

【協議 1】

第4次秋田市総合交通戦略・公共交通政策ビジョン

計画骨子案

令和7年9月 秋田市



0 計画改定のポイント

今回議論する範囲

章タイトル	計画改定の概要	計画骨子の論点
1 計画策定の趣旨	● 計画策定の趣旨 ● 計画の対象区域・計画期間	➢ アップデートガイダンスを踏まえた構成の変更
2 現状整理と目指す姿	● 最新の上位関連計画や統計データ等を踏まえた施策の方向性 ● 社会情勢等に基づく課題整理 ● 計画が目指す未来の姿	➢ デジタルデータを活用した地域の現状把握 ➢ 近年の社会情勢に基づく課題認識 ➢ 上位関連計画からみた方向性
3 基本的な方針と目標の設定	● 計画の方針と目標の設定 ● 目標の達成状況を評価できるKPIの設定	➢ 未来の姿の実現に向けた方針および目標 ➢ 課題及びまちづくりの方向性と目標の対応
4 目標の実現に向けた施策・事業	● 目標の実現に向けた施策や事業	—
5 進捗評価・管理	● 施策や事業の進捗評価・管理を行う枠組みの提示	—
6 参考資料	● 本編に概要を記載した事項詳細や、図表のバックデータ	—

計画策定の趣旨

策定の趣旨

・高齢化や人口減少と合わせ、市街地の拡散や低密度化が進行する中、地域連携のための道路整備や持続可能な公共交通網の形成が必要

総合交通戦略（交通体系全般に関する計画）

徒歩・自転車、公共交通、自動車等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、地域の移動ニーズを踏まえ、総合的・戦略的な交通施策の推進を図る。

公共交通政策ビジョン（地域交通のマスタープラン）

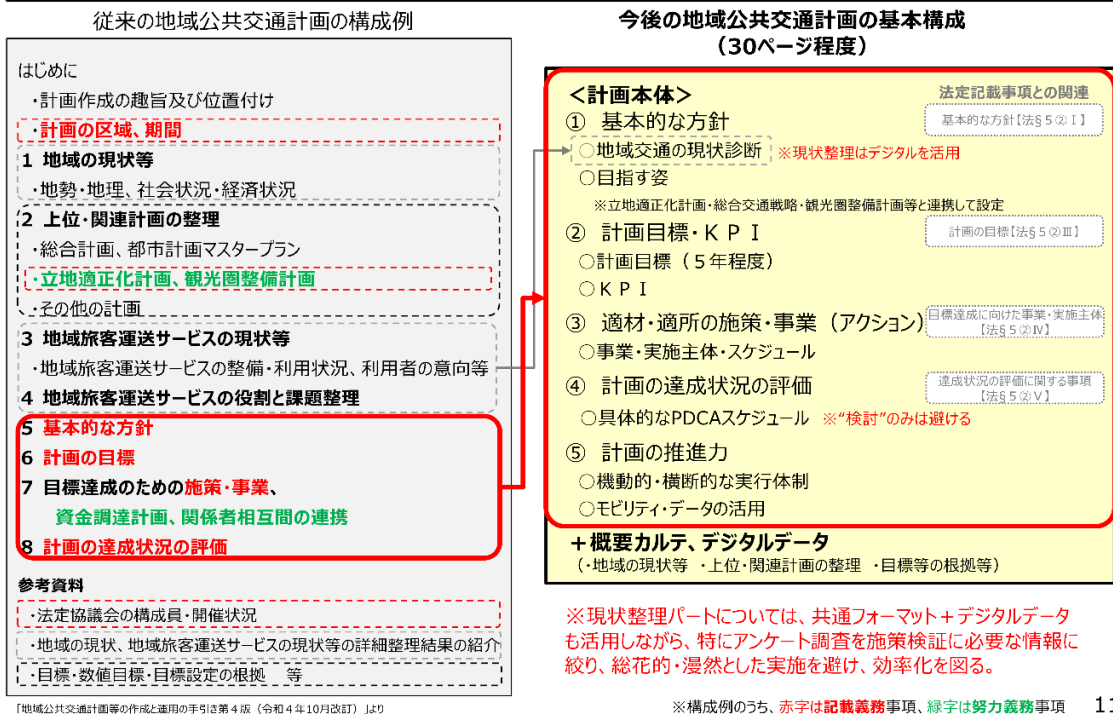
戦略のうち、公共交通部分を対象とし、公共交通の確保・維持を図る。

計画の対象区域・期間

- ・本計画は、秋田市全域を対象とする。
- ・計画期間は、令和8年度から令和12年度までの5年間とする。

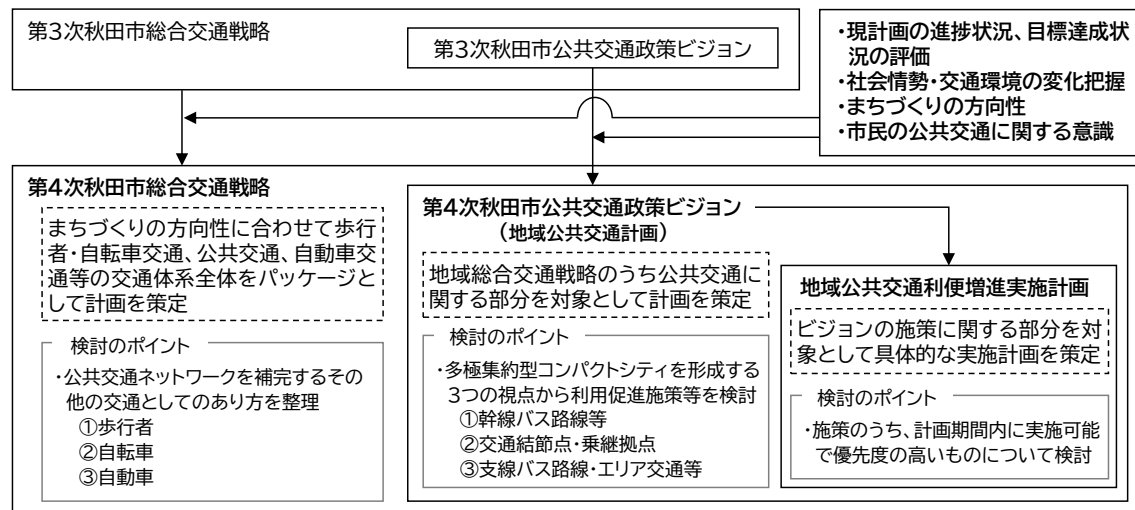
1-(1)-① 基本的な構成【計画の構成の見直し】

○ 地域公共交通計画は、今後何をするか（アクション）の記載をより充実させるべき。



出典：「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ（R6.4.26）

▲地域公共交通計画の基本的な構成（アップデートガイダンス関係）



▲計画の体系（各計画の関連性）

2 現状整理と目指す姿

現計画の進捗評価（1／2）【資料1－1】

※①現況値と③R6実績の比較

○：改善 △：悪化

目標		指標	指標値		③R6実績	比較※	実績を踏まえた評価と今後の方針
			①現況(R1)	②目標(R7)			
Ⅰ歩行者・自転車	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・自転車交通量（休日・平日の平均）	30,664人	30,664人	25,187人	△	コロナ禍の影響から回復傾向。引き続きハード・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）	189人	150人	170人	○	歩行者・自転車空間の整備、啓発活動の実施により改善したと捉えているが、年により変動が見られるため、引き続き取組を推進する。
		市内の高齢者交通事故死傷者数	212人	180人	172人	○	歩行者・自転車空間の整備、啓発活動の実施により改善したと捉えているが、年により変動が見られるため、引き続き取組を推進する。
	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	68,149人	69,000人	59,779人	△	コロナ禍の影響から回復傾向。引き続き利用促進を図る。
		市民による「まちのにぎわい」満足度	39.0%	現状より増加	39.6%	○	満足度はやや改善。にぎわいに寄与する交通環境の実現に引き続き努める。
Ⅱ公共交通	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	7,080千人	7,500千人	5,815千人	△	コロナ禍の影響から回復傾向にあったが、人口減少や運転士不足によるやむを得ない減便等で、総数が減少したと捉えている。引き続き利用促進を図る。
		マイタウン・バス利用者数	166千人		127千人	△	運行本数の維持、安定的な運行の確保に努めてきたが、総数は減少。引き続き、利便性を確保しながら運行の効率化を図る。
	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	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やむを得ない減便等で、満足度が低下したと捉えている。第4次計画の策定検討において、取組の推進を検討。
		市内のバス運送収入	1,364百万円	1,420百万円	1,150百万円	△	コロナ禍の影響から回復傾向にあったが、人口減少や運転士不足によるやむを得ない減便等で、総数が減少したと捉えている。引き続き利用促進を図る。
	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	67団体	現状より増加	79団体	○	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・団体への参加呼びかけを実施。

