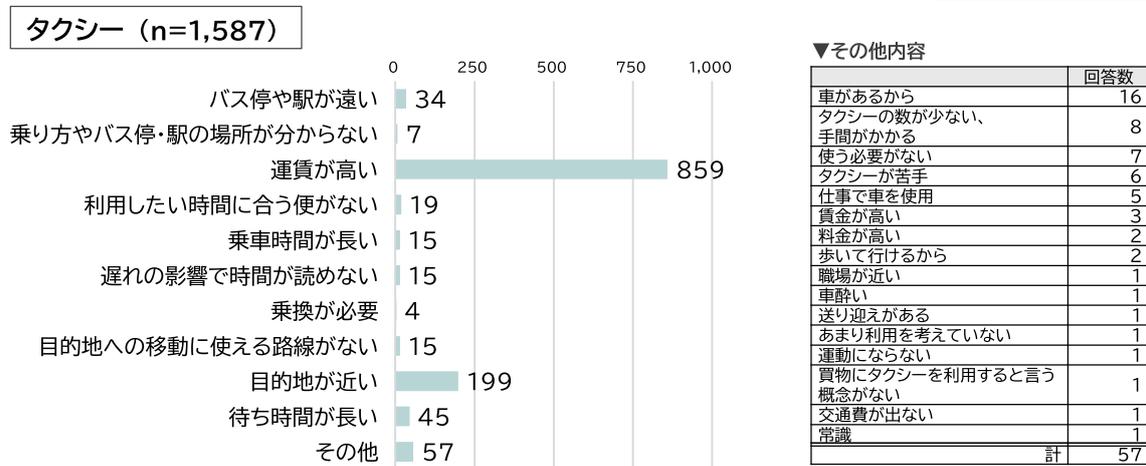
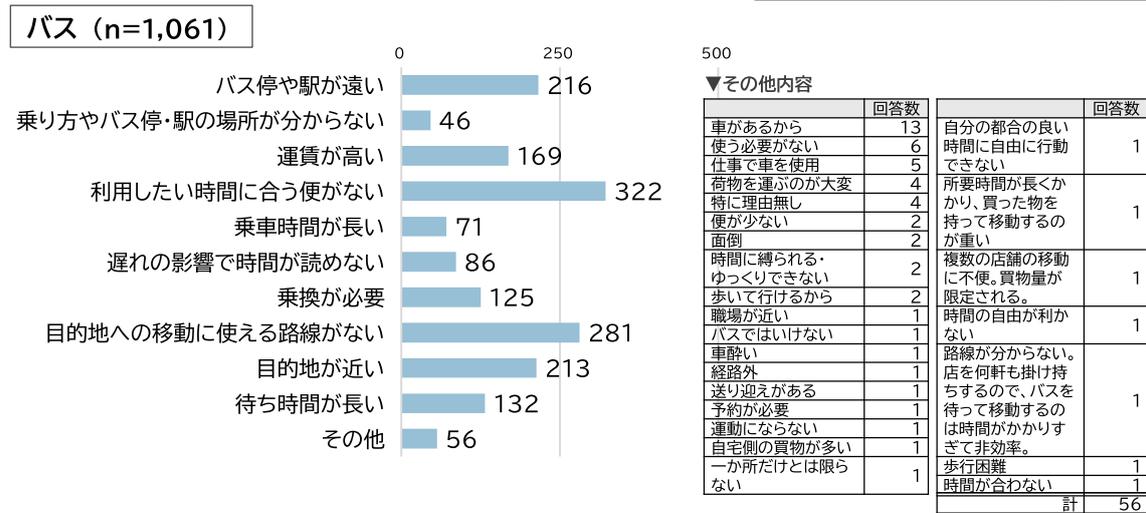
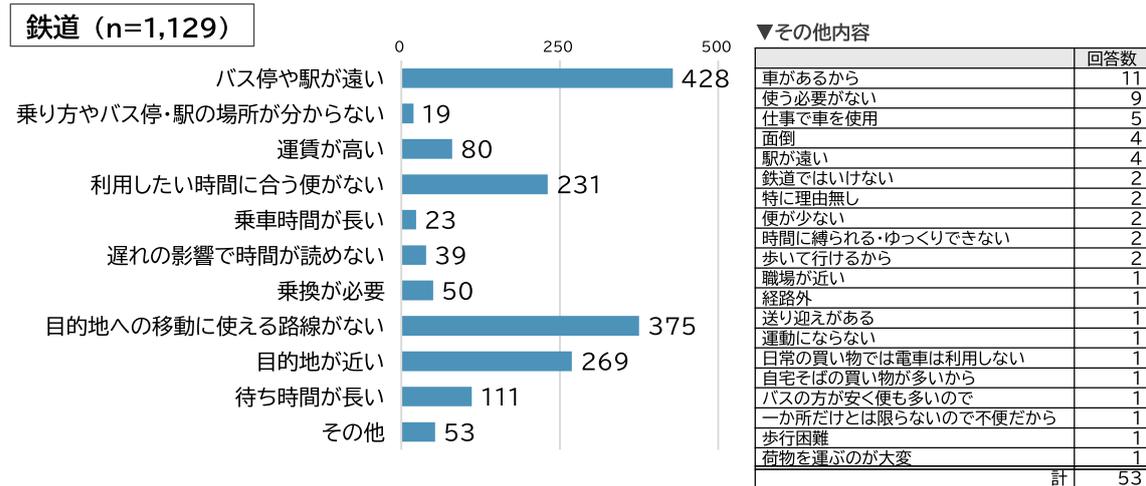
70代以上 (n=3)



▼令和7年度市民アンケート調査結果 (12/31)

- ・ 鉄道やバスを利用しない理由について、鉄道は「駅が遠い」、バスは「利用したい時間に合う便がない」が最も多く、その他「目的地への移動に使える路線がない」は、鉄道・バス両方で回答が多くみられる。
- ・ タクシーを利用しない理由については、「運賃が高い」に回答が集中している

■鉄道・バス・タクシーを利用しない理由 ※「鉄道」「バス」「タクシー」未利用者のみ ※複数回答



▼令和7年度市民アンケート調査結果（13/31）

・すべての年代で、「バス停や駅が遠い」や「利用したい時間に合う便がない」、「目的地への移動に使える路線がない」、「目的地が近い」が多く挙げられている

■鉄道を利用しない理由(年代別) ※「鉄道」未利用者のみ ※複数回答

20代以下 (n=35)



30~60代 (n=14)



70代以上 (n=142)



▼令和7年度市民アンケート調査結果 (14/31)

・すべての年代で、「利用したい時間に合う便がない」と「目的地が近い」の2つが特に高く、20代以下は「運賃が高い」、30代以上では「目的地への移動に使える路線がない」の割合が高い

■バスを利用しない理由(年代別) ※「バス」未利用者のみ ※複数回答

20代以下 (n=31)



30~60代 (n=905)



70代以上 (n=125)

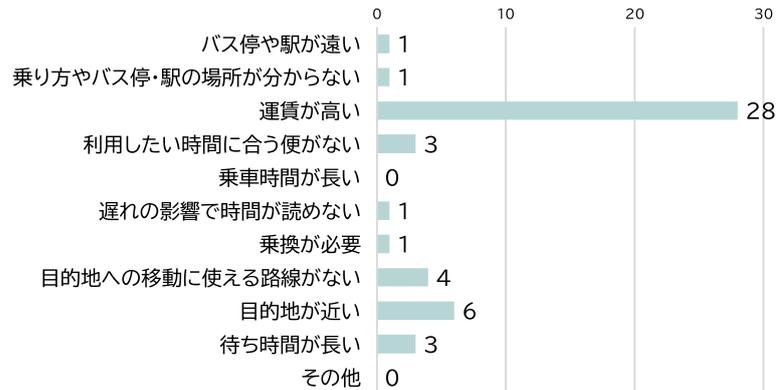


▼令和7年度市民アンケート調査結果（15/31）

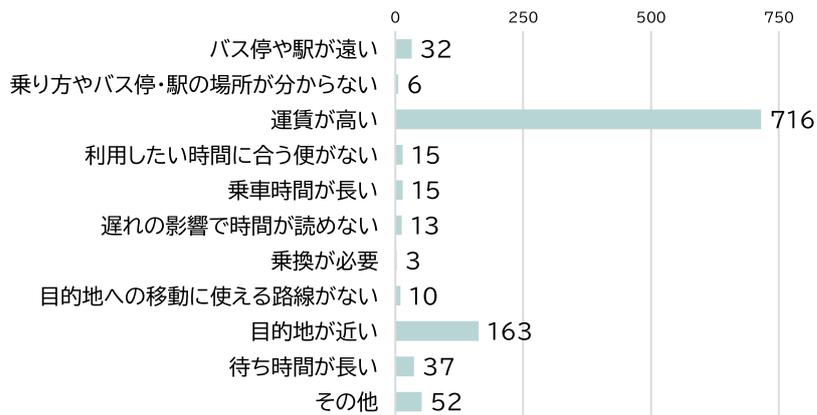
・すべての年代で、「運賃が高い」が圧倒的に多く、次に「目的地が近い」が挙げられている

■タクシーを利用しない理由(年代別) ※「タクシー」未利用者のみ ※複数回答

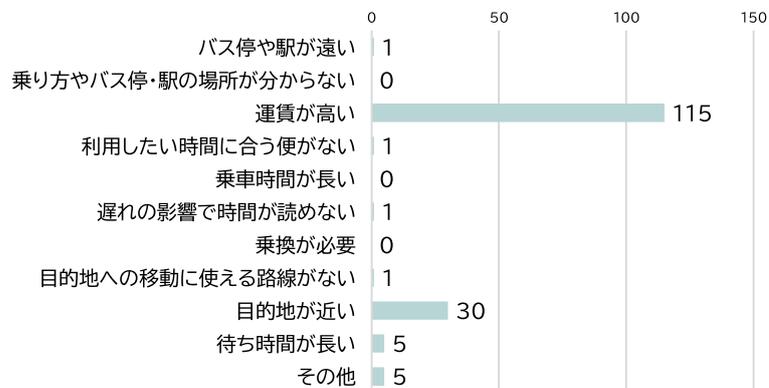
20代以下 (n=39)



30~60代 (n=972)



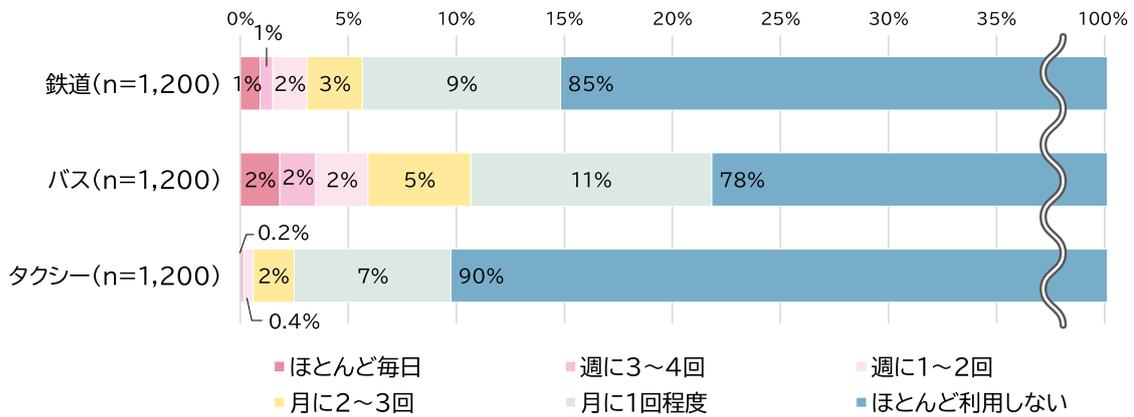
70代以上 (n=147)



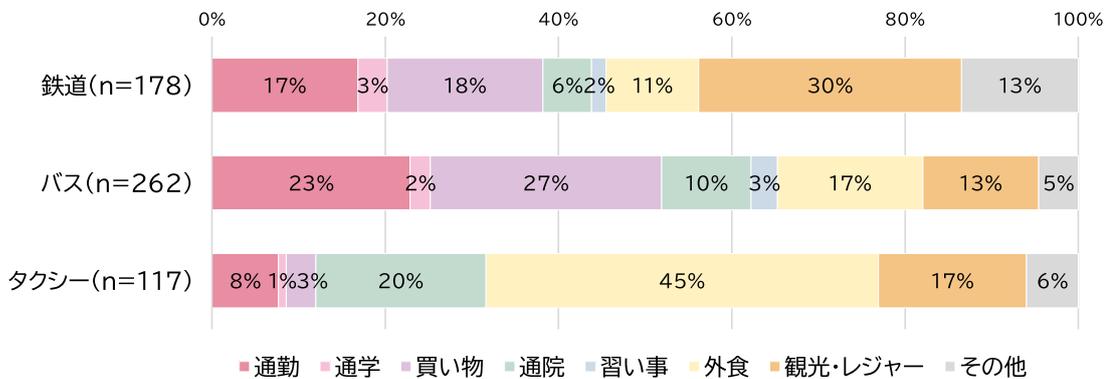
▼令和7年度市民アンケート調査結果 (16/31)

- ・公共交通等の利用頻度については、各手段とも「ほとんど利用しない」が大半を占め、特にタクシーでは90%に達する
- ・利用する場合の頻度としては、各手段とも「月に1回程度」が1割前後、「週1回以上」利用する人は、バスで6%、鉄道で4%
- ・利用する目的については、鉄道は「観光・レジャー」、バスは「買い物」がそれぞれ3割を占め、タクシーは「外食」が5割を占める

■鉄道・バス・タクシーの利用頻度



■鉄道・バス・タクシーを利用する目的 ※「ほとんど利用しない」以外回答者



▼その他内容(鉄道)

	回答数
仕事・出張	9
帰省	8
趣味の集まり	1
飲み会の帰り	1
親戚宅への移動	1
彼女宅へ行くため	1
ある	1
近い	1
特になし	1
計	23

▼その他内容(バス)

	回答数
仕事・出張	3
電車に乗る為の乗り継ぎ	1
帰省	1
友人とのランチ	1
飲み会	1
通院からの帰宅用	1
ボランティア	1
役所行き	1
特になし・利用しない	1
計	9

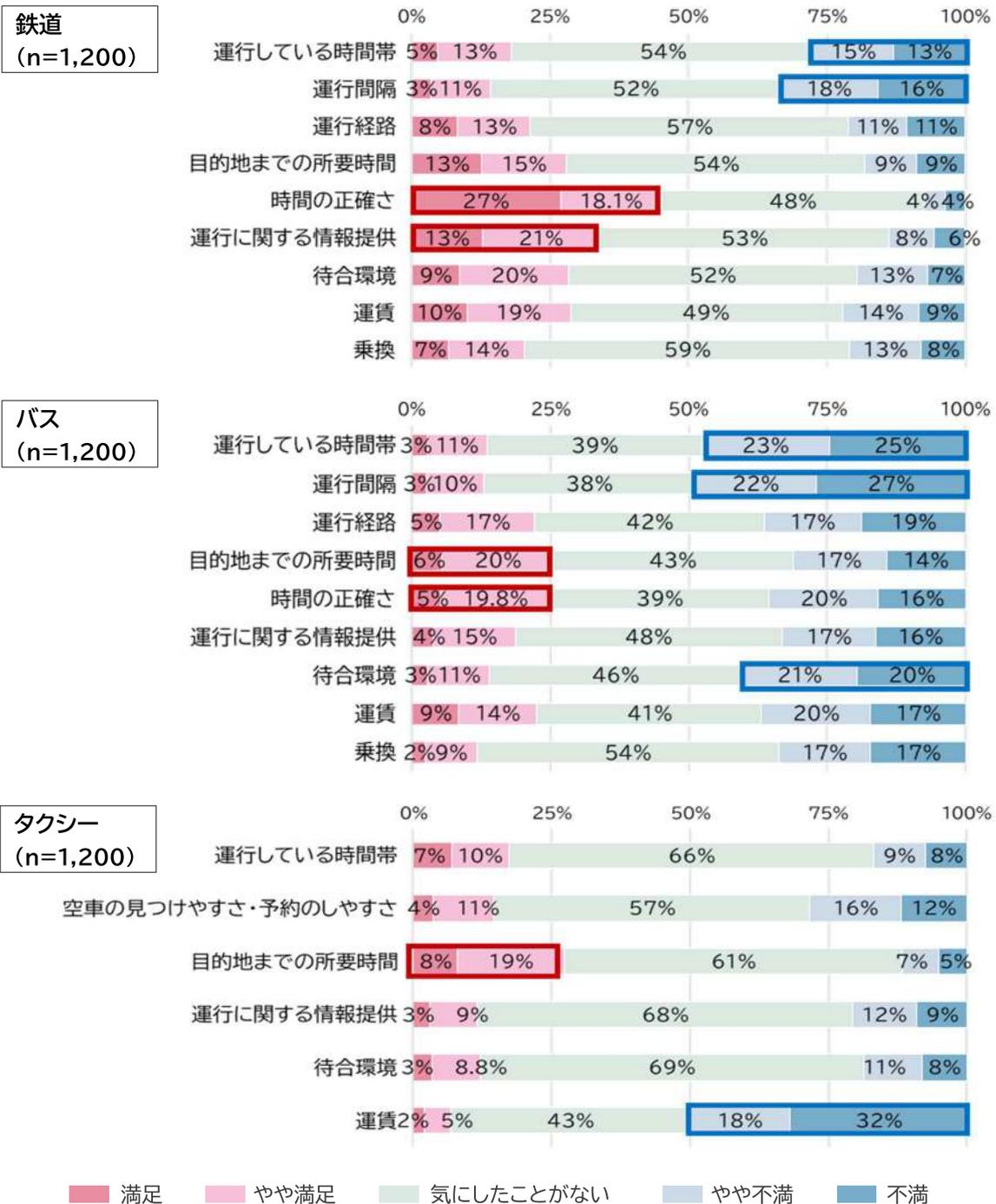
▼その他内容(タクシー)

	回答数
帰宅	2
飲み会の後	2
仕事	1
子の送迎	1
特になし	1
計	6

▼令和7年度市民アンケート調査結果 (17/31)

- ・鉄道の満足度は、「時間の正確さ」「運行に関する情報提供」で比較的高く、「運行間隔」「運行している時間帯」で満足度が低い
- ・バスの満足度は、「目的地までの所要時間」「時間の正確さ」で比較的高く、「運行間隔」「運行している時間帯」「待合環境」で満足度が低い
- ・タクシーの満足度は、「目的地までの所要時間」が比較的高く、「運賃」の満足度が特に低い

■鉄道・バス・タクシーの満足度

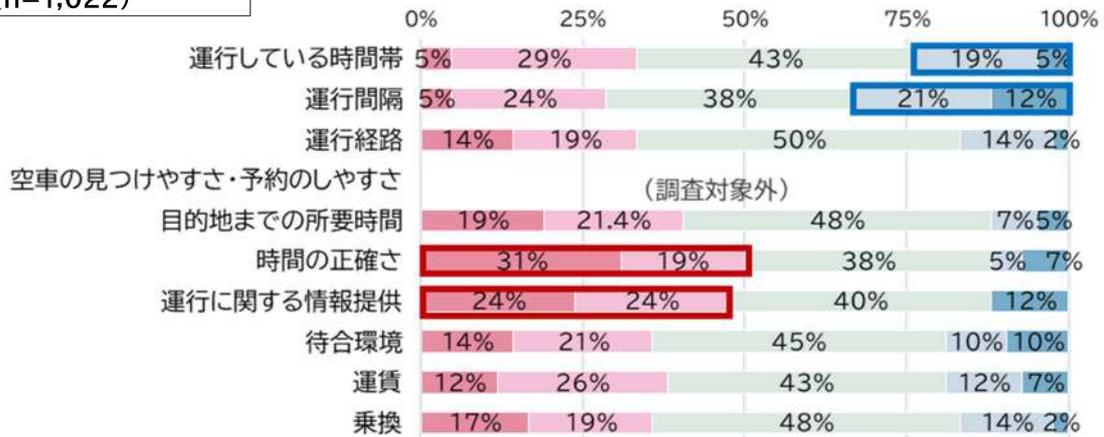


▼令和7年度市民アンケート調査結果 (18/31)

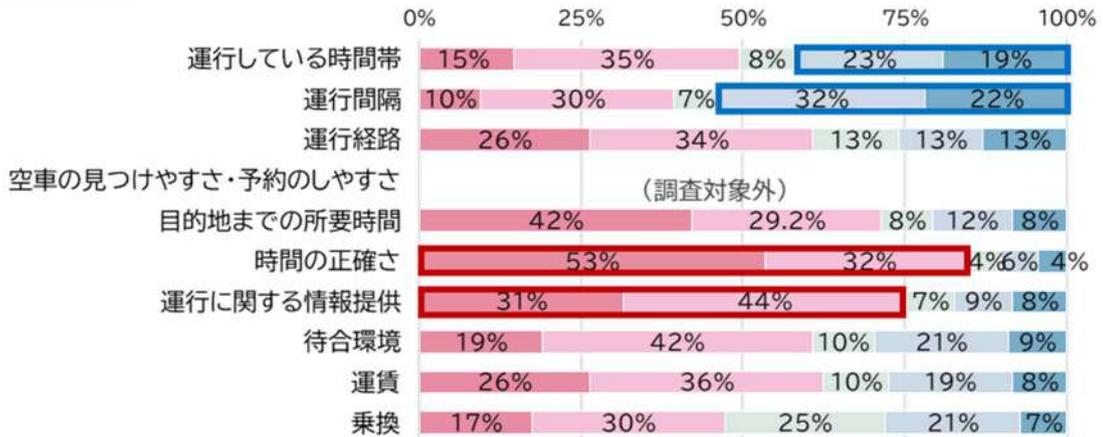
- ・ほとんど利用しない方と月1回以上利用している方のどちらも、「時間の正確さ」と「運行に関する情報提供」の2つの満足度が最も高く、「運行間隔」と「運行している時間帯」の2つの満足度が最も低い
- ・ほとんど利用しない方に比べ、月1回以上利用している方は、すべての項目で「気に入ったことがない」が少ない

■鉄道の満足度(利用頻度別)

ほとんど利用しない
(n=1,022)



月1回以上
(n=178)



満足 やや満足 気に入ったことがない やや不満 不満

▼令和7年度市民アンケート調査結果 (19/31)

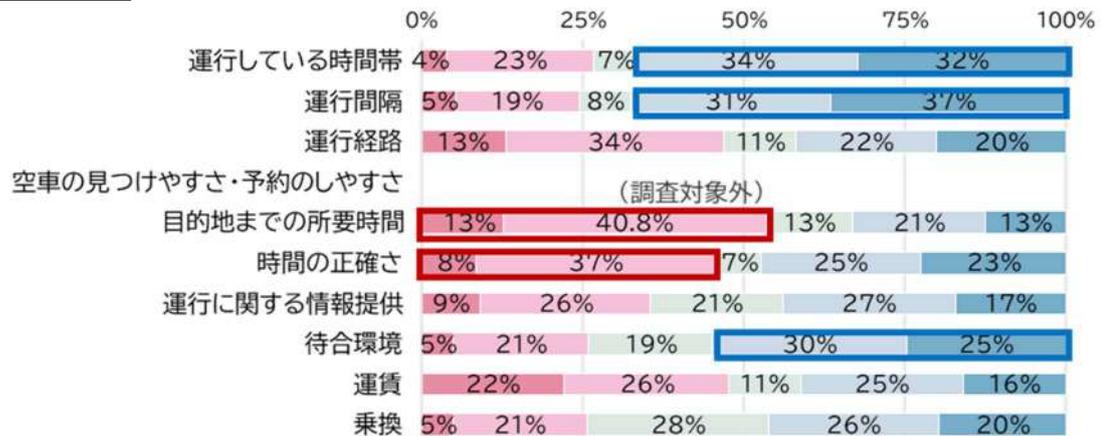
- ・ほとんど利用しない方と月1回以上利用している方のどちらも、「目的地までの所要時間」と「時間の正確さ」の2つの満足度が最も高く、「運行間隔」と「運行している時間帯」、「待合環境」の3つの満足度が最も低い
- ・ほとんど利用しない方に比べ、月1回以上利用している方は、すべての項目で「気に入ったことがない」が少ない

■バスの満足度(利用頻度別)

ほとんど利用しない
(n=938)



月1回以上
(n=262)



■ 満足 ■ やや満足 ■ 気に入ったことがない ■ やや不満 ■ 不満

▼令和7年度市民アンケート調査結果 (20/31)

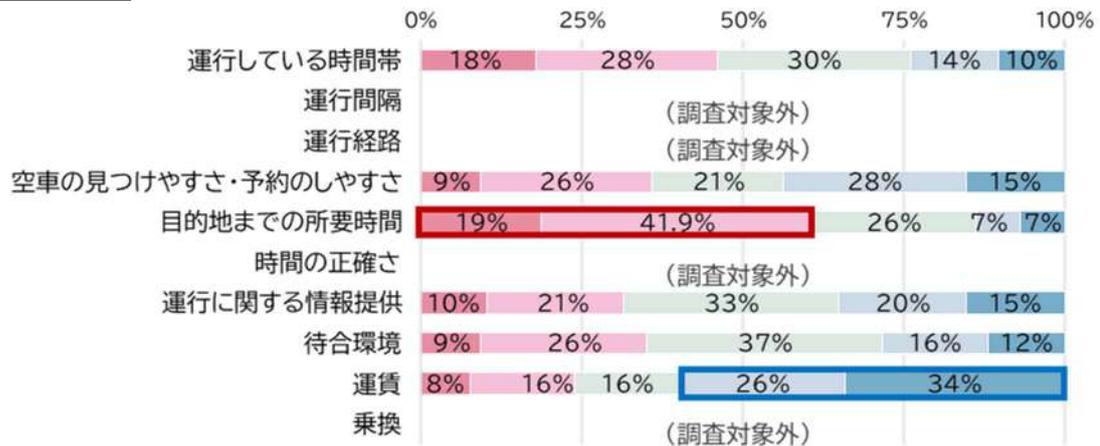
- ・ほとんど利用しない方と月1回以上利用している方のどちらも、「目的地までの所要時間」の満足度が最も高く、「運賃」の満足度が最も低い
- ・ほとんど利用しない方に比べ、月1回以上利用している方は、すべての項目で「気にしたことがない」が少ない

■タクシーの満足度(利用頻度別)

ほとんど利用しない
(n=1,083)



月1回以上
(n=117)

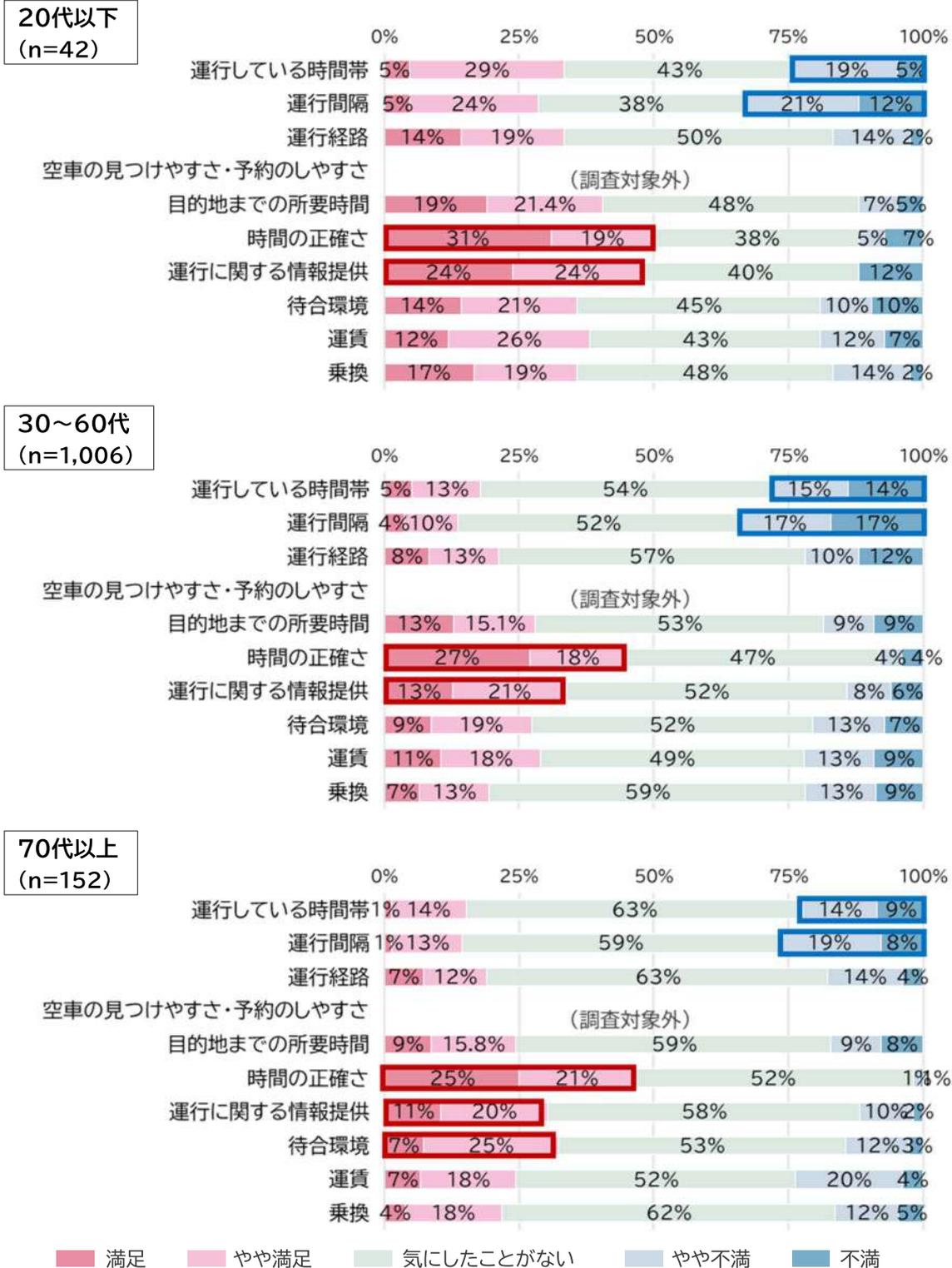


■ 満足
 ■ やや満足
 ■ 気にしたことがない
 ■ やや不満
 ■ 不満

▼令和7年度市民アンケート調査結果 (21/31)

- すべての年代で、「運行に関する情報提供」と「時間の正確さ」の満足度が高く、特に70代以上では「待合環境」の割合も高い
- 一方で満足度が低い項目は、すべての年代で等しく「運行間隔」と「運行している時間帯」である