2 現状整理と目指す姿

現計画の進捗評価（2／2）【資料1－1】

※①現況値と③R6実績の比較
○：改善 △：悪化

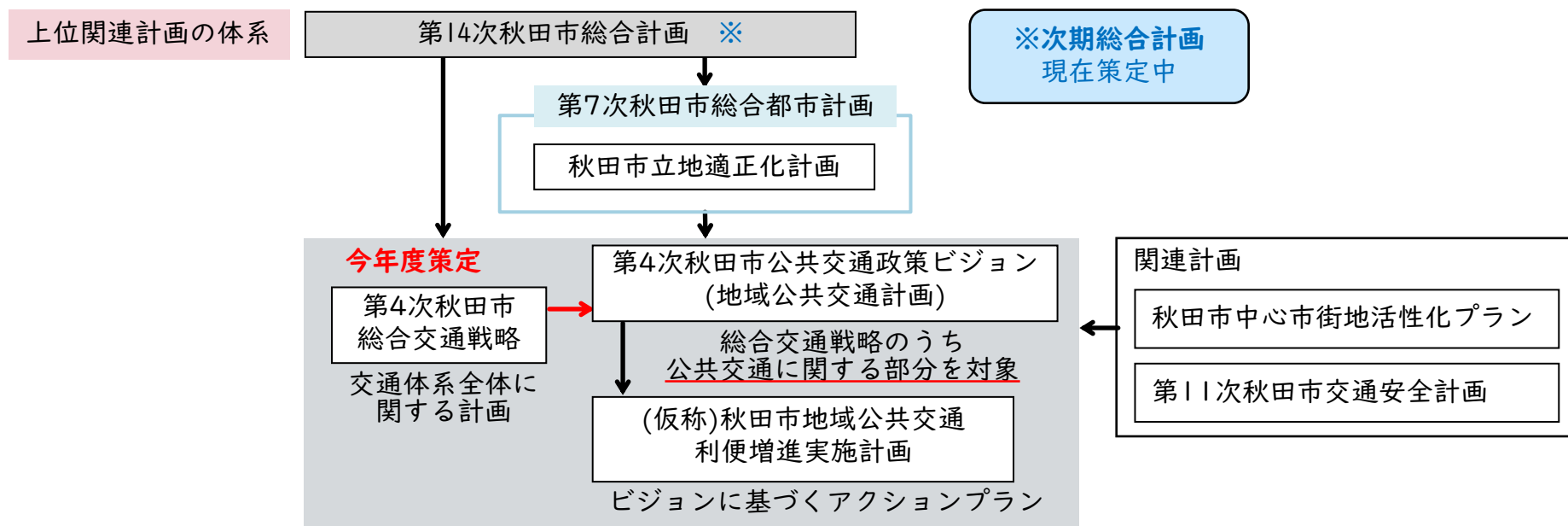
目標	指標	指標値		③R6実績	比較※	実績を踏まえた評価と今後の方針
		①現況(R1)	②目標(R7)			
Ⅲ その他 自動車 交通	多核集約型都市の骨格となる道路網の整備	都市計画道路の整備率	77.1 %	79.0 %	80.6 %	○ 整備率は上昇している。引き続き、関係各所と連携し、道路整備を進めていく必要があると捉えている。
	拠点間ネットワークを強化し走行性を高める道路整備	市民による「道路の整備状況」満足度	68.7 %	75.0 %	62.7 %	△ 満足度は低下している。引き続き、関係各所と連携し、道路環境の向上に努めていく必要があると捉えている。
		拠点間のピーク時間帯所要時間	(分)		(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、道路環境の向上等を図りながら、所要時間の短縮に努めていく必要があると捉えている。
		①北部SC⇒秋田駅	①28.5	現状より短縮	①32.1	
		②西部SC⇒秋田駅	②23.7		②26.2	
		③南部SC⇒秋田駅	③25.1		③25.9	
		④東部SC⇒秋田駅	④12.8		④12.7	
	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）	606 人	650 人	367 人	○ 啓発活動、交通安全対策により改善したと捉えている。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	35 箇所	現状より減少	32 箇所	○ 道路整備により、主要渋滞箇所は減少。引き続き、渋滞対策を実施しつつ、モニタリングの継続が必要と捉えている。

【総評】

- ・ 交通事故による死傷者数は、全体的に減少傾向にあり、道路整備や啓発活動などの交通安全対策が寄与していると捉えている。引き続き、取組を推進する。
- ・ 一方、バス利用者数や中心市街地の歩行者・自転車交通量は、コロナ禍の影響から回復傾向にあるものの、総数が減少しており、人口減少のほか、運転士不足によるやむを得ない減便等が影響していると捉えている。引き続き、中心市街地の回遊性向上やバスの運行効率化・利便性向上による利用促進等を図る必要がある。

2 現状整理と目指す姿

上位関連計画の整理：計画の体系



上位関連計画における基本理念等

赤字：着目するキーワード

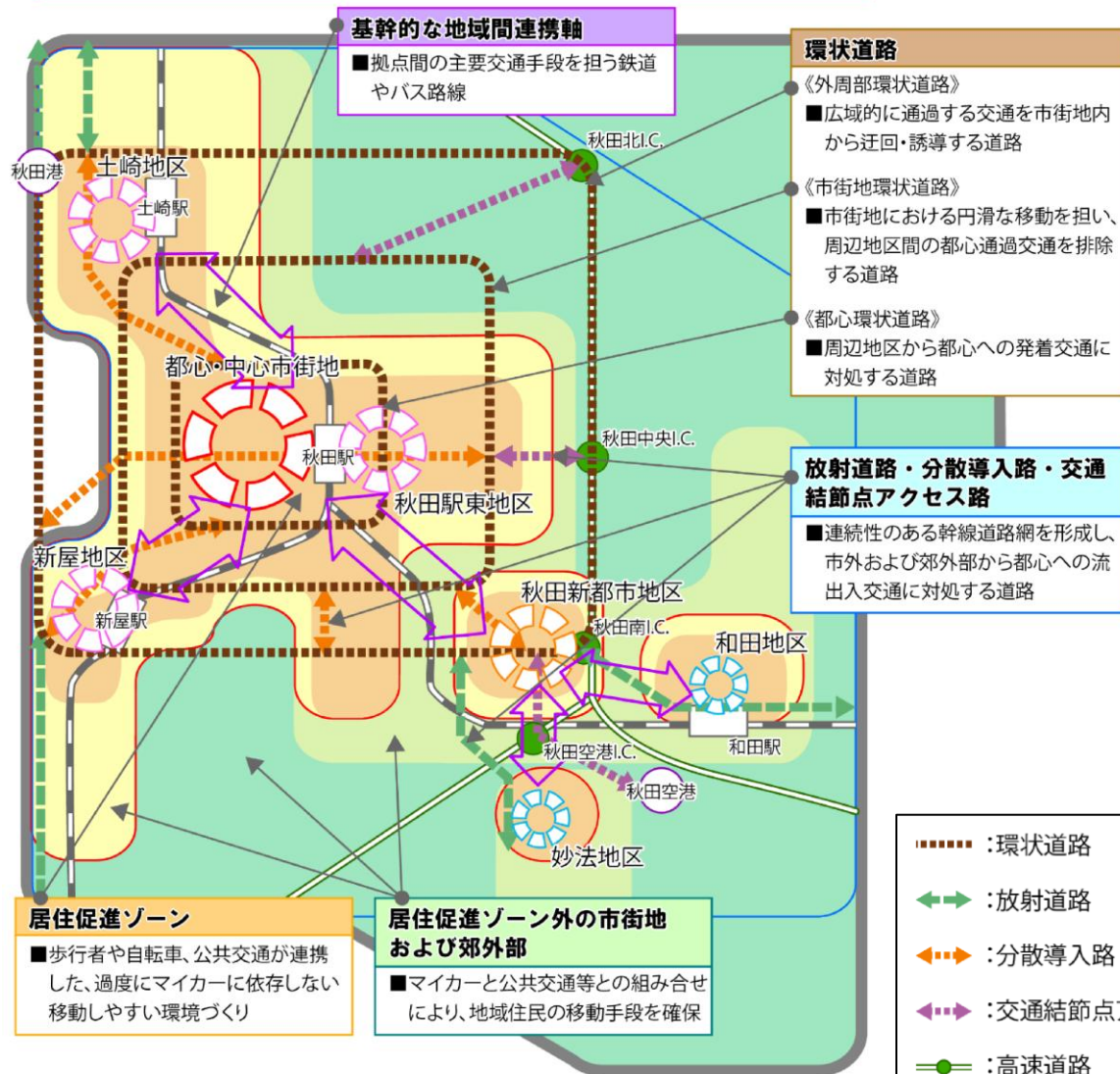
計画名と策定年月	基本理念・目標・コンセプト
第14次秋田市総合計画 ※ 県都『あきた』創生プラン 令和3年3月	ともに作り ともに生きる 人・まち・暮らし ～元気と豊かさを次世代に 人口減少を乗り越えて～
第7次秋田市総合都市計画 令和3年6月	暮らしの豊かさを次世代につむぐ 持続可能 な活力ある都市 ～「市民の生活」や「地域の文化」を守り、未来へ引き継ぐまちづくり～
秋田市立地適正化計画 平成30年3月	暮らし・産業・自然の調和した 持続可能 な都市 ～豊かな自然と共生した人にも地球にもやさしい都市づくりによる元気な秋田の創造～
秋田市中心市街地活性化プラン 令和5年3月 (第1回変更 令和6年3月) (第2回変更 令和7年3月)	集い・楽しみ・住み・創る 、選ばれるまち。 ～城下町ルネッサンスの継承～
第11次秋田市交通安全計画 令和3年度	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。