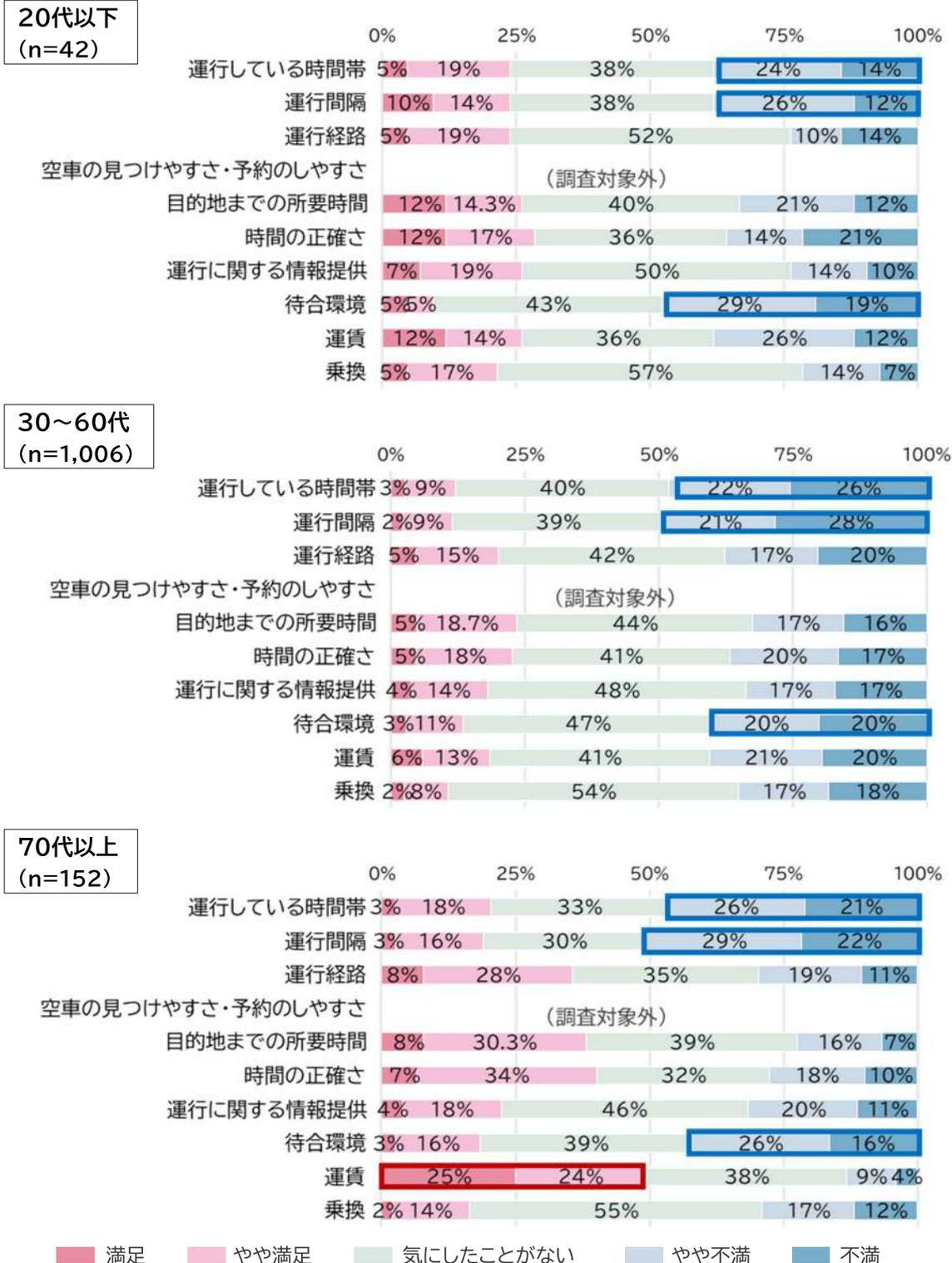
■鉄道の満足度(年代別)



▼令和7年度市民アンケート調査結果(22/31)

- ・20代以下は、「待合環境」以外のすべての項目で同程度の満足度の高さ
- ・70代以上の満足度の高さが全体的に高く、特に「運賃」が他の年代に比べ高い
- ・一方で、「運行している時間帯」や「運行間隔」、「待合環境」はすべての年代で満足度が低い

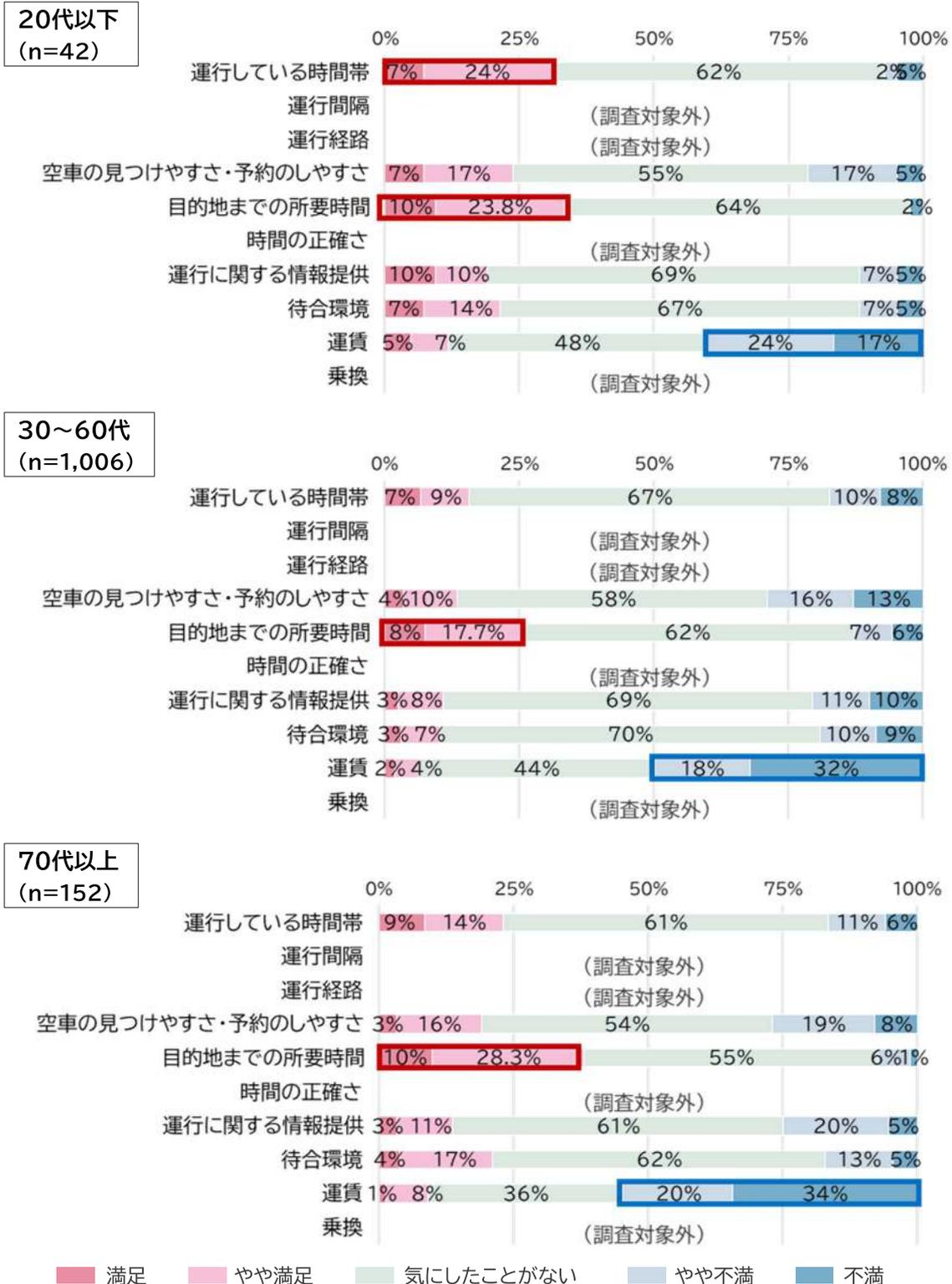
■バスの満足度(年代別)



▼令和7年度市民アンケート調査結果 (23/31)

- ・すべての年代で「目的地までの所要時間」の満足度が高く、特に20代以下では「運行している時間帯」の項目が他の年代に比べ高い
- ・一方で、すべての年代で「運賃」の満足度が圧倒的に低い

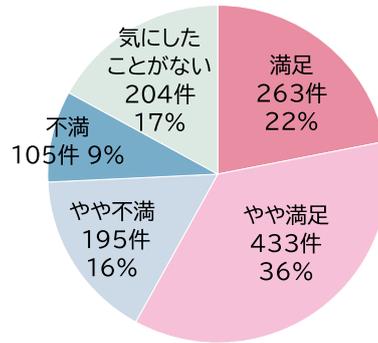
■タクシーの満足度(年代別)



▼令和7年度市民アンケート調査結果 (24/31)

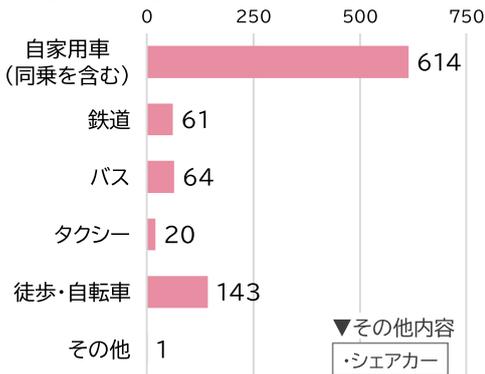
- ・日常生活における移動環境の満足度は、6割を占める
- ・満足度の高い交通手段は、「自家用車」、満足度が低い交通手段は、「バス」が最も多い
- ・移動目的別では、満足が高い場合・低い場合ともに「買い物」「通勤」が多い

■移動環境の満足度 全体(n=1,200)



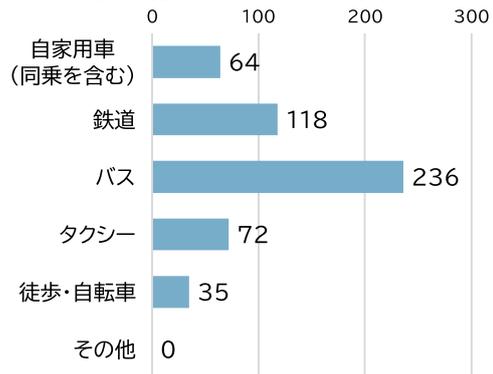
■満足度の高い交通手段 全体(n=696)

※「満足」「やや満足」回答者 ※複数回答



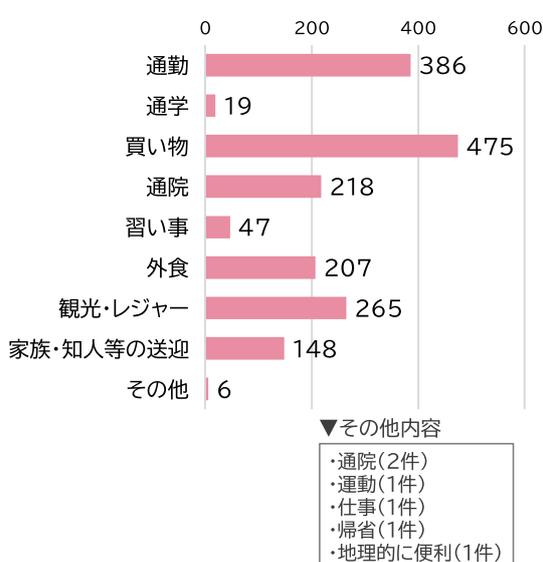
■満足度の低い交通手段 全体(n=300)

※「やや不満」「不満」回答者 ※複数回答



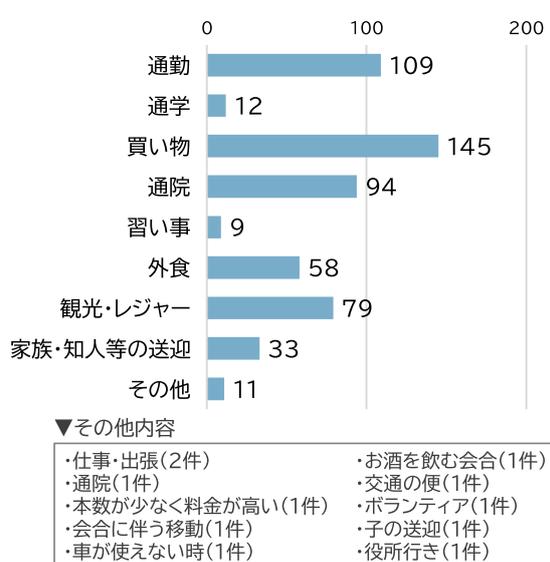
■満足度の高い移動目的 全体(n=696)

※「満足」「やや満足」回答者 ※複数回答



■満足度の低い移動目的 全体(n=300)

※「やや不満」「不満」回答者 ※複数回答

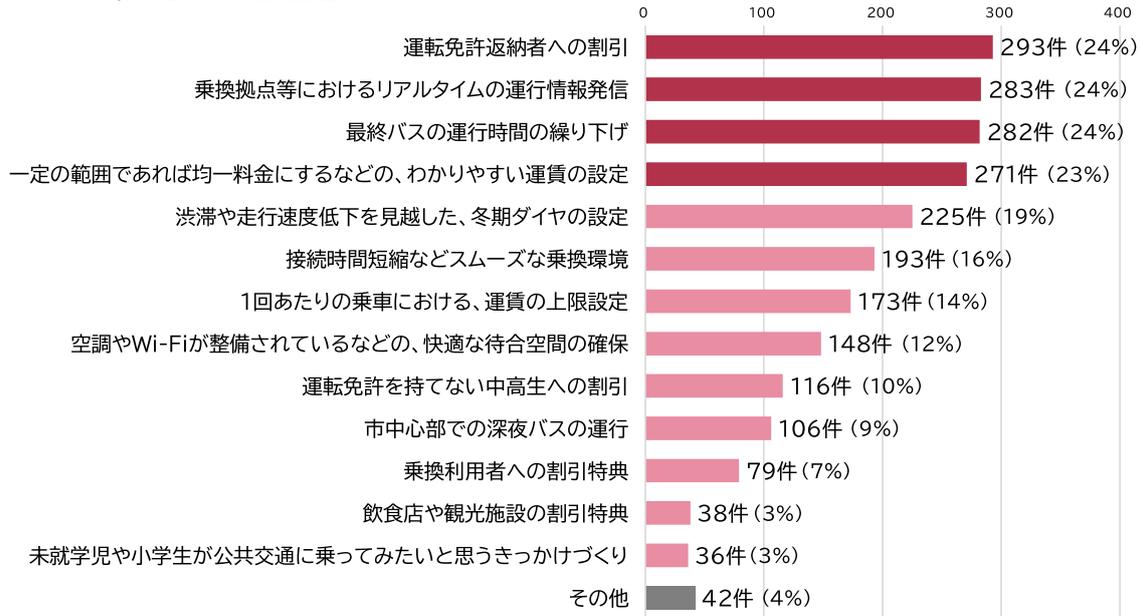


▼令和7年度市民アンケート調査結果 (25/31)

- ・市民が必要と考える取組については、「運転免許返納者への割引」「乗換拠点等におけるリアルタイムの運行情報発信」「最終バスの運行時間の繰り下げ」「一定の範囲であれば均一料金にするなどの、わかりやすい運賃の設定」への回答が2割を超えて多くなっている

■秋田市の公共交通をより良くするための取組みで必要だと思うもの

全体(n=1,200) ※複数回答



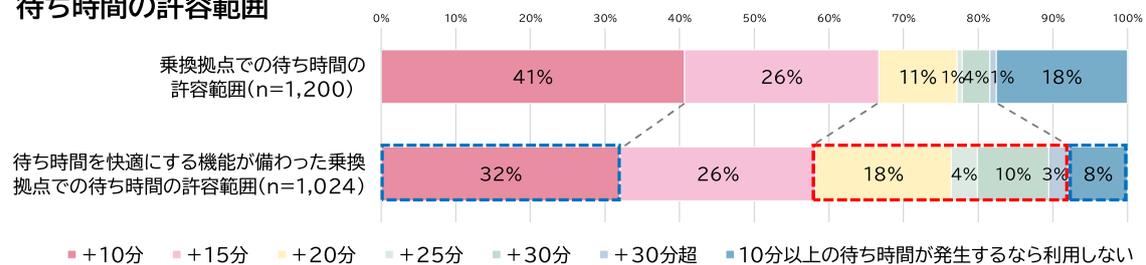
▼その他内容

内容	回答数	内容	回答数
路線と便数の増加	12	ランドマークや公共施設間を直接結ぶ路線の新設	1
需要に合った路線網再編とタイヤ設定	1	待っている人の安全性確保	1
タクシー会社への補助金	1	市外地、僻地住民の交通手段の多種・多様化の検討・充実化	1
モバイルスイカを100円バスに対応	1	運行タイヤの見直し	1
通学路線の充実	1	バス停が遠くなった	1
バス路線検索サイトの改善	1	小型バスとか利用してもう少し路線を増やして欲しい	1
とにかくバスが来ない	1	存在するかも知れないが、乗換が必要な場合に目的地にスムーズに行ける案内などのアプリ	1
混雑する時間の運行本数や時間の設定	1	最終バスで遅い時間帯を1本設けてほしい	1
運転手がいらない	1	定時性	1
zipper	1	将来的な路線の維持	1
乗り換え時の分かりやすい案内表やサイト	1	タイヤの乱れ対策、混雑時の増便	1
利用しやすい路線への見直し	1	通勤時間に会うバスなし	1
ドライバーの礼儀	1	外国人用の案内(英語表記等)	1
通学時間のバスの本数(運転手の増加が必要)	1	排気の臭い	1
電車、バスが通らない、タクシーは運賃が高い	1	計	42
少人数乗車でいいので、運行本数を増やす	1		
始発バスの運行時間繰り上げ	1		

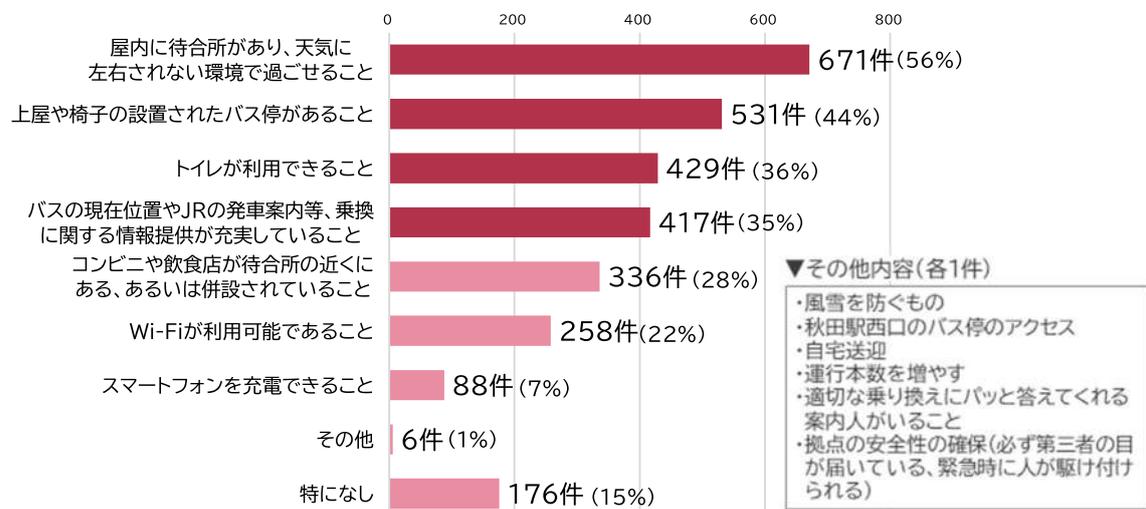
▼令和7年度市民アンケート調査結果 (26/31)

- 乗換拠点での待ち時間については、通常で「+10分」が4割と最も多いが、乗換環境が整った場合では、「+10分」や「10分以上の待ち時間が発生するなら利用しない」の回答割合が縮小し、「+20分以上」の回答割合が拡大する傾向が見られた
- 乗換を快適にするために必要な機能では、「屋内に待合所があり、天気によって左右されない環境で過ごせること」「上屋や椅子の設置されたバス停があること」「トイレが利用できること」「バスの現在位置やJRの発車案内等、乗換に関する情報提供が充実していること」が上位に挙げられた
- 運賃増額の許容範囲については、「+50円」と「+100円」がそれぞれ3割を占めるが、「50円以上増額するなら利用しない」も同程度存在

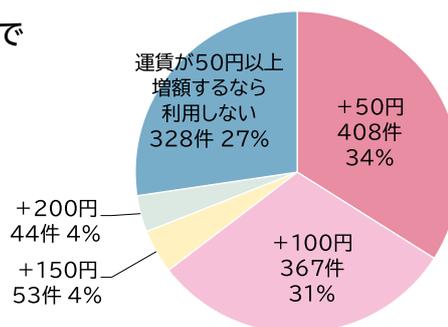
■乗換拠点での待ち時間の許容範囲・待ち時間を快適にする機能が備わった乗換拠点での待ち時間の許容範囲



■乗換を快適にするために必要な機能 (n=1200) ※複数回答



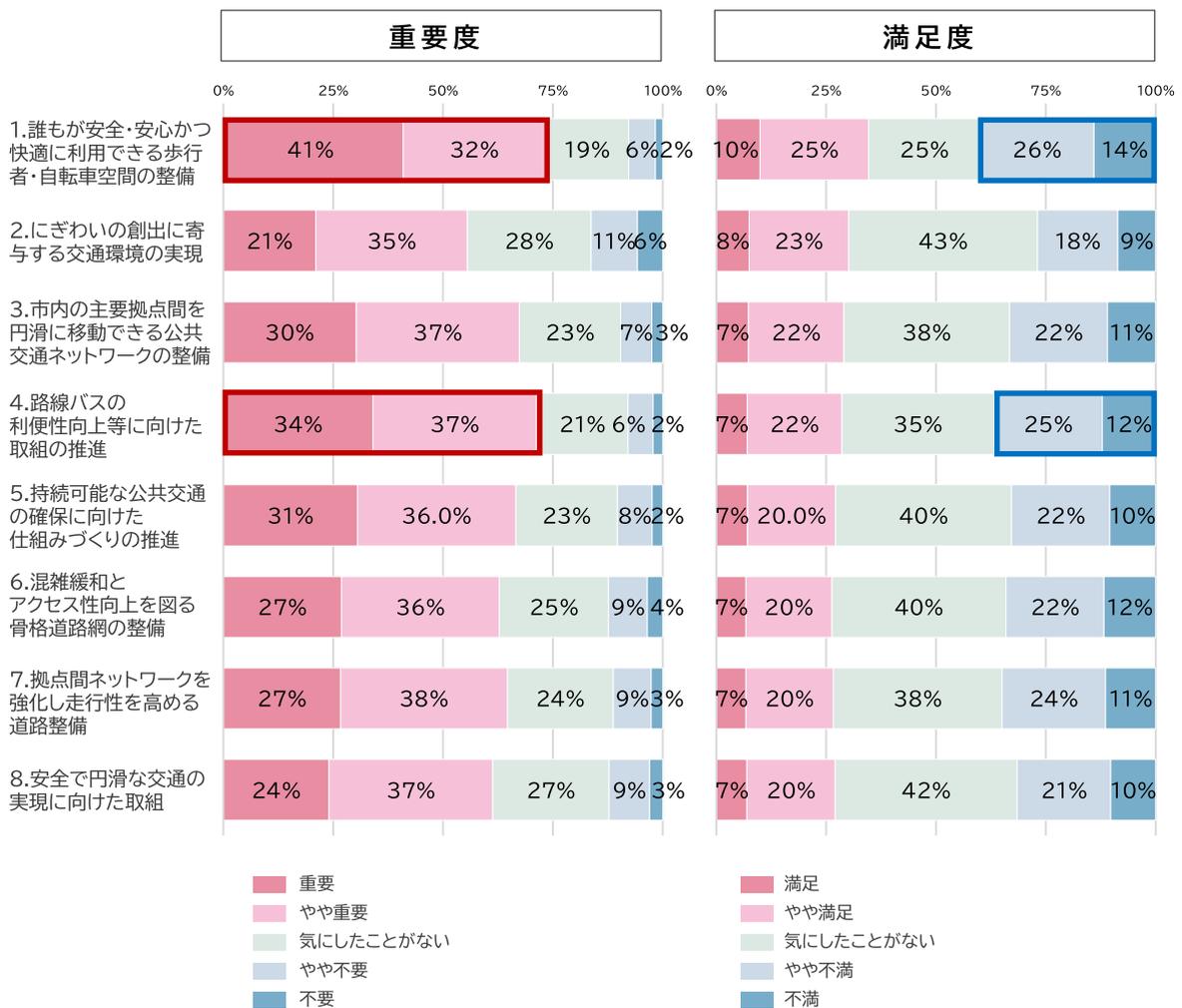
■再編により乗り換えが必要となる区間で運賃が増額となる場合の許容範囲 (n=1200)



▼令和7年度市民アンケート調査結果 (27/31)

- ・重要度が高く満足度が低いものが、対応の優先度が高い施策と位置付けられる
- ・これに着目すると、「1.誰もが安全・安心かつ快適に利用できる歩行者・自転車空間の整備」「4.路線バスの利便性向上等に向けた取組の推進」は、比較的優先度の高い施策として位置づけられる

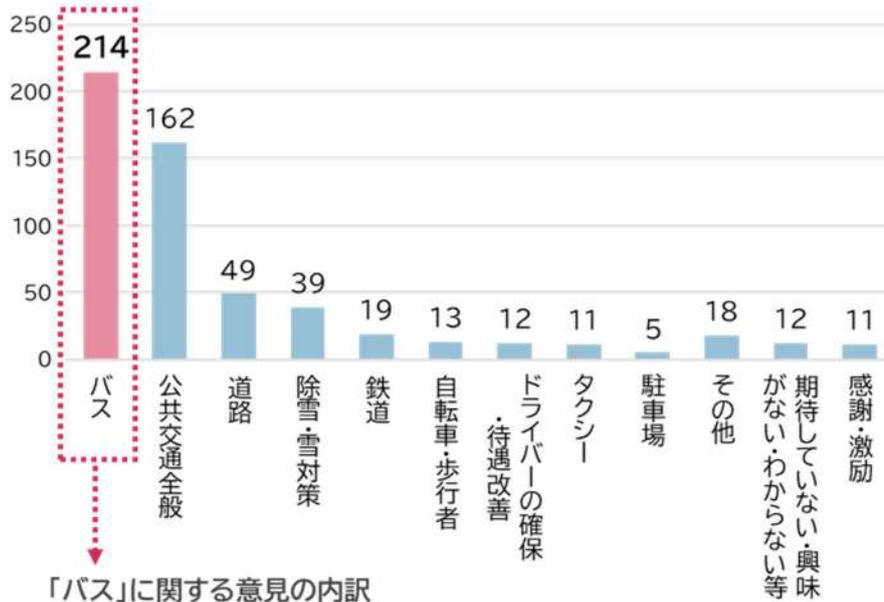
■計画に位置付けられた施策についてあなたの感覚に近いもの (n=1,200)



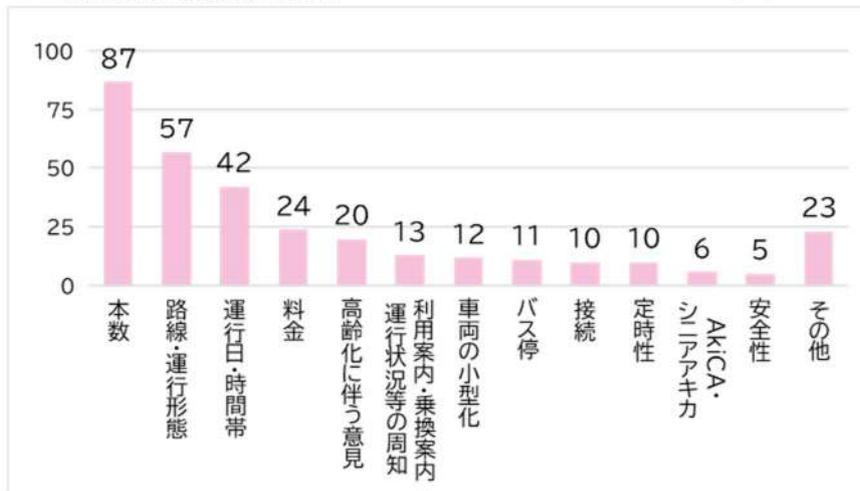
▼令和7年度市民アンケート調査結果（28/31）

- ・バスに関する意見が214件と最も多く、次いで公共交通全般的な意見が162件、道路に関する意見が49件、除雪・雪対策に関する意見が39件寄せられた
- ・バスに関する意見の内訳を見ると、「本数」に関する意見が最も多く、次いで「路線・運行形態」「運行日・時間帯」となっている

■意見集約



「バス」に関する意見の内訳



▼令和7年度市民アンケート調査結果 (29/31)

■主な意見(1/3)

[バス]

- ・バスを利用したいが本数が少ないし、行き先が限られている。
- ・高齢者と高齢者以外の運賃の格差がありすぎる。バスを利用したいと思っても、バスの本数は減っているし高額であれば益々利用の頻度が減ってしまう。高齢者の運賃をもう少し上げて、高齢者以外の運賃を下げる術はないものか。
- ・一度駅に行かなければどこへもアクセス出来ないのが不便に感じる。
- ・小型化して経路を増やして欲しい。運行本数や時間帯は利用状況を調査して決めて欲しい。
- ・バスに乗った事がないため、運賃の見方などが分からなくて不安。料金が一律だとわかりやすい。
- ・高齢で運転できなくなったとき、市民センターや市役所等公共施設に1本で行ける路線がないのが心配。ぐるるだけでなく循環型の交通網を増やしてほしい。
- ・マイタウン・バスの利用方法、経路、運賃等を広く告知願いたい。
- ・バス停がどこにあるのか分かりにくい。
- ・バスは時間通りに来ないのが常態化している。
- ・乗りたいバスがどこを今走行していて何分にバス停に着くか、スマホで分かるようにして欲しい。

[公共交通全般]

- ・ある程度遅くまで運行している公共交通機関が欲しい。
- ・郊外居住者の交通機能を充実しなければ、中心部に行く機会が損失し、賑わいもなくなる。施策を見ると中心部ありきの施策にみえる。中心部在住者は歩き移動、郊外在住者にはバス・鉄道の充実、と割り切った施策がいいのではないか。
- ・将来的に自動運転車輛の導入による様々な運行経路の創出など、マイカーに近い状態で利用可能な公共交通の整備を期待する。歩いて行ける範囲に店舗や医療機関など何もない地域にとって、移動のしやすさは生活維持の根幹である。誰もがいずれば運転できなくなるので、自動運転車輛の導入により、バス運賃程度でタクシーに近いレベルの利用ができる交通体系を期待しています。
- ・車を運転しない人たちも安心して暮らせる交通環境の整備をお願いします。

[道路]

- ・広面側から県庁市役所方面への秋田中央道の朝の渋滞が慢性化しており、渋滞の緩和が必要だと思う。
- ・舗装の劣化が著しく凹凸のひどい箇所が増えている。

[除雪・雪対策]