2 現状整理と目指す姿

上位関連計画の整理：上位計画から見た方向性

交通体系（道路・公共交通）全体

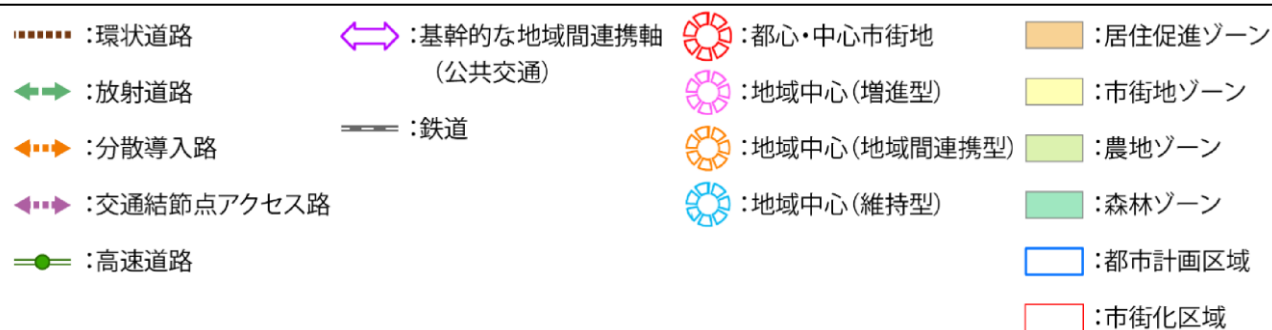
- 土地利用計画等のまちづくりと連携した、道路網や公共交通網の形成
- 「選択と集中」や「既存ストックの活用」による計画的な道路整備や維持・修繕等
- 公共交通や地域との協働によるマイカーに依存せずに移動が可能となる公共交通網の形成



- ・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すとしている。
- ・歩行者・自転車環境は、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としているほか、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るとしている。
- ・公共交通は、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継環境の改善等を進めるとしている。
- ・自動車交通環境は、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るとしている。

※核となる各地域の拠点等に、居住や医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を誘導・集約し、各拠点間を骨格道路や公共交通で結ぶことにより形成する効率的で持続可能な都市

【将来交通体系のイメージ図】



2 現状整理と目指す姿

上位関連計画の整理：共通する施策推進の方向性

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次計画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14次 秋田市 総合計画 『あきた』 創生プラン	ともにつくりともに 生きる 人・まち・く らし ～元気と豊かさを 次世代に 人口減 少を乗り越えて～	1 豊かで活力に満ちたまち 2 緑あふれる環境を備えた快適なま ち 3 健康で安全安心に暮らせるまち 4 家族と地域が支えあう元気なまち 5 人と文化をはぐくむ誇れるまち	・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、道路などの都市空間が有す る多様性の活用	・地域のニーズや特性に配慮した公共交通 ネットワークの再構築やICTの活用を図 るなど、市民の利便性の確保と効率性の 両立	・市民生活と社会経済活動を支える骨格道 路のネットワークの整備 ・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 ・除排雪体制を強化し安全で円滑な道路交 通の確保
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 ・生活サービス機能集積地周辺や 公共交通 沿線等に居住を誘導 し、人口密度を維持 するエリアを設定	—
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。 ～城下町ルネッサ 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 ）	・中心市街地への住宅供給の促進 （ 公共交通の利便性が高い地域への居住の 誘導 ） （中心市街地 循環バス運行事業 ） （ 高齢者コインバス事業 ）	—
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）	・ 運転免許証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街なかでの 回遊環境の充実	・利便性が高く持続可能な公共交通 網の形成 ・居住誘導と連携した公共交通サービ スの充実 ・超高齢社会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

2 現状整理と目指す姿

市民アンケート調査結果（1／3） 【資料1－2】

調査項目		結果概要	資料 1-2頁
回答者属性	年代・性別・居住 地域	- 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。 - 詳細な地区で見ると、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）	1
	職業・家族構成	- 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。	2
	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	- 約9割が運転免許保有、約8割が自分専用自家用車保有。 「免許返納済」「免許未取得」「自家用車なし」の回答者の約6割（全体の約7%）が「送迎者がいない」と回答。 - 高齢になった際、約6割が「運転をやめる」「運転の機会を減らす」と回答し、代替手段として「公共交通利用に切り替える」が約8割。	3
	交通系ICカードの保有状況	- 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。	4

2 現状整理と目指す姿

市民アンケート調査結果（2／3） 【資料1－2】

調査項目		結果概要	資料 1-2頁
日常的 外出行動	外出目的、 外出時間帯	・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。	5
	利用交通手段	・利用交通手段は、自家用車が8割以上を占める。公共交通については、バス1割、鉄道4%、タクシー1%とわずか。 ・移動目的別で見ると、買い物目的で自家用車や徒歩・自転車の割合がやや高くなる傾向がみられた。	6
	鉄道・バス・ タクシーを利用する理由	・鉄道やバスを利用する理由については「駅やバス停が近い」「費用が安い」が多い	7
	鉄道・バス・ タクシーを利用しない理由	・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」が最も多い。その他「目的地への移動に使える路線が無い」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。	8
鉄道・バス・タ クシーの利用 状況	利用頻度・利用目的	・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割を占める。タクシーは「外食」が5割を占める。	9
	鉄道・バス・タ クシーの満足度	・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、不満割合は、「運行間隔」「運行している時間帯」で比較的高い。 ・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、不満割合は、「運行している時間帯」「運行間隔」「待合環境」で特に高い。 ・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、不満割合は、「運賃」が特に高い。	10

2 現状整理と目指す姿

市民アンケート調査結果（3／3） 【資料1－2】

調査項目	結果概要	資料 1-2頁
日常生活の移動環境に対する満足度	- 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」、不満が多い交通手段は、「バス」となっている。 - 移動目的については、満足・不満ともに「買い物」「通勤」が多くなっている。	11
公共交通のサービス向上のための取組(施策ニーズ)	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。	12
乗換にかかる許容範囲	- 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。	13
現計画に位置付けられた施策の重要度・満足度	- 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付けられる。	14
秋田市の交通政策に関する意見	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。	15
	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。	16

2 現状整理と目指す姿

デジタルデータを活用した地域の現状把握

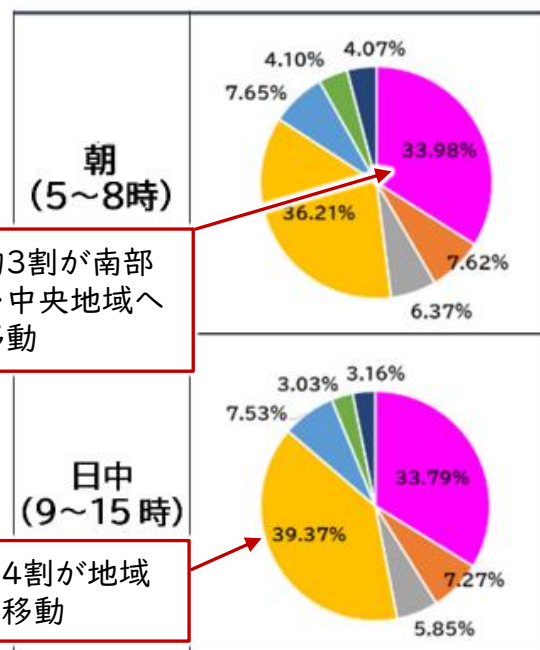
令和4年度に、人流データやGTFSデータ等の分析により、人流と公共交通の需給バランスや公共交通の時間帯空白地等、地域の現状を可視化

- ・南部地域では、約3割の居住者が中央地域へ移動するが、ほかの地区と比較した場合、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（時間帯空白地）があることから、運行頻度の平準化が求められる。
- ・このほか、日中は地域内移動が約4割と高いことから、地域間を結ぶバス以外の地域内交通の確保が求められる。

▼滞在地域の内訳（南部地域）

朝に中央地域へ移動

日中は居住地域内に4割弱が滞在



約3割が南部
⇒中央地域へ
移動

約4割が地域
内移動

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

▼地域間の需給バランス（バス便数/人流）

中央⇄南部は他地域と比べ、便数が少なく移動量に対する供給割合も低い



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~

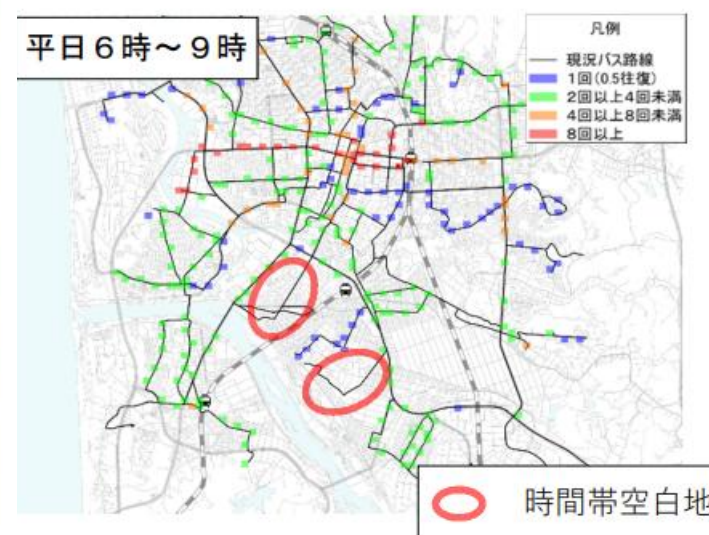
線の太さ：
地域間バス便数（便/日）

— 0~50
— 50~100
— 100~200
— 200~

人流に対する
バス便数が
1.0未満

▼時間帯別・停留所別停車回数

朝のピーク時間帯であっても、バスの運行がない地域が存在



2 現状整理と目指す姿

社会情勢等に基づく課題整理（１／２）【資料１－３】

項目	社会情勢の変化等から見える問題点	問題点を踏まえた課題整理
歩行者を取り巻く環境	「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」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い	歩行者が安全で快適に利用でき、歩きたくなる街なか空間の創出
自転車活用を取り巻く環境		自転車が快適に利用できる通行空間や自由に使える利用環境の整備
高齢化と交通事故の状況	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	超高齢社会に対応した、あらゆる世代が利用しやすい道路空間の整備
	高齢になった場合に運転免許証の返納を考えている市民は約19%（運転を続けるは約57%）。自家用車を持たない市民は約6%（うち、送迎も頼めない方が約57%）	高齢者をはじめとした、あらゆる世代の安全な移動手段の確保
中心市街地の状況	過去5年の歩行者自転車通行量は、コロナ禍の影響からの回復途上であり、恒常的なにぎわい創出が求められる	中心市街地の来訪を促すとともに、回遊性を高め、恒常的なにぎわいの創出に寄与する交通環境の整備
人口と市街地構造	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	まちづくりと連動し、多核集約型の都市構造の形成を促進する交通環境の整備
	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	地区の実情や利用者属性を考慮した適切な交通施策の検討

2 現状整理と目指す姿

社会情勢等に基づく課題整理（2／2）【資料１－３】

項目	社会情勢の変化等から見える問題点	問題点を踏まえた課題整理
公共交通 の状況	公共交通を利用しない理由は、バスは「利用したい時間に合う便がない」、鉄道は「駅が遠い」が最多で、共通して「目的地への移動に使える路線がない」も多い。	まちづくりと一体となった、公共交通利用者の維持・獲得に向けた取組の推進
	市民が望むサービスとして、「リアルタイム運行情報発信」、「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」、「運転免許返納者への割引」、「最終バスの運行時間繰り下げ」への要望が高い	バスの運賃設定や割引制度、利用ニーズを踏まえた運行計画、運行情報のリアルタイム発信などによる利便性向上
	運転士不足によるやむを得ない減便等が発生。「路線バスの利便性向上等に向けた取組の推進」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い	路線再編による利便性向上および運行の効率化
	人流データより、各地域と中央地域の往来が多いほか、地域内移動の割合も多く見られた。	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	主要渋滞箇所は、市内32箇所、うち27箇所(約84%)が中心部に集中	マイカー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	冬期は、積雪に伴う通勤・通学にかかる所要時間の長時間化や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	冬期も安全に利用できる道路環境の整備
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労働時間の制限により、やむを得ない減便等が発生	限られた輸送資源（金銭的・人的・物的）を効率的に活用できる運行サービスへの見直し

2 現状整理と目指す姿

現状整理のまとめ

	秋田市総合交通戦略の基本的な方針	秋田市公共交通政策ビジョンの基本的な方針
第3次 総合交通戦略 公共交通政策ビジョン 令和3年3月策定	● 多核集約型の都市構造を形成し、誰もが自由に最適な移動手段を選択できる交通体系の実現	● 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

上位関連計画の整理（各計画の共通項）

歩行者・自転車：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街なかでの回遊環境の充実

公共交通：利便性が高く持続可能な公共交通網の形成、居住誘導と連携した公共交通サービスの充実、超高齢社会に対応したサービスの充実

自動車交通：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

社会情勢等を踏まえた課題整理 ※アンケート、デジタルデータ分析を含む

- ・ 超高齢社会を踏まえた、あらゆる世代の安全な移動手段の確保が必要
- ・ 歩行者、自転車空間の整備や路線バスの利便性向上等に向けた取組の推進に対する市民の意識が高まっている。
- ・ 人流に対するバスの供給割合が低く、朝のピーク時間帯であってもバスの運行がない地域があるため、運行頻度の平準化が求められるほか、日中の地域内移動が多いため、地域内交通の確保が求められる。
- ・ 限られた輸送資源（金銭的・人的・物的）を効率的に活用できる運行サービスへの見直しが求められる。

現計画の進捗評価

一部指標が未達の状況であり、達成した指標も含め、引き続き取組の推進が必要

○ 交通事故による死傷者数の減少
道路整備や啓発活動などの交通安全対策が寄与していると捉えている。引き続き、取組を推進する。

● バス利用者数や中心市街地の歩行者・自転車交通量の減少
人口減少のほか、運転士不足によるやむを得ない減便等が影響していると捉えている。引き続き、中心市街地の回遊性向上やバスの運行効率化・利便性向上による利用促進等を図る必要がある。

第4次

総合交通戦略
公共交通政策ビジョン

第3次計画の基本的な方針を引き継ぎ、現計画の進捗評価や上位関連計画、社会情勢の変化等から見えた課題も踏まえ、必要な取組をより一層推進することとする。

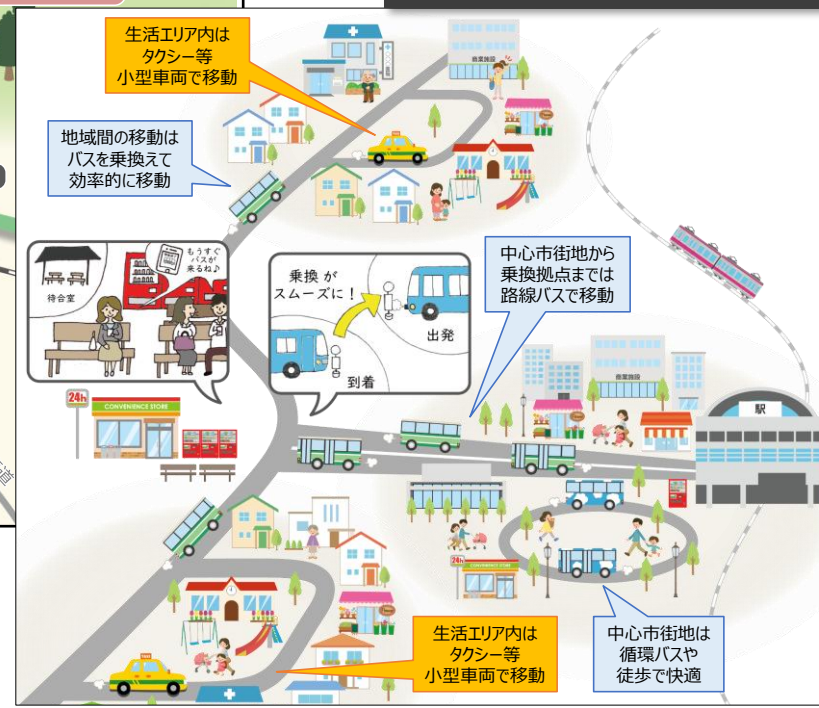
交通網の全体像

現計画の基本方針を引き継ぎ、3環状放射型道路網と公共交通による基幹的な地域連携軸により、都心と各地域中心を結ぶ「多核集約型コンパクトシティ」を形成するとともに、乗換を前提とした公共交通網への再編を図る。

取組により実現を目指す
公共交通の利用環境



鉄道	：まちの「骨格」として、広域かつ大量の移動を支える役割
バス	：「動脈」のように主要な移動を支える役割
タクシー	：「毛細血管」のように地域の中の細かい移動を支える役割



3 基本的な方針と目標の設定

まちづくりの方向性や交通課題を踏まえた方針・目標

- ・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街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、歩きたくなる街なか空間の創出
- ・自転車が快適に利用できる通行空間や自由に使える利用環境の整備
- ・超高齢社会に対応した、あらゆる世代が利用しやすい道路空間の整備
- ・冬期も安全に利用できる道路環境の整備
- ・中心市街地への来訪を促すとともに、回遊性を高め、恒常的にぎわいの創出に寄与する交通環境の整備

- ・利便性が高く持続可能な公共交通網の形成
- ・居住誘導と連携した公共交通サービスの充実 ・超高齢社会に対応したサービスの充実

- ・高齢者をはじめとした、あらゆる世代の安全な移動手段の確保
- ・地区の実情や利用者属性を考慮した適切な交通施策の検討
- ・バスの運賃設定や割引制度、利用ニーズを踏まえた運行計画、運行情報のリアルタイム発信などによる利便性向上
- ・路線再編による利便性向上および運行の効率化
- ・人流を踏まえた公共交通サービスの提供
- ・限られた輸送資源（金銭的・人的・物的）を効率的に活用できる運行サービスへの見直し
- ・まちづくりと連動し、多核集約型の都市構造の形成を促進する交通環境の整備
- ・まちづくりと一体となった、公共交通利用者の維持・獲得に向けた取組の推進
- ・マイカー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】中心市街地への来訪を促すとともに、回遊性を高め、恒常的にぎわいの創出に寄与する交通環境の整備

- ・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、あらゆる世代が利用しやすい道路空間の整備
- ・【再掲】中心市街地への来訪を促すとともに、回遊性を高め、恒常的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、多核集約型の都市構造の形成を促進する交通環境の整備
- ・【再掲】マイカー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