- ・冬の雪対策が充分でないと感じる。バスの場合、遅れるのは仕方ないが、除雪した雪が道路の幅を狭めて運行が困難になり、不便だし危険。
- ・バス、電車の本数が少ないのは致し方ないが、除雪に関しては回数を増やして欲しい。
- ・夏タイヤと冬タイヤに運行時間やバスの本数の増減などお願いしたいです。冬、駅のバスステーションで、たくさんの利用者が寒い中ずっと立って待っておられます。利用者に喜んでもらえるような施策をお願いいたします。

▼令和7年度市民アンケート調査結果 (30/31)

■主な意見(2/3)

[鉄道]

- ・鉄道、バスともに運行本数が少ない割に料金が高く、各駅へのアクセスも不便。バスから鉄道駅へのアクセスが快適に行える他、料金も(鉄道は難しくてもバス料金を)全区間一律になれば使いやすい。
- ・鉄道の駅の間隔が他県の市に比べて長い。もっと鉄道を便利にしてほしい。

[自転車・歩行者]

- ・狭い道路と電柱などにより、歩行者・自動車の接触危険箇所が多い。自転車の走行を考慮していない道路がほとんど(歩道が不自然に広く、自然と自転車が歩道を走り、結果歩行者が危険)で、自転車レーンを整備すべき。
- ・歩道が整備されているような交通量の多い道路でも街灯が少なく、無灯火の自転車が来てしまった場合などは全く見えない。防犯面からも改善されることを望む。
- ・歩行者ファーストの意識の低さはなんとかならないものか。

[ドライバーの確保・待遇改善]

- ・若年労働者取り込みのためにも、バスやタクシー等ドライバーさんの待遇向上が必要と考えます。
- ・運転手が少なくなってきているので、二種免許・大型免許を取得しやすくしてほしい。
- ・バス会社及びタクシー会社への補助金が必要と考える。

[タクシー]

- ・バスはあきらめ、スマホで安価に簡単予約出来る乗り合いタクシーを拡大すべき。
- ・タクシーの台数が足りなくてつかまらないのを何とかして欲しい。
- ・安く乗れるタクシーなどがないと高齢者が免許返納できない。

[駐車場]

- ・秋田駅周辺に人が集まらないのは無料駐車場がないからだと思います。
- ・スポーツ興業において、車社会なのに駐車場が整備されておらず、観戦したいけど公共交通機関の便が悪いため足が遠きがち。
- ・オートバイの駐車場が殆ど無い。300kg を超えるような大型バイクは押して歩けないので、乗ったまま駐車スペースへ入れる駐車場がほしい。

[その他]

- ・秋田駅の乗車場についてルールを作してほしい。
- ・近くにちょっとしたカフェとかがあれば、待ち時間もそんなに気にならないかもしれない。
- ・車椅子での移動手段を考えてほしい。交通手段も重要だが、役所や保健所などに出向かずにオンラインでの申請とかで済むようなシステムを考えて欲しい。

▼令和7年度市民アンケート調査結果 (31/31)

■主な意見(3/3)

[期待していない・興味がない・わからない等]

- ・現状、公共交通機関をほとんど利用していないので内容をイメージできませんでした。
- ・人口減少と高齢化が進む秋田市は公共交通機関の利用も減少するため、インフラ政策は期待していません。
- ・何も期待することはない。秋田市に住んでいる以上自分でなんとかするしかない。

[感謝・激励]

- ・運転手の高齢化が進んでいると伺っております。大変な中支えてくださりありがとうございます。
- ・少ない人員の状態でもとても頑張っていると思います。これからお世話になる場面が増えると思います。少なくとも現状維持でお願いしたいです。

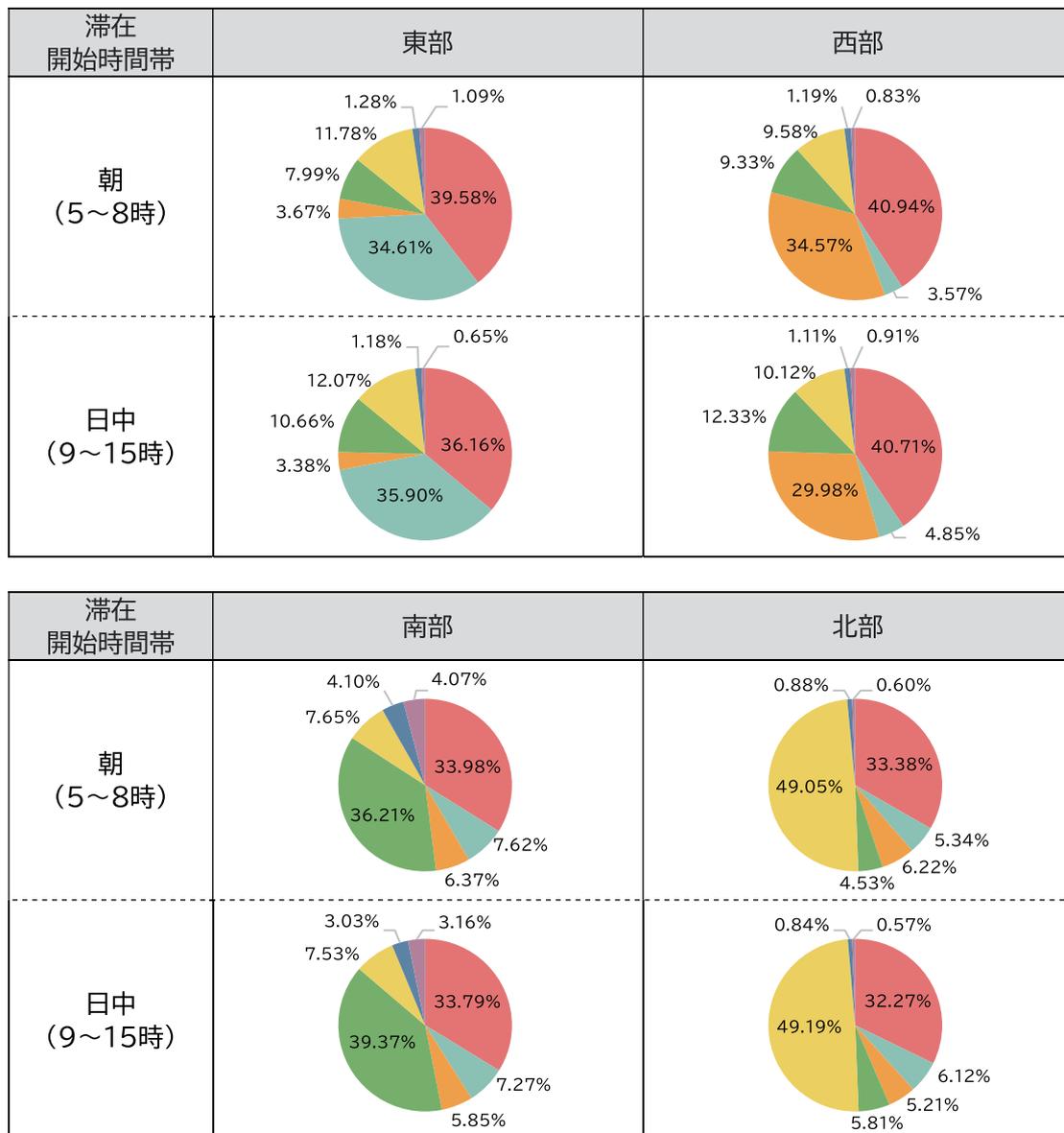
1-5 データ分析結果

(1) 人流データ分析結果

- ・秋田市の居住者を対象とした令和3年5月の人流データを用いて、市内における移動の特徴を整理した。
- ・地域別の来訪エリアを見ると、各地域と中央地域との往来が多く、特に西部地域では中央地域との往来が約4割もあり、中央地域とのかかわりが日常生活に欠かせないことがうかがえる。
- ・一方、北部地域では、自地域内滞在が約5割を占め、自地域で生活が完結する傾向が見られる。

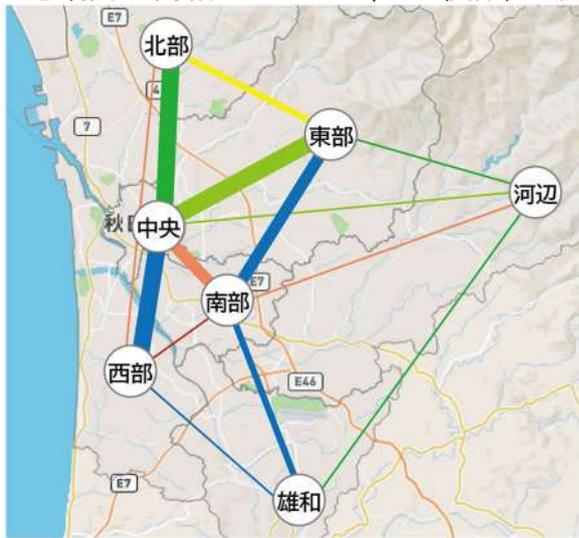
▼地域別の来訪エリア特性（平日）※中央、河辺、雄和地域を除く

■：中央地域 ■：東部地域 ■：西部地域 ■：南部地域 ■：北部地域 ■：河辺地域 ■：雄和地域



資料：スマホGPS人流データ（プログウォッチャー）集計結果（2021年5月）
 ※朝スマホGPS人流データ（プログウォッチャー）をもとに、各地域の居住者を対象に滞在時間帯ごとの滞在地域の割合を集計（同じ時間帯区分で同じエリアに複数滞在している場合も1カウント）

▼地域間の需給バランス（バス便数/人流）



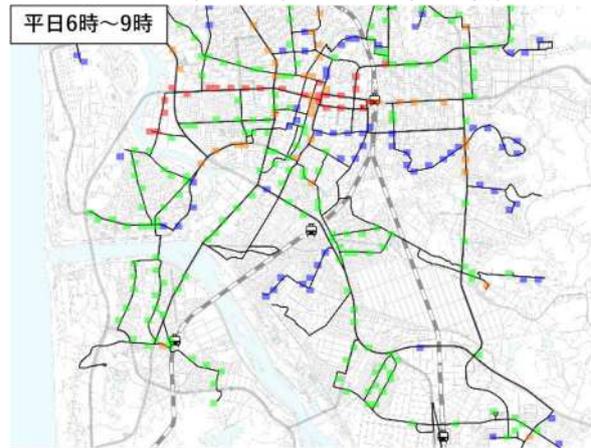
需給バランス（供給/需要） ※秋田市全体を1.0とした場合の比率

0 ~ 0.5	1.0~1.2
0.5~0.8	1.2~1.5
0.8~1.0	1.5~

線の太さ： 地域間バス便数（便/日）

0~50
50~100
100~200
200~

▼時間帯別・停留所別停車回数



凡例

- 現況バス路線
- 1回（0.5往復）
- 2回以上4回未満
- 4回以上8回未満
- 8回以上

▼地域別の移動特性（主要な目的地）

【北部】

- ・他の地域と比べると自治域内の日常生活割合が高い
- ・土崎駅の北側と南側で生活圏が異なり、南側は中心部とのつながりが強い
- ・秋田厚生医療センターと点在する商業施設が主要拠点
- ・秋田厚生医療センターの来訪ピークは平日 8~11 時台

【東部】

- ・秋田駅、秋田大学医学部付属病院、点在する商業施設が主要拠点
- ・医学部付属病院の来訪ピークは平日 8 時半~10 時半

【南部】

- ・イオンモール秋田、秋田赤十字病院、その他点在する商業施設が主要な拠点
- ・イオンモール秋田の平日における来訪ピークは 11~12 時台

【河辺】

- ・自地域内での日常生活割合が低い
- ・河辺市民サービスセンター、河辺総合福祉センター、商業施設が主要拠点

【中央】

- ・自地域内での日常生活割合が高い
- ・県庁・市役所や勤務地などの拠点が有り、市内の各地域からの来訪が集中する地域

【雄和】

- ・自地域内での日常生活割合が低い
- ・地域内においては秋田空港、県立中央公園、国際教養大学の来訪が多いが、それぞれ特殊な施設であり、地域としての拠点は少ない

【西部】

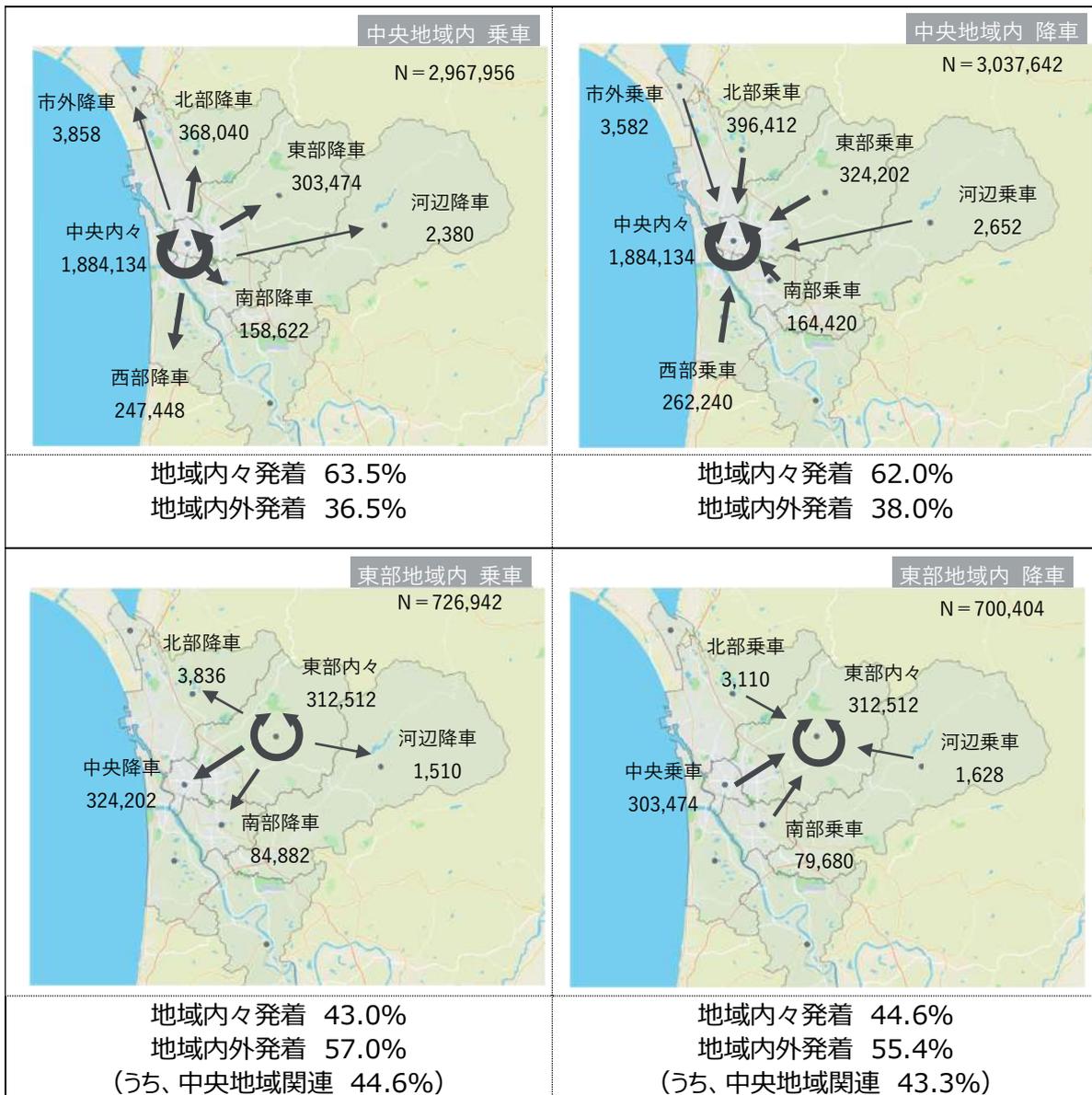
- ・他地域と比べて中央地域への通勤通学割合が高い
- ・西部市民センターが主要拠点だが雄物川で生活圏が分かれており、右岸(北側)と中央地域に向いている
- ・雄物川左岸(南側)は右岸と比べると自地域内の滞在が多い