【基本的な方針】

多核集約型コンパクトシティを形成し、誰もが自由に最適な移動手段を選択できる交通体系の実現

【目標】

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

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

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

※赤字：現計画からの変更点

3 基本的な方針と目標の設定

目標の実現に向けた取組の視点

※赤字：現計画からの変更点

【基本的な方針】

多核集約型コンパクトシティを形成し、誰もが自由に最適な移動手段を選択できる交通体系の実現

目標Ⅰ（歩行者自転車環境）

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。

目標Ⅱ（公共交通）

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

【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網を整備し、短距離・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。

目標Ⅲ（その他自動車交通環境）

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。

第 3 次秋田市総合交通戦略および第 3 次秋田市公共交通政策ビジョンの進捗評価について

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Ⅰ」）	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		⑩R2実績	⑪R3実績	⑫R4実績	⑬R5実績	⑭R6実績	⑧現況値と⑭R6実績の比較 改善：○ 悪化：△	⑮実績を踏まえた評価等
							⑧現況値（R1）	⑨目標値（R7）							
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・自転車交通量（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(日)	秋田市中心市街地活性化基本計画目標指標	毎年	30,664人	30,664人	25,140人	20,539人	22,846人	27,618人	25,187人	△	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(年)（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	150人	198人	249人	134人	185人	170人	○	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(年)	秋田市交通政策課作成資料（ホームページ公表）	毎年	212人	180人	191人	215人	145人	216人	172人	○	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「くるる」利用者数(年)	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	69,000人	42,708人	48,529人	48,348人	57,545人	59,779人	△	コロナ禍の影響から回復傾向にある。乗車自体を目的としたデザインバスの運行などにより、引き続き利用促進を図っていく。
		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(年)	秋田市交通政策課作成資料	毎年	7,080千人	7,500千人	5,870千人	5,863千人	6,014千人	6,273千人	5,815千人	△	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やむを得ない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(年)	秋田市交通政策課作成資料	毎年	166千人		149千人	146千人	142千人	127千人	127千人	△	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やむを得ない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(年)	秋田市交通政策課作成資料	毎年	1,364百万円	1,420百万円	1,042百万円	946百万円	1,011百万円	1,131百万円	1,150百万円	△	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やむを得ない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）(年)	参加状況を独自に集計	毎年	67団体	現状より増加	—	—	—	79団体	79団体	○	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。
		拠点間ネットワークを強化し走行性を高める道路整備	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(年)（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	650人	514人	602人	428人	485人	367人	○	交通安全に関する広報誌等の啓発活動、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	32箇所	○	道路整備により、主要渋滞箇所は減少している。引き続き、渋滞対策を実施しつつ、モニタリングを継続する必要があると捉えている。

1 | アンケート調査概要

資料1-2

(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。

- ・市民の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
- ・「第3次ビジョン・交通戦略」で位置づけた施策の評価（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。

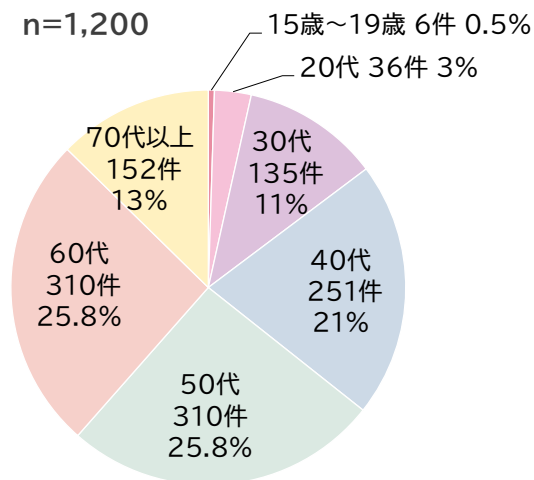
3) 設問項目

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ICカードの保有状況	交通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、不満が多い交通手段・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）		