資料：スマホGPS人流データ（プログウォッチャー）集計結果（2021年5月）

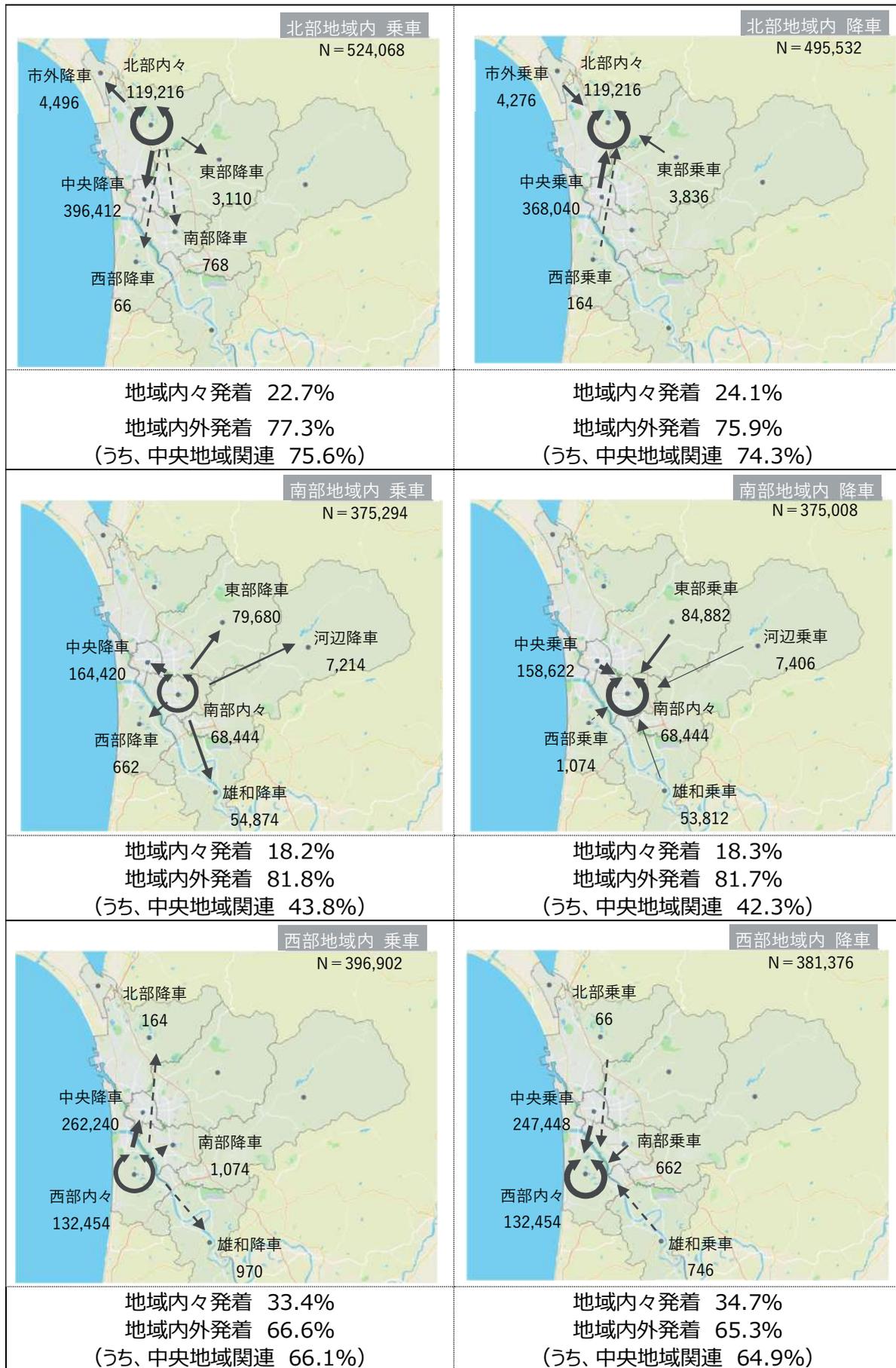
(2) ICカードデータ分析結果

① 発着地域分析結果

- ・ ICカードデータを用いて、秋田市内7地域間の流動を確認した。
- ・ いずれの地域も中央地域の往来が多く、特に北部地域と西部地域は、全体の約70%を中央地域発着が占める。人流データ分析結果と同様、中央地域とのかかわりが日常生活に欠かせないことがうかがえる。
- ・ 一方、南部地域は地域内々比率が2割弱だが、中央地域だけでなく、河辺・雄和などさまざまな地域からの発着がみられる。



資料：ICカードデータ集計結果（2024年2月～2025年2月）

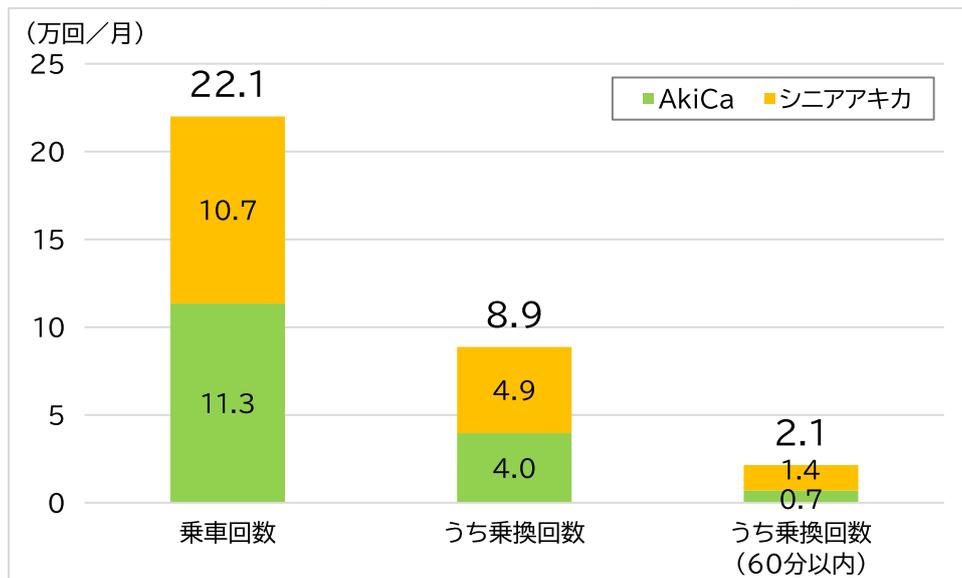


資料：ICカードデータ集計結果（2024年2月～2025年2月）

② 乗車回数分析結果

- ・ I Cカードデータを用いて、乗車回数と乗換回数を集計した。
- ・ 1ヶ月で約22万回、I Cカードを用いた乗車があり、そのうち乗換回数（同じ日に複数回乗車した回数）は約9万回あった。
- ・ 特に実際に乗換したと考えられる60分以内の乗換回数は、約2万回と全体の約10%を占める。

▼ I Cカードを用いた乗車回数・乗換回数（1ヶ月合計）



資料：I Cカードデータ集計結果（2024年6月）

第2章 成果目標指標の設定

施策の実現状況を把握し計画の評価を実施するための成果目標指標について、定義と出典を次の通り整理しました。

【目標 I】誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、回遊性の向上に寄与する歩行者・自転車交通環境の実現

No.	指標名	定義	出典
1	中心市街地の歩行者・自転車通行量	中心市街地の歩行者・自転車通行量 (平日・休日の平均)	「秋田市中心市街地活性化プラン」指標として毎年計測
2	市内の交通事故死傷者数（歩行者・自転車関連）	交通事故死傷者数のうち人対車、自転車対車の合計	秋田市交通政策課集計 (市HPにて公表)
3	市内の高齢者交通事故死傷者数	市内の高齢者が起こした交通事故による死傷者数	交通統計 (秋田県警察本部)
4	中心市街地循環バスの利用者数	中心市街地循環バス「ぐるる」利用者数	秋田市交通政策課集計 (バス運行実績)
5	市民による「まちなぎわい」満足度	『まちなぎわい』が「よい」「どちらかといえはよい」「ふつう」と回答した市民の割合	しあわせづくり 市民意識調査

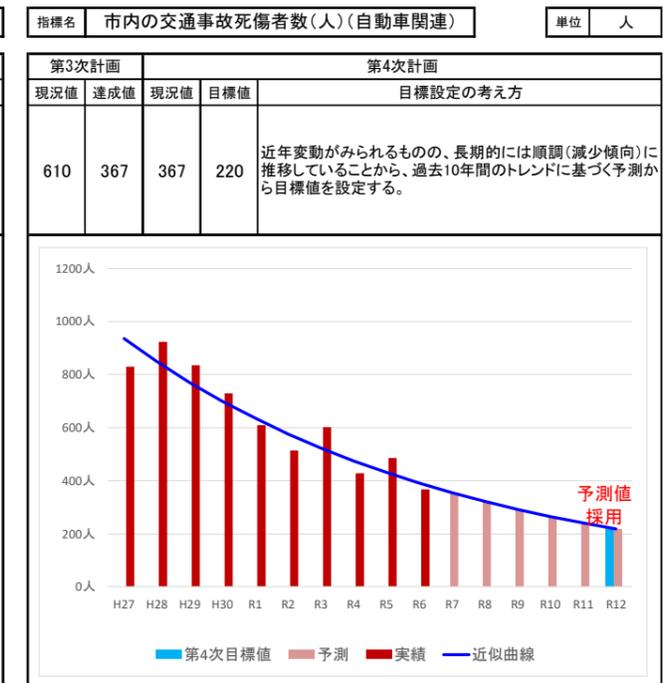
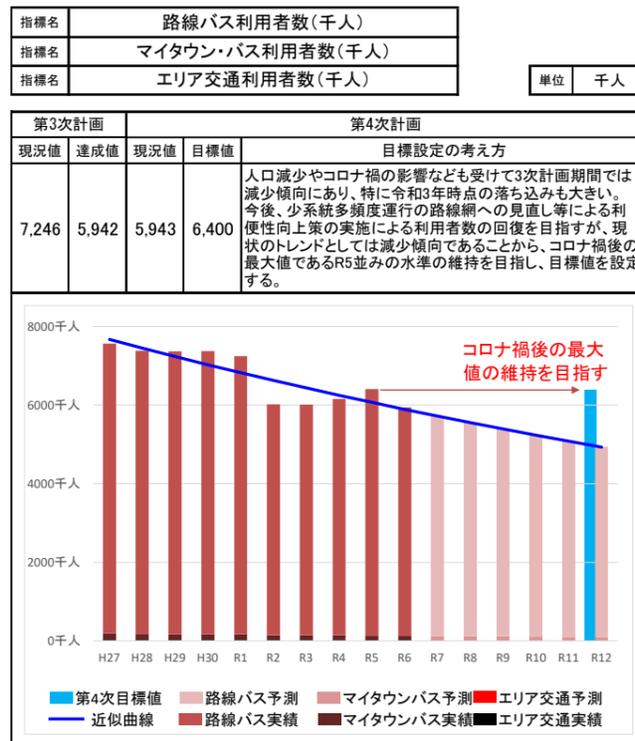
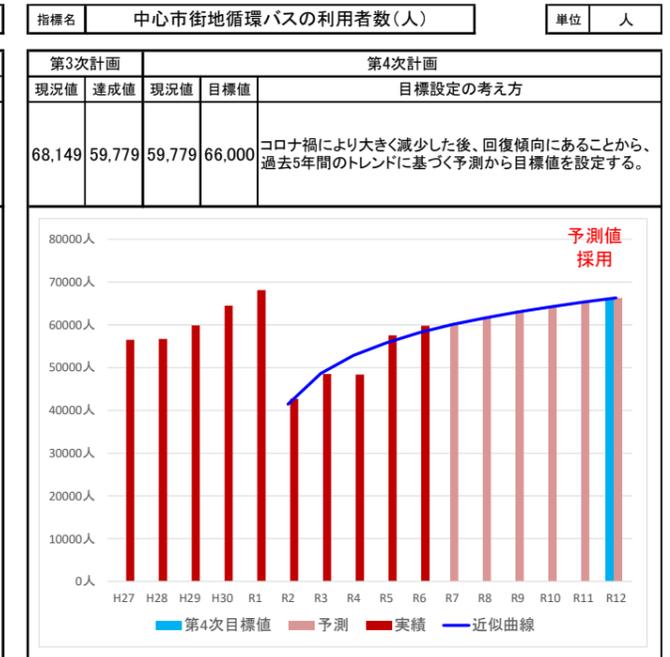
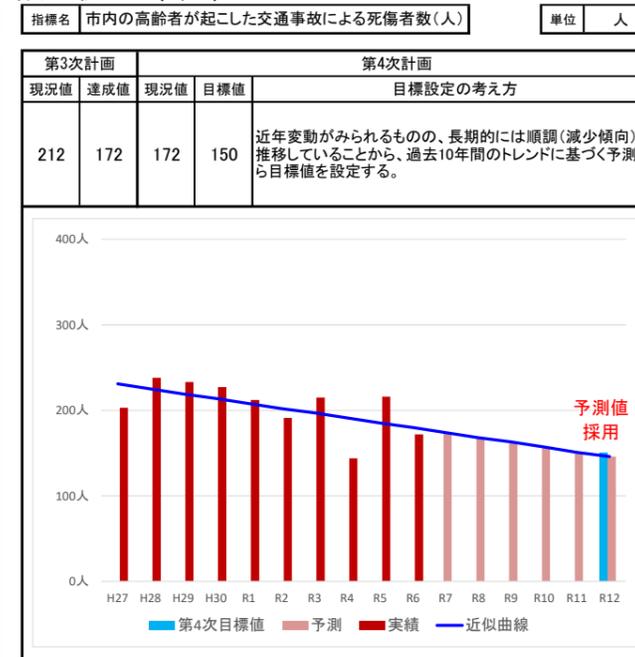
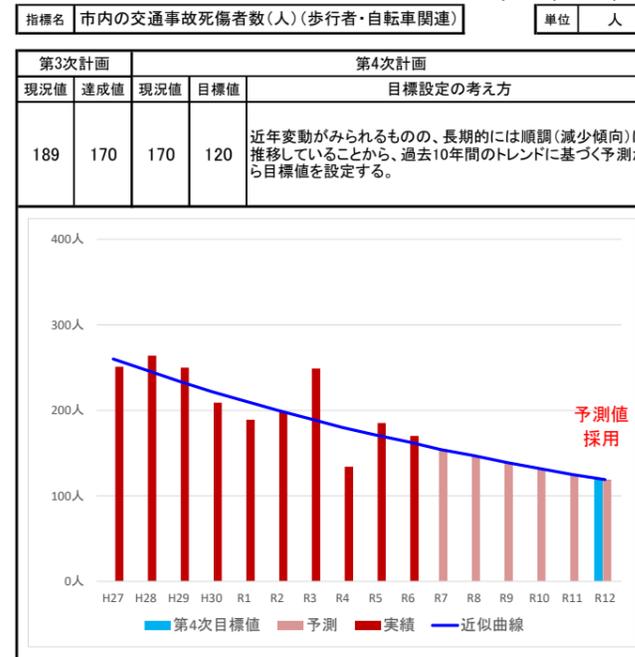
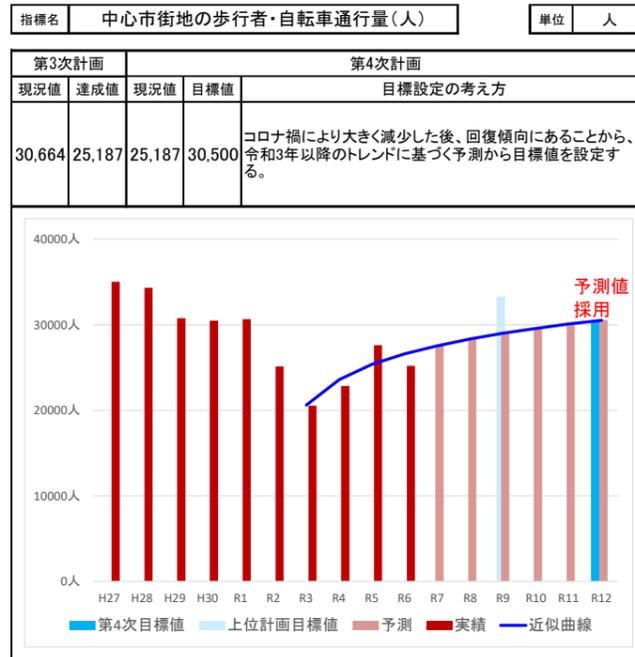
【目標Ⅱ】まちの変化に柔軟に対応し、誰もが気兼ねなく外出できる、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現

No.	指標名	定義	出典
6	路線バス利用者数	路線バスの 輸送人員	秋田市交通政策課 作成資料
7	マイタウン・バス 利用者数	マイタウン・バス 輸送人員	秋田市交通政策課 作成資料
8	エリア交通利用者数	エリア交通輸送人員	秋田市交通政策課 作成資料
9	公共交通の 人口カバー率	市全体の人口に対する 鉄道駅800m圏内、 バス停300m圏内、 エリア交通の運行範囲 内の人口の割合	GTFS データ、 将来推計人口
10	市民による 「バス、電車などの 利用しやすさ」満足度	『バス、電車などの利 用しやすさ』が「よ い」「どちらかといえ ばよい」「ふつう」と 回答した市民の割合	しあわせづくり 市民意識調査
11	路線バス運送収入	路線バスの 運送収入	秋田市交通政策課 作成資料
12	公共交通に関する 協議会や事業に 携わった機関・団体数	秋田市地域公共交通協 議会、マイタウン・バ ス各路線運行協議会お よび市の公共交通関連 事業に携わった関係者 数（重複を除く）	秋田市交通政策課集計
13	路線バス運転士数	路線バスの 運転士数	秋田市交通政策課集計

【目標Ⅲ】拠点間ネットワークを形成し、生活や経済活動の基盤となる道路網の実現

No.	指標名	定義	出典
14	都市計画道路の整備率	都市計画道路の路線延長に対する供用延長の比率（概成済延長は含まない）	路線別都市計画道路整備状況
15	市民による「道路の整備状況」満足度	『道路の整備状況』が「よい」「どちらかといえはよい」「ふつう」と回答した市民の割合	しあわせづくり市民意識調査
16	拠点間のピーク時間帯所要時間	市民SC 4地点と秋田駅間の所要時間 （降雪期間・朝7～9時平均） ① 北部市民SC ② 西部市民SC ③ 南部市民SC ④ 東部市民SC ⑤ 河辺市民SC ⑥ 雄和市民SC	ETC2.0データ （国土交通省提供データをもとに秋田市交通政策課集計）
17	市内の交通事故死傷者数（自動車関連）	交通事故死傷者数のうち車対車の値	秋田市交通政策課集計 （市HPにて公表）
18	市内の主要渋滞箇所数	市内の主要渋滞箇所数	秋田県渋滞対策協議会 （HP公表）

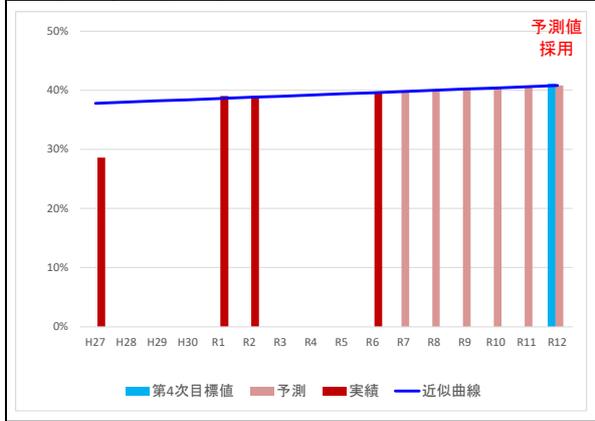
▼成果目標指標の設定根拠 (1/2)



▼成果目標指標の設定根拠 (2/2)

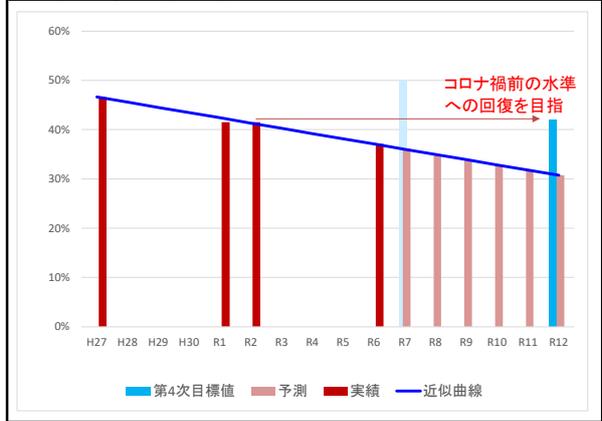
指標名	市民による「まちのにぎわい」満足度	単位	%
-----	-------------------	----	---

第3次計画		第4次計画			
現況値	達成値	現況値	目標値	目標設定の考え方	
39.0%	39.6%	39.6%	41.0%	過去10年で増加傾向であるため、3次計画期間のトレンドに基づき予測から目標値を設定する。	



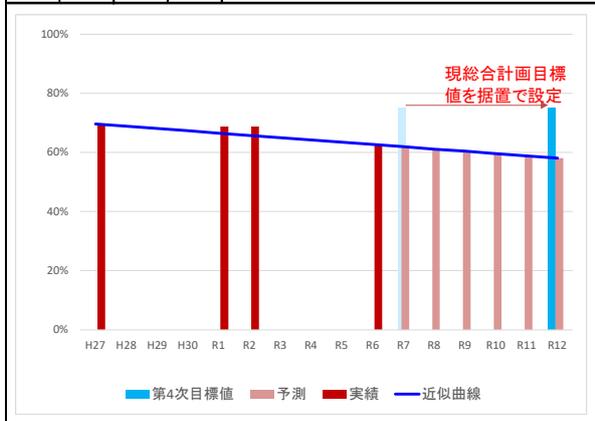
指標名	市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度	単位	%
-----	--------------------------	----	---

第3次計画		第4次計画			
現況値	達成値	現況値	目標値	目標設定の考え方	
41.5%	37.1%	37.1%	42.0%	3次計画期間では減少傾向にあることから、コロナ禍前の水準への回復を目指し、目標値を設定する。	



指標名	市民による「道路の整備状況」満足度	単位	%
-----	-------------------	----	---

第3次計画		第4次計画			
現況値	達成値	現況値	目標値	目標設定の考え方	
68.7%	62.7%	62.7%	75.0%	3次計画期間では減少傾向にあり、令和6年値で上位計画目標値と乖離が生じている。新たな総合計画が策定中であり、現時点の目標値は現総合計画目標値を据置で設定する。	



第3章 自己評価シート

本計画の進捗は、各事業の進捗状況についてモニタリングを行うことによって確認する。
また、本計画の達成状況は、設定した成果目標指標についてモニタリングを行うことによって確認する。

▼各事業のモニタリング（第4次秋田市総合交通戦略 1/2）

目標	施策パッケージ	施策	内容	番号	事業		事業予定期間						備考					
					事業名	実施主体	R8	R9	R10	R11	R12	R13～		開始	完了			
1.誰もが安全・安心かつ快適に利用でき、回遊性の向上に寄与する歩行者・自転車環境の実現	誰もが安全・安心かつ快適に利用できる歩行者・自転車空間の整備	安全で快適な歩行者空間の確保	歩行者・自転車が安心かつ安全に通行できるように、歩道の有効幅員を確保するため、既存および新規の道路整備を行う。	1	(都)泉外旭川線	道路新規整備	市							H20	R12			
				2	(都)川尻広面線(横町)	道路改良(現道拡幅)	市									R4	R11	
				3	(都)千秋山崎線	道路新規整備	市									H31	R13	
				4	(都)ニツ屋山崎線	道路改良(現道拡幅)	市									R4	R12	
				2	(都)川尻広面線(横町)	道路改良(現道拡幅)	市									R4	R11	
				5	(主)秋田北野田線(東通)	電線共同溝整備	県									R2	未定	
				6	(都)明田外旭川線(手形山崎町)	道路改良(現道拡幅) 電線共同溝整備	県									R4	未定	
				7	一般国道13号(茨島)	電線共同溝整備	国									R4	未定	
				8	(都)新屋土崎線(旭南)	道路改良(4車線化)	県									H27	未定	
				9	一般国道7号(土崎南)	交差点改良 電線共同溝整備	国									H28	未定	
				10	一般国道7号(土崎北)	交差点改良 電線共同溝整備	国									H28	未定	
11	一般国道13号(川尻)	電線共同溝整備	国									H30	未定					
12	(市)川尻総社通り線	電線共同溝整備	市									H28	R9					
歩道の消融雪設備整備	歩道の消融雪設備整備により、歩行者が冬期でも安全かつ快適に通行できる空間を整備する。	2	(都)川尻広面線(横町)	道路改良(現道拡幅)	市								R4	R11				
		3	(都)千秋山崎線	道路新規整備	市									H31	R13			
		2	(都)川尻広面線(横町)	道路改良(現道拡幅)	市									R4	R11			
		4	(都)ニツ屋山崎線	道路改良(現道拡幅)	市									R4	R12			
		6	(都)明田外旭川線(手形山崎町)	道路改良(現道拡幅) 電線共同溝整備	県									R4	未定			
		8	(都)新屋土崎線(旭南)	道路改良(4車線化)	県									H27	未定			
		9	一般国道7号(土崎南)	交差点改良 電線共同溝整備	国									H28	未定			
		10	一般国道7号(土崎北)	交差点改良 電線共同溝整備	国									H28	未定			
		11	一般国道13号(川尻)	電線共同溝整備	国									H30	未定			
		100	点字ブロック等の維持管理		国・県・市									-	継続			
		歩道のバリアフリー化	バリアフリー化を推進するために、歩道の拡幅や段差・横断勾配の緩和を行い、高齢者、障がい者を含むすべての人が安全かつ快適に通行できる空間を整備する。	2	(都)川尻広面線(横町)	道路改良(現道拡幅)	市								R4	R11		
4	(都)ニツ屋山崎線			道路改良(現道拡幅)	市									R4	R12			
6	(都)明田外旭川線(手形山崎町)			道路改良(現道拡幅) 電線共同溝整備	県									R4	未定			
8	(都)新屋土崎線(旭南)			道路改良(4車線化)	県									H27	未定			
9	一般国道7号(土崎南)			交差点改良 電線共同溝整備	国									H28	未定			
10	一般国道7号(土崎北)			交差点改良 電線共同溝整備	国									H28	未定			
11	一般国道13号(川尻)			電線共同溝整備	国									H30	未定			
2	(都)川尻広面線(横町)			道路改良(現道拡幅)	市									R4	R11			
3	(都)千秋山崎線			道路新規整備	市									H31	R13			
6	(都)明田外旭川線(手形山崎町)			道路改良(現道拡幅) 電線共同溝整備	県									R4	未定			
8	(都)新屋土崎線(旭南)			道路改良(4車線化)	県									H27	未定			
101	自転車走行時の危険箇所の改善		県・市・警察									H21	継続					
102	自転車通行空間の整備、走行位置の明示		県・市・警察									H21	継続					
103	秋田駅周辺の駐輪場の適切な運営管理および利用促進・利便性向上策の検討		市									H21	継続					
104	多様な交通モードに対応したモビリティハブの整備検討		市									R8	未定					
105	自転車利用についての交通安全指導を行うとともに、秋田県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例や今後策定を予定している(仮称)秋田市自転車活用推進計画に基づき、自転車利用促進のための情報発信や自転車安全利用五則の徹底、自転車損害賠償責任保険への加入、点検整備などについて啓発活動を行う。		警察・県・市									H21	継続					
106	自転車の利用促進のため情報発信		市									H21	継続					
107	CO2削減のための自転車通勤等の啓発活動		市									H21	継続					
回遊性の向上に寄与する交通環境の実現	中心市街地における回遊性の向上	中心市街地循環バス「ぐる」の運行を継続するほか、公共、民間施設等のスペースを活用したシェアサイクルの導入を検討するなど、回遊しやすい環境づくりに努める。周辺施設と連携した「ぐる」やシェアサイクル利用時の割引制度の導入など、利用環境向上策について検討する。	108	周辺施設と連携した割引制度の導入検討		市							R8	未定				
			109	バス無料デーの実施検討		市								R8	未定			
			110	公共、民間施設等のスペースを活用したシェアサイクルの導入検討		市								R8	未定			
111	市の広報や市民向け講演会等により、地域公共交通を「乗って守る」という意識醸成を図るとともに、徒歩や自転車を含む多様な交通モードの利用促進に努める。		市									R8	継続					

▼各事業のモニタリング（第4次秋田市総合交通戦略 2/2）

目標	施策 パッケージ	施策	内容	番号	事業		事業予定期間						備考						
					事業名	実施主体	R8	R9	R10	R11	R12	R13~		開始	完了				
拠点間ネットワークを形成し、生活や経済活動の基盤となる道路網の実現	多核集約型コンパクトシティの骨格となる3環状放射型道路網の整備	環状道路の整備	市内の交通の円滑化と、市街地への通過交通の流入を回避させる環状道路網(外周部環状道路、市街地環状道路、都心環状道路)を整備し、混雑緩和を図る。	2	(都)川尻広面線(横町)	道路改良(現道拡幅)	市								R4	R11			
				13	(主)秋田天王線(秋田港アクセス道路)	道路新規整備	県									H31	未定		
		放射道路・分散導入路の整備	環状道路網へ接続する道路を整備し、都心・中心市街地と郊外部の流入交通のアクセス強化を図る。	1	(都)泉外旭川線	道路新規整備	市									H20	R12		
				8	(都)新屋土崎線(旭南)	道路改良(4車線化)	県									H27	未定		
				9	一般国道7号(土崎南)	交差点改良 電線共同溝整備	国										H28	未定	
				10	一般国道7号(土崎北)	交差点改良 電線共同溝整備	国										H28	未定	
				14	一般国道7号(秋田南拡幅)	道路改良(4車線化)	国										R4	未定	
		拠点間ネットワークを強化し走行性を高める道路整備	バス路線における道路整備	バス路線となっている道路の拡幅、またはバス路線への交通量の集中を緩和する道路を整備し、バスの走行環境の改善を図る。	6	(都)明田外旭川線(手形山崎町)	道路改良(現道拡幅) 電線共同溝整備	県									R4	未定	
					8	(都)新屋土崎線(旭南)	道路改良(4車線化)	県									H27	未定	
					16	(一)川添下浜停車場線(下浜羽川)	バイパス整備	県										H23	R11
	17				(主)秋田八郎湯線(山内増沢)	道路改良(線形改良)	県										H28	R9	
	渋滞を緩和する道路整備		渋滞緩和のための道路整備を推進する。	1	(都)泉外旭川線	道路新規整備	市									H20	R12		
				2	(都)川尻広面線(横町)	道路改良(現道拡幅)	市										R4	R11	
				8	(都)新屋土崎線(旭南)	道路改良(4車線化)	県										H27	未定	
				9	一般国道7号(土崎南)	交差点改良 電線共同溝整備	国										H28	未定	
				10	一般国道7号(土崎北)	交差点改良 電線共同溝整備	国										H28	未定	
				14	一般国道7号(秋田南拡幅)	道路改良(4車線化)	国										R4	未定	
	安全で円滑な交通の実現に向けた取組	市内外の連携を強化する道路整備	市内外の連携を強化し、市内外の交流を促進する道路整備を推進する。	15	一般国道13号(河辺拡幅(1工区))	バイパス整備	国									H3	未定		
				13	(主)秋田天王線(秋田港アクセス道路)	道路新規整備	県										H31	未定	
				14	一般国道7号(秋田南拡幅)	道路改良(4車線化)	国										R4	未定	
15				一般国道13号(河辺拡幅(1工区))	バイパス整備	国										H3	未定		
TDM(交通需要マネジメント)による渋滞緩和施策		ノーマイカー通勤や時差出勤、公共交通等利用の呼びかけなど、自動車需要の適正化に向けたTDM施策を推進する。	8	(都)新屋土崎線(旭南)	道路改良(4車線化)	県									H27	未定			
			9	一般国道7号(土崎南)	交差点改良 電線共同溝整備	国										H28	未定		
			10	一般国道7号(土崎北)	交差点改良 電線共同溝整備	国										H28	未定		
			18	一般国道7号(飯島道東地区)	交差点改良	国										R5	未定		
19	一般国道7号(古川添)	交差点改良	国										R7	未定					
112	交通安全啓発活動の実施		国・県 市・警察										-	継続					
113	交通安全教育事業		市										-	継続					
111	市の広報や市民向け講演会による公共交通等利用の意識醸成		市											R3	継続				
114	ノーマイカーデー等の実施		国・県・市											H21	継続				