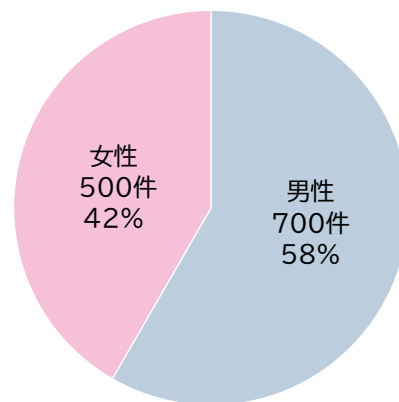
2 | 調査結果 —回答者属性—

- ・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）

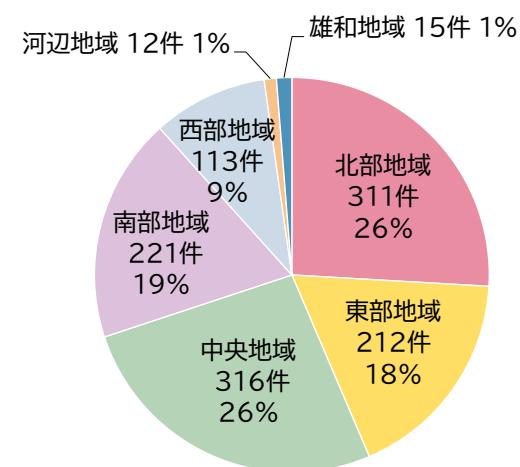
■年代 n=1,200



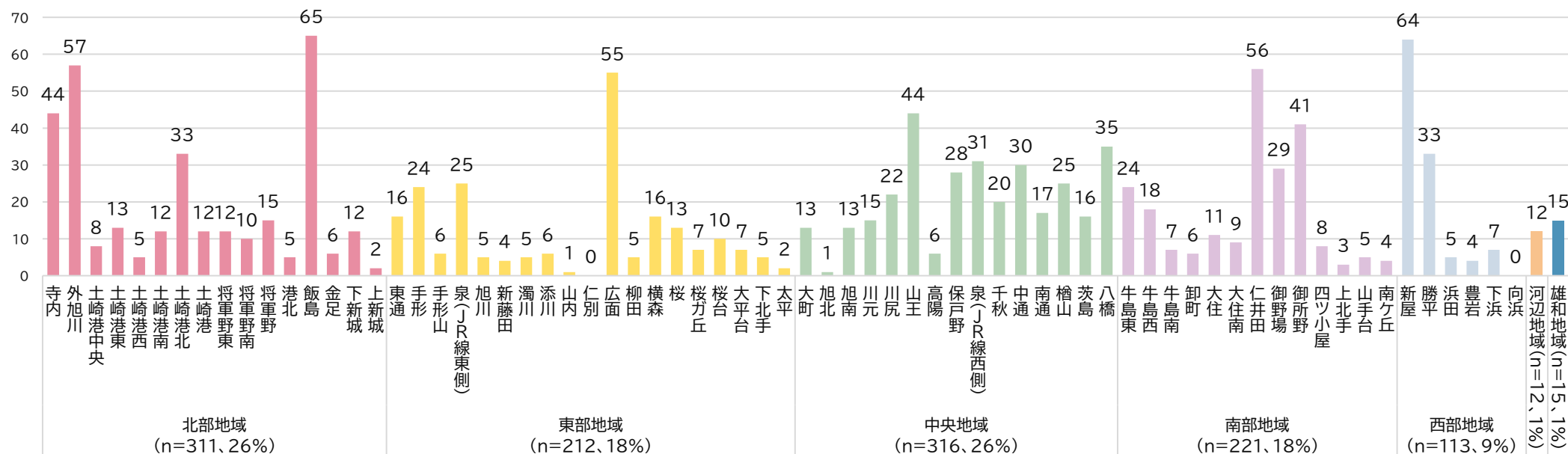
■性別 n=1,200



■居住地 n=1,200



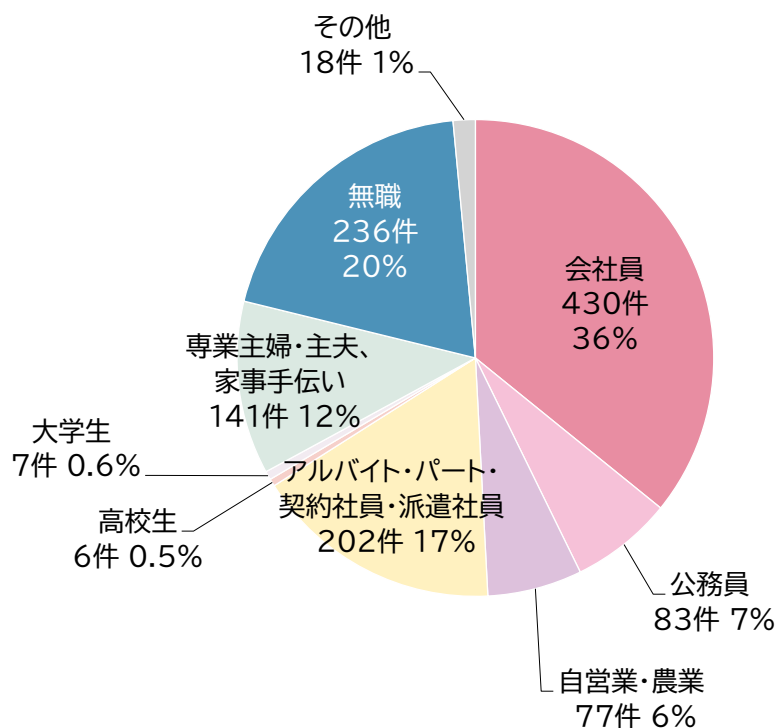
■居住地域（詳細）



2 | 調査結果 ー回答者属性ー

- ・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。

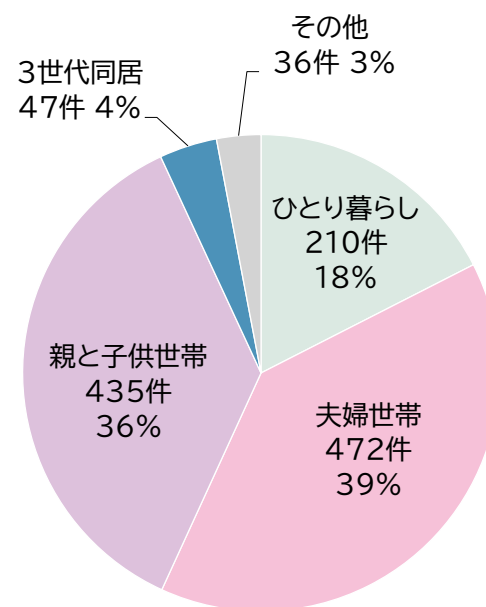
■職業 n=1,200



▼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 n=1,200



▼その他内容

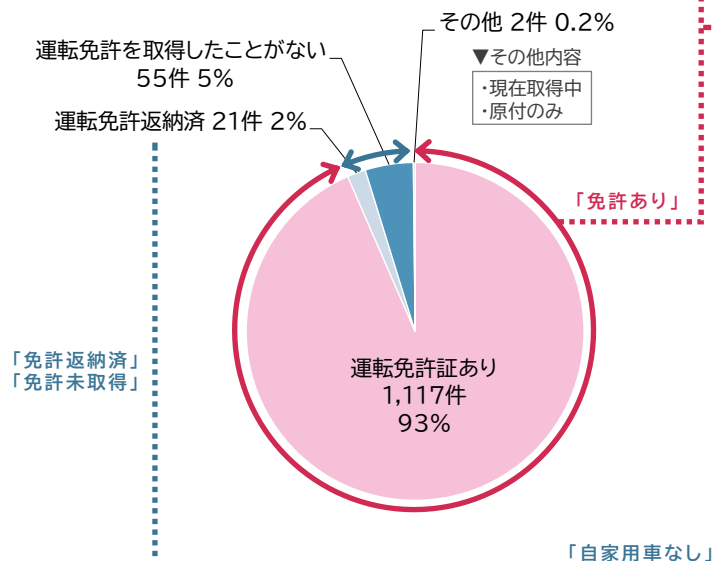
	回答数
親と同居	8
兄弟・姉妹	7
子供と同居	6
親と夫婦	5
パートナーと同居	2
夫婦、孫	1
夫婦と成人した息子	1
夫婦、子供、孫	1
夫婦と親世帯	1
父親・弟夫婦・姪・叔母	1
旦那死別	1
叔父	1
親、祖母など	1
計	36

2 | 調査結果 — 運転免許や自動車の保有状況 —

- ・約9割が運転免許保有、約8割が自分専用自家用車保有。
- ・「免許返納済」「免許未取得」「自家用車なし」の回答者の約6割（全体の約7%）が、「送迎者がいない」と回答。
- ・高齢になった際、約6割が「運転をやめる」「運転の機会を減らす」と回答し、代替手段として「公共交通利用に切り替える」が約8割。

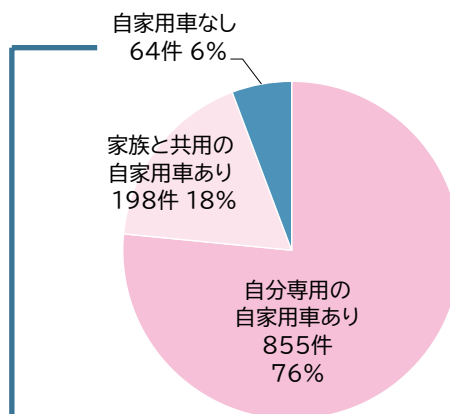
■運転免許の保有状況 n=1,195

※原付・二輪を除く

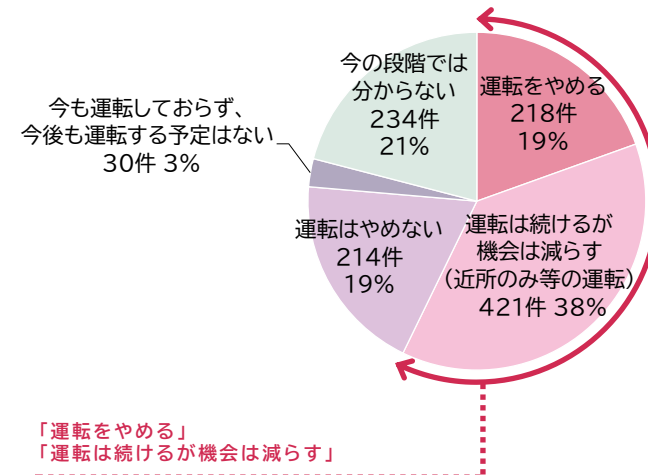


■自家用車の保有状況 n=1,117

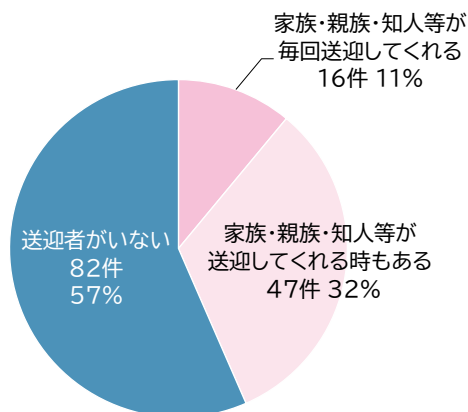
※原付・二輪を除く



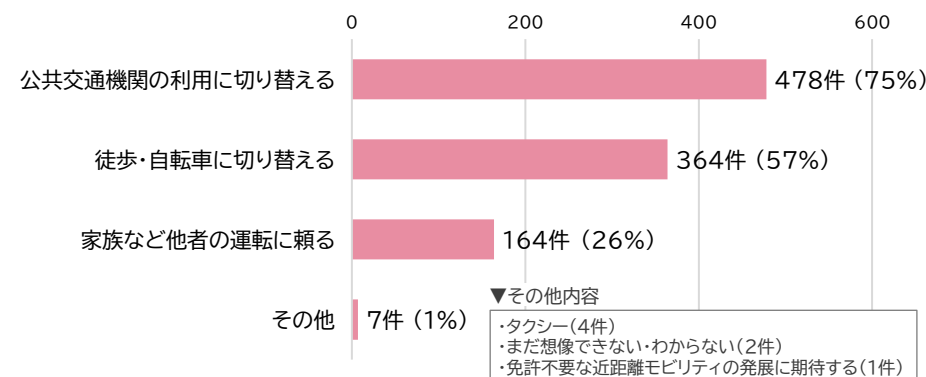
■高齢になった際の運転 n=1,117



■送迎の状況 n=145



■運転の代替手段 n=639 ※複数回答

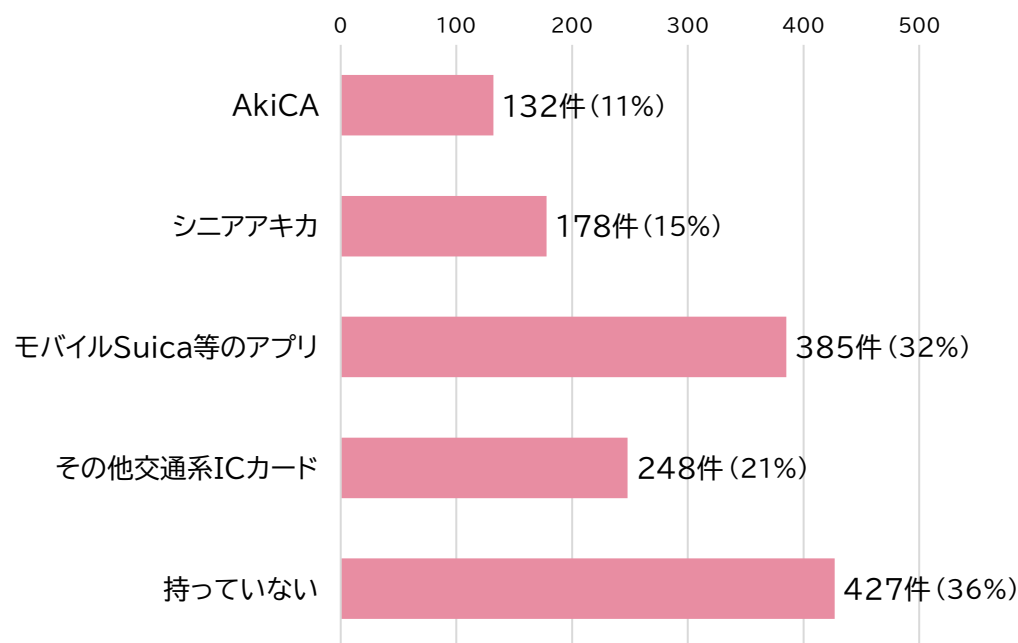


2 | 調査結果 —交通系ICカードの保有状況—

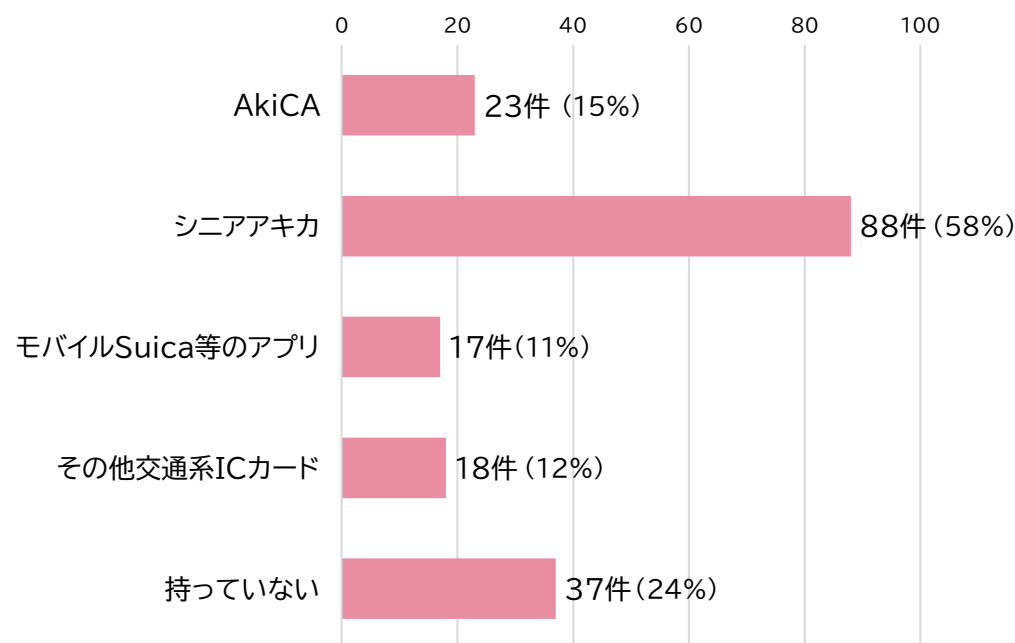
- ・交通系ICカードの保有状況は、「持っていない」が4割と最多。
- ・保有カードの内訳では、「モバイルSuica等のアプリ」が3割と最多で、次いで「その他交通系ICカード」が2割強、「シニアアキカ」が2割弱、「AkiCA」が1割。
- ・70代以上の高齢者に着目すると、保有状況は「シニアアキカ」が6割と最多で、「モバイルSuica等のアプリ」が1割と最少。

■交通系ICカードの保有状況 ※複数回答

全体(n=1,200)



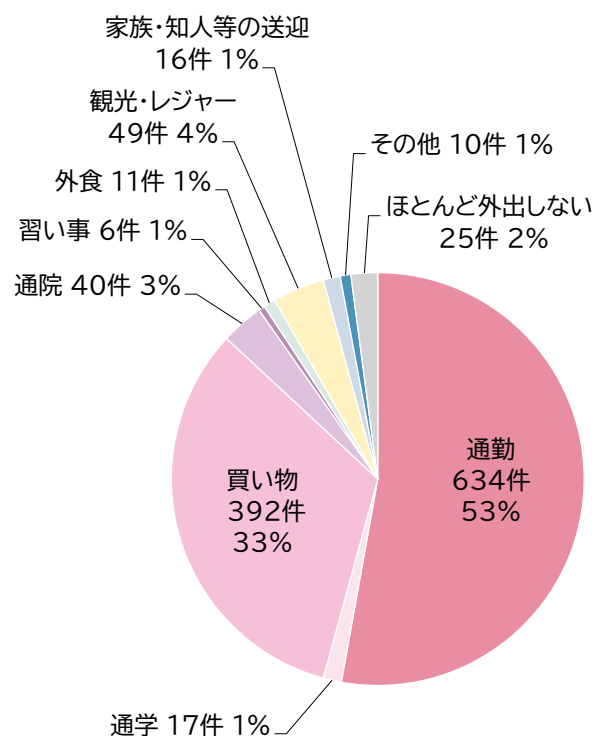
70代以上(n=152)



2 | 調査結果 ー 日常的外出行動 ー

- ・ 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。

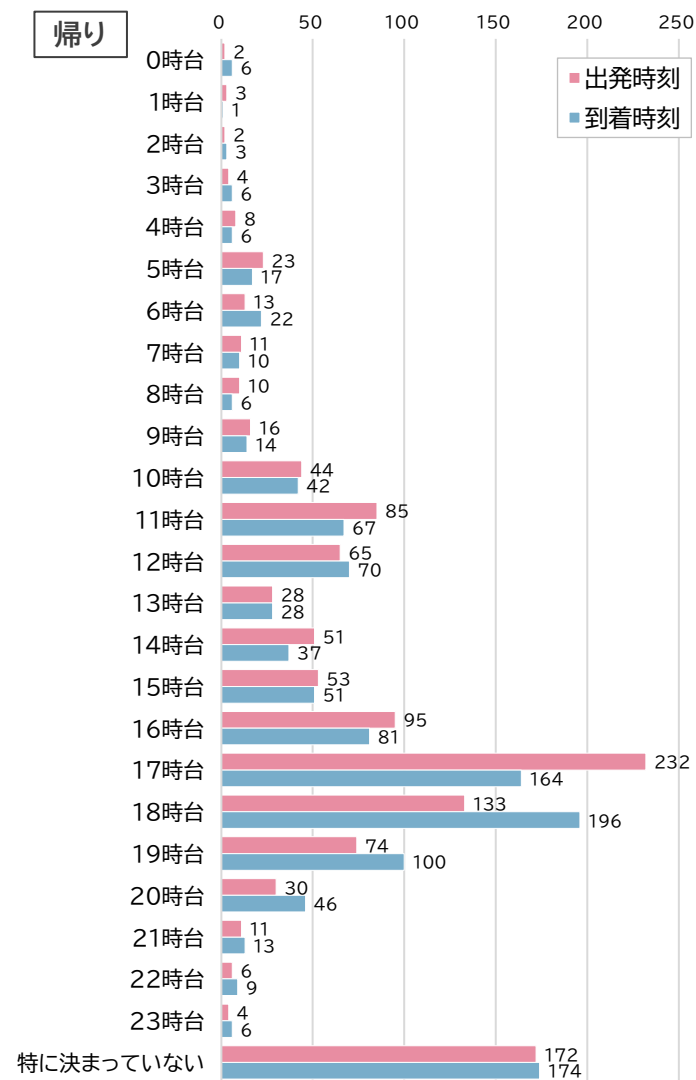
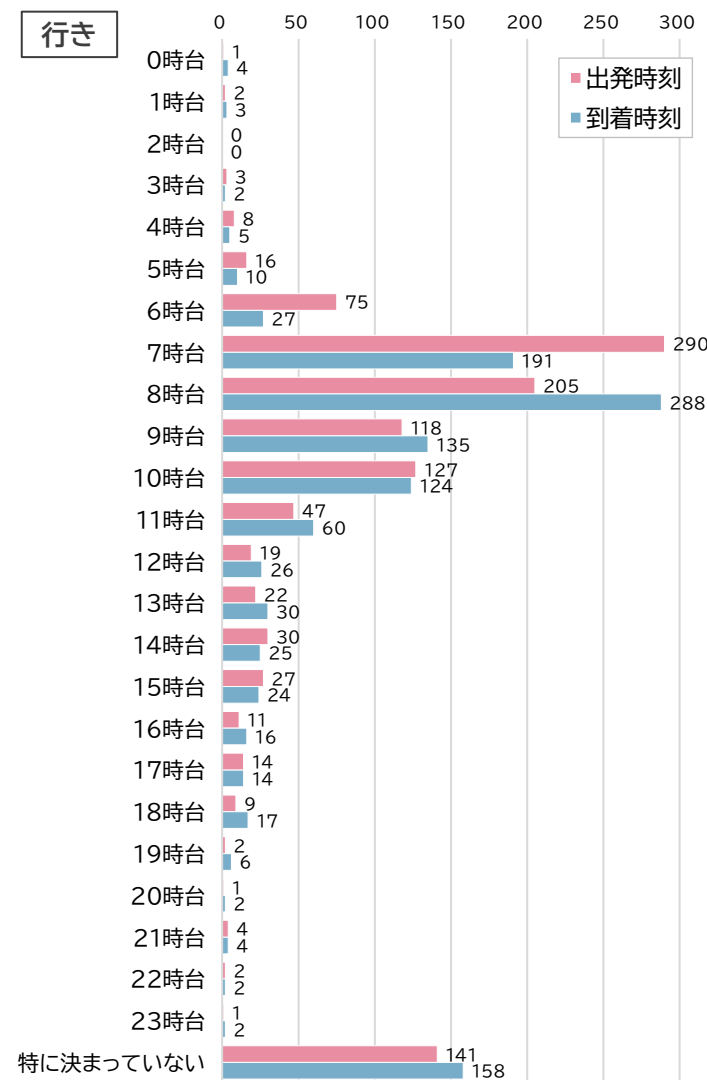
■ 主な外出目的 n=1,200



▼ 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 n=1,175



2 | 調査結果 ー 日常的外出行動 ー

- ・ 利用交通手段は、自家用車が8割以上を占める。公共交通については、バス1割、鉄道4%、タクシー1%とわずか。
- ・ 移動目的別でみると、買い物目的で自家用車や徒歩・自転車の割合がやや高くなる傾向がみられた。