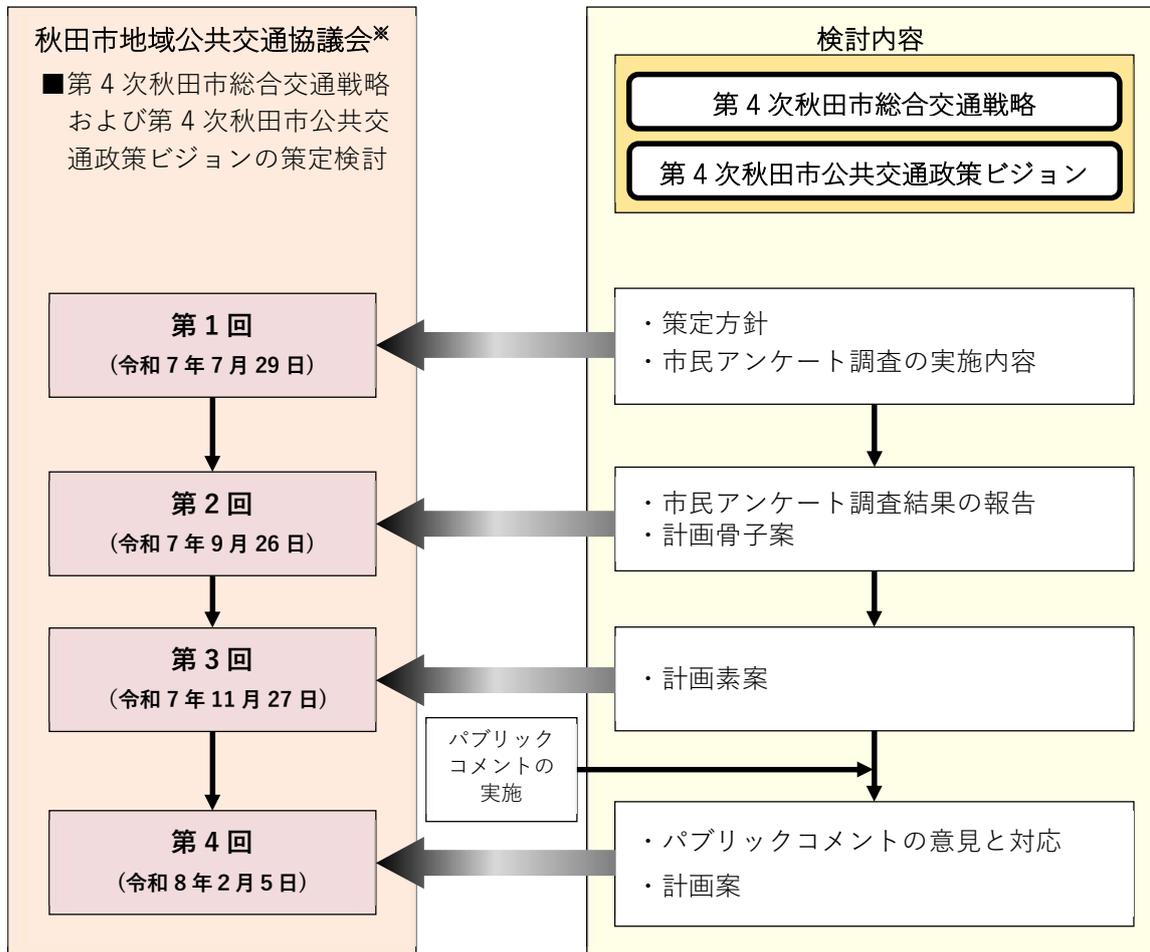
▼各事業のモニタリング（第4次秋田市公共交通政策ビジョン）

基本的な方針 (目標)	目標 (施策パッケージ)	施策	内容 ※「役割分担による取組内容」の記載を反映	事業内容	番号	事業名	実施主体	事業予定期間						備考		
								R8	R9	R10	R11	R12	R13~			
多様な交通モードの連携・協働による、将来にわたって持続可能な公共交通サービスの実現	多核集約型コンパクトシティを形成する公共交通ネットワークの整備	公共交通ネットワークの再構築	利便性向上や効率化に向けた検討を継続するとともに、長期的には、乗換を前提とした公共交通ネットワークへの再構築を目指す。 郊外圏における移動手段を確保するため、マイタウン・バスの運行効率化や利便性向上を図りながら、安定的な運行に努める。 中心市街地循環バス「ぐるる」の運行を継続するとともに、運行ルートの見直しやバス無料デーの実施等、利便性向上策や利用促進策について検討する。	乗換を前提とした公共交通ネットワークへの見直し	1	鉄道・バス・タクシーによる乗換を前提とした公共交通ネットワークへの再構築	鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者 市									
					2	多頻度運行による幹線バス路線の利便性向上	バス事業者 市									
					3	マイタウン・バスの持続的な運営	運行協議会 市									
					4	タクシー車両等の小型車の活用など、効率的な運行形態の導入	運行協議会 タクシー事業者 市									
					5	中心市街地循環バスの利便性向上	市									
		6	地域内移動の確保	市街地において、地域内移動を担い、路線バスや鉄道にもアクセスすることができるよう、タクシー車両等の小型車を活用した生活交通を確保する。	エリア交通の運行	タクシー事業者 市										
		7	乗換拠点の環境整備	乗換拠点においては、乗換の負担を軽減するため、待合施設の屋内化や上層のある休憩所の併設等の環境整備を検討するとともに、スムーズな乗換のためのダイヤ調整を実施する。 公共、民間施設等のスペースを活用した乗換拠点や公共交通と自転車などが接続する「モビリティハブ」の整備を検討する。	快適に過ごせる乗換空間の整備	鉄道事業者 バス事業者 市										
		8		公共、民間施設等のスペースを活用した乗換拠点の整備検討	市											
		9		多様な交通モードに対応したモビリティハブの整備検討	市											
		10		バス相互やバスと鉄道などの乗換をスムーズにする事業者間のダイヤ調整	鉄道事業者 バス事業者 市											
利用しやすい公共交通サービスの提供に向けた取組の推進	運行情報提供の充実	スマートフォン等で容易に確認できるリアルタイム運行状況の提供を継続するなど、待ち時間の不安解消や計画的な移動などの利便性向上に努める。 乗換利用を容易にするため、オンデマンド交通を含む多様な交通モード間における複合経路検索が可能な乗換案内サービスの導入を検討する。	ICTを活用した運行状況等の提供	11	バスロケーションシステムによるリアルタイム運行状況の提供	バス事業者 市										
				12	多様な交通モード間における複合経路検索が可能な乗換案内サービスの導入検討	市										
				13	バス利用環境の改善	バス事業者 市										
				14	わかりやすく、利用しやすい運賃の検討	マイタウン・バスにおける定額運賃やゾーン制運賃等、わかりやすい運賃の導入検討	市									
				15		乗換時における割引運賃の導入	バス事業者 市									
持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進	関係者との連携・協働による公共交通の確保・維持	市の広報や講演会等により、地域公共交通を「乗って守る」という市民の意識醸成を図るとともに、運賃の助成などにより多様な世代的利用促進に努める。 既存交通サービスの見直しや公共交通空白地域の解消等において、自治体、事業者、地域住民など、多様な関係者が連携・協働しながら、限られた輸送資源を活用した新たな交通手段等の導入について検討する。 持続可能な公共交通サービスの実現に向けた交通事業者との連携協定に基づき、関係者が目的を共有のうえ、連携・協働して地域課題の解決に取り組むことで、持続可能な公共交通の確保に努める。	公共交通等の利用促進	16	市の広報や市民向け講演会による公共交通等利用の意識醸成	市民 市										
				17	「高齢者コインバス事業」や「福祉特別乗車証」の助成による高齢者や障がい者の利用促進	市										
				18	運賃の助成等、若年層の利用促進策の検討	バス事業者 市										
				19	限られた輸送資源を活用した交通手段等の導入	バス事業者 タクシー事業者 市										
				20	運転士不足等に対応する自動運転移動サービスの導入検討	バス事業者 市										
				21	貨客混載AIオンデマンド交通の導入検討	タクシー事業者 市										
				22	スクールバス等、地域の輸送資源の活用検討	バス事業者 タクシー事業者 市										
				23	連携協定に基づく取組の推進	バス事業者 タクシー事業者 市										
				24	支援制度の充実	地域公共交通の維持などの取組に対する支援制度を実施する。	財政的支援の実施	県 市								
				25		バス路線維持に係る支援	市									

▼モニタリングを行う成果目標指標

目標	施策パッケージ	該当指標名	データ定義	データ出典	調査頻度	第4次戦略・ビジョン進捗状況						目標値 R12	備考	
						現況値 R6	R7 【策定年】	R8 【1年目】	R9 【2年目】	R10 【3年目】	R11 【4年目】			R12 【5年目】
目標Ⅰ 誰もが安全・安心かつ快適に利用できる歩行者・自転車環境の実現	誰もが安全・安心かつ快適に利用できる歩行者・自転車空間の整備	中心市街地の歩行者・自転車通行量	中心市街地の歩行者・自転車通行量(平日・休日の平均)	秋田市中心市街地活性化プラン目標指標	毎年	25,187人/日						30,500人/日		
		市内の交通事故死傷者数(歩行者・自転車関連)	交通事故死傷者数(人対車、自転車対車の合計)	秋田市交通政策課作成資料(ホームページ公表)	毎年	170人/年							120人/年	
		市内の高齢者が起こした交通事故による死傷者数	市内の高齢者が起こした交通事故による死傷者数	交通統計(秋田県警察本部)	毎年	172人/年							150人/年	
	回遊性の向上に寄与する交通環境の実現	中心市街地循環バスの利用者数	中心市街地循環バス「ぐるる」利用者数	秋田市交通政策課作成資料(中心市街地循環バスの運行実績)	毎年	59,779人/年							66,000人/年	
		市民による「まちのにぎわい」満足度	「まちのにぎわい」が「よい」「どちらかといえばよい」「ふつう」と回答した割合	しあわせづくり市民意識調査	5年毎	39.6%							41.0%	
目標Ⅱ 多様な交通モードの連携・協働による、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現	多核集約型コンパクトシティを形成する公共交通ネットワークの整備	路線バス利用者数	路線バスの輸送人員	秋田市交通政策課作成資料	毎年	5,815千人/年	5,943千人/年						6,400千人/年	
		マイタウン・バス利用者数	マイタウン・バス輸送人員	秋田市交通政策課作成資料	毎年	127千人/年								
		エリア交通利用者数	エリア交通輸送人員	秋田市交通政策課作成資料	毎年	1.4千人/年								
		公共交通の人口カバー率	市全体の人口に対する鉄道駅800m圏内、バス停300m圏内、エリア交通の運行範囲内の人口の割合	GTFSデータ、将来推計人口	5年毎	97.9%							現状より増加(97.9%)	
	利用しやすい公共交通サービスの提供に向けた取組の推進	市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度	「バス、電車などの利用しやすさ」が「よい」「どちらかといえばよい」「ふつう」と回答した割合	しあわせづくり市民意識調査	5年毎	37.1%							42.0%	
		路線バス運送収入	路線バスの運送収入	秋田市交通政策課作成資料	毎年	1,150百万円/年							1,200百万円/年	
		持続可能な公共交通の確保に向けた仕組みづくりの推進	公共交通に関する協議会や事業に携わった機関・団体数	秋田市地域公共交通協議会、マイタウン・バス各路線運行協議会および市の公共交通関連事業に携わった関係者数(重複を除く)	参加状況を独自に集計	毎年	79団体/年							現状より増加(79団体/年)
路線バス運転士数	路線バスの運転士数		秋田市交通政策課作成資料	毎年	162人							現状より増加(162人)		
目標Ⅲ 拠点間ネットワークを形成し、生活や経済活動の基盤となる道路網の実現	多核集約型コンパクトシティの骨格となる3環状放射型道路網の整備	都市計画道路の整備率	都市計画道路の路線延長に対する供用延長の比率(※概成済み延長は含まない)	路線別都市計画道路整備状況	毎年	80.6%						83.0%		
		市民による「道路の整備状況」満足度	「道路の整備状況」が「よい」「どちらかといえばよい」「ふつう」と回答した割合	しあわせづくり市民意識調査	5年毎	62.7%							75.0%	
	拠点間ネットワークを強化し走行性を高める道路整備	拠点間のピーク時間帯所要時間	6地域の市民SCと秋田駅の朝ピーク時の所要時間を計測	ETC2.0データ	中間年最終年	①北部 32.1分 ②西部 26.2分 ③南部 25.9分 ④東部 12.7分 ⑤河辺 35.8分 ⑥雄和 38.4分							現状より減少	
		安全で円滑な交通の実現に向けた取組	市内の交通事故死傷者数(自動車関連)	交通事故死傷者数(車対車)	秋田市交通政策課作成資料(ホームページ公表)	毎年	367人/年							220人/年
	市内の主要渋滞箇所数		市内の主要渋滞箇所数	秋田県渋滞対策協議会作成資料(ホームページ公表)	不定期	32箇所								現状より減少(32箇所)

第4章 本計画の策定経緯



※秋田市地域公共交通協議会は、地域の関係者が地域公共交通の活性化および再生に向けて、あらゆる課題について議論し、合意形成を図る場として設立した協議会です。この協議会の協議事項は、次のとおりです。

- ①地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく協議会として、同法に定められた「地域公共交通計画」（秋田市公共交通政策ビジョン）等の作成、変更および実施に関すること。
- ②道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づく地域公共交通会議として、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進および地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議に関すること。

第4次秋田市総合交通戦略
第4次秋田市公共交通政策ビジョン

【資料編】

(案)

令和8年3月(策定予定)

発行:秋田市地域公共交通協議会

編集:秋田市地域公共交通協議会事務局

(秋田市都市整備部交通政策課)

〒010-8560

秋田県秋田市山王一丁目1番1号

電話 018-888-5766