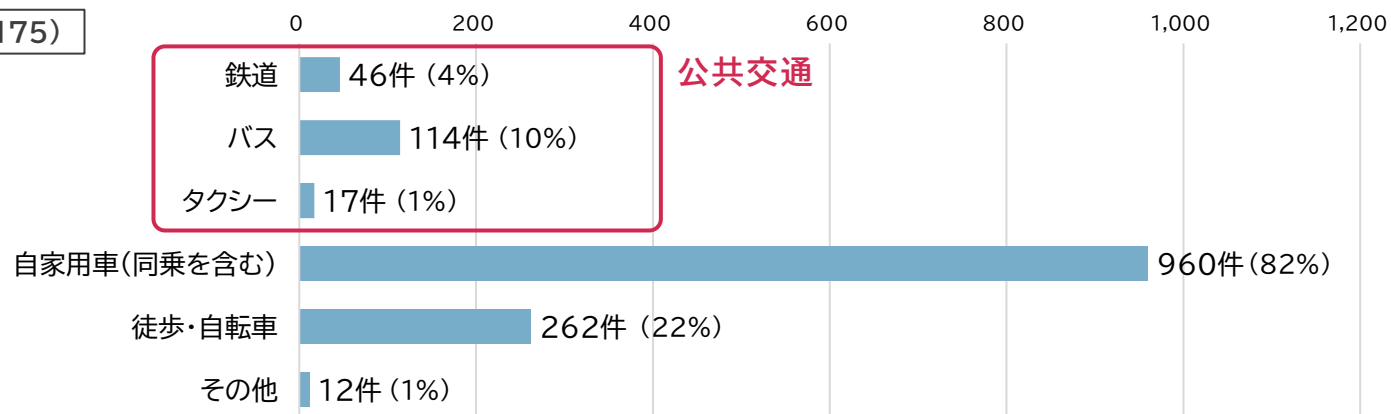
■ 利用交通手段

※複数回答

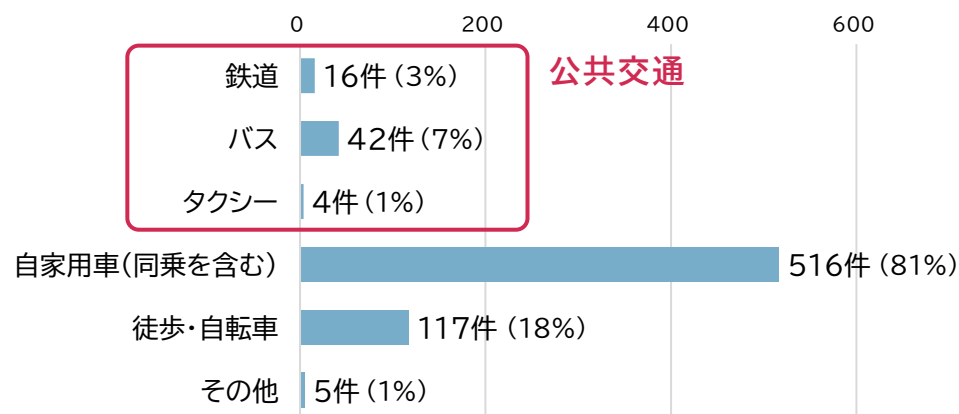
全体(n=1,175)

▼その他内容

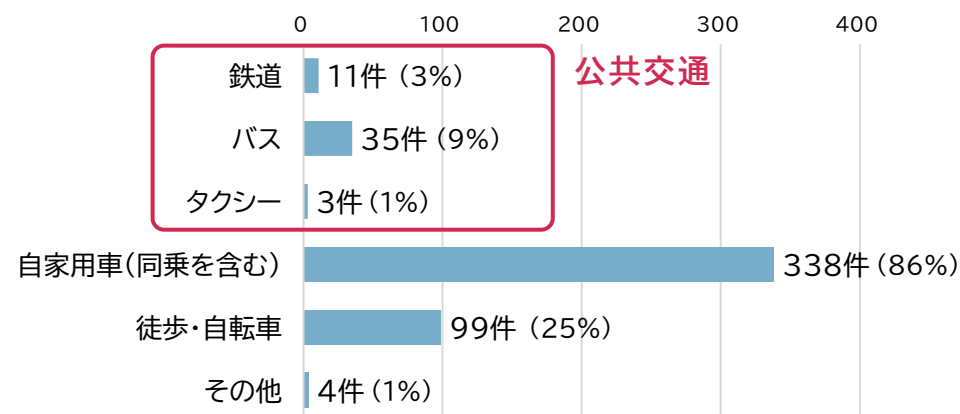
	回答数
社有車	4
飛行機	2
カーシェア	2
原付バイク	1
施設の送迎・運搬車両	1
電動カート	1
娘の車	1
計	12



通勤(n=634)



買い物(n=392)



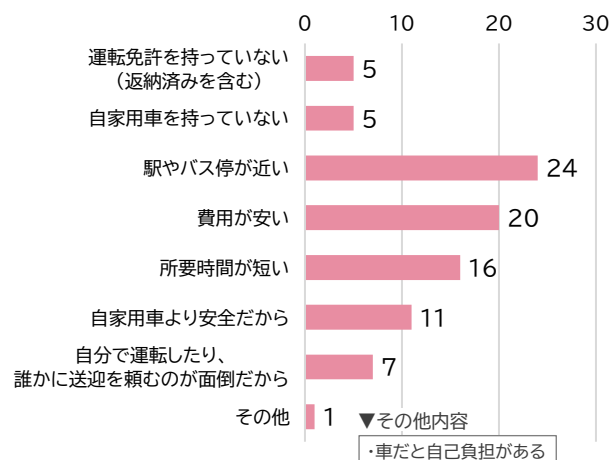
2 | 調査結果 ー 日常的外出行動 ー

・ 鉄道やバスを利用する理由については「駅やバス停が近い」「費用が安い」が多い。

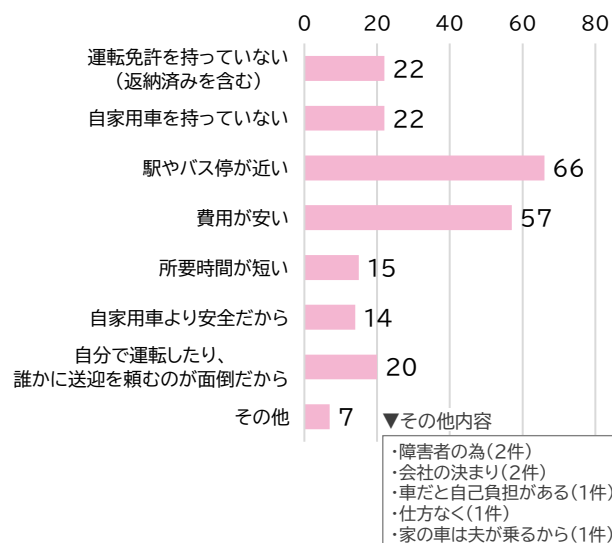
■ 鉄道・バス・タクシーを利用する理由

※「鉄道」「バス」「タクシー」利用者のみ ※複数回答

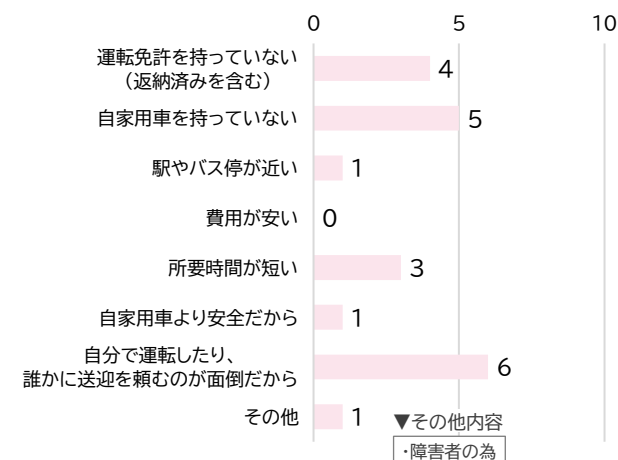
鉄道(n=46)



バス(n=114)



タクシー(n=17)

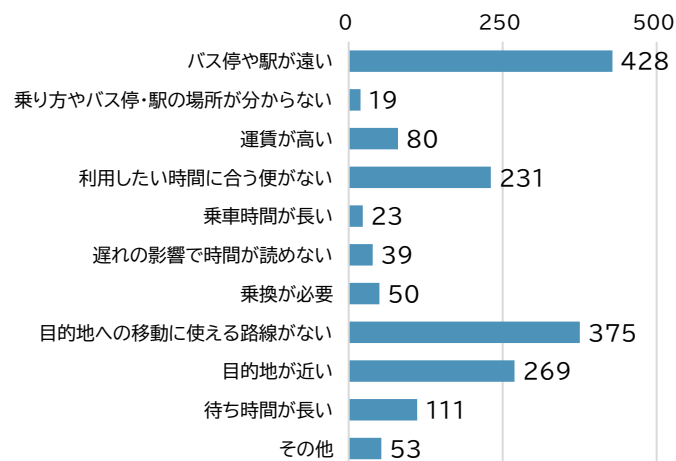


2 | 調査結果 ー 日常的外出行動 ー

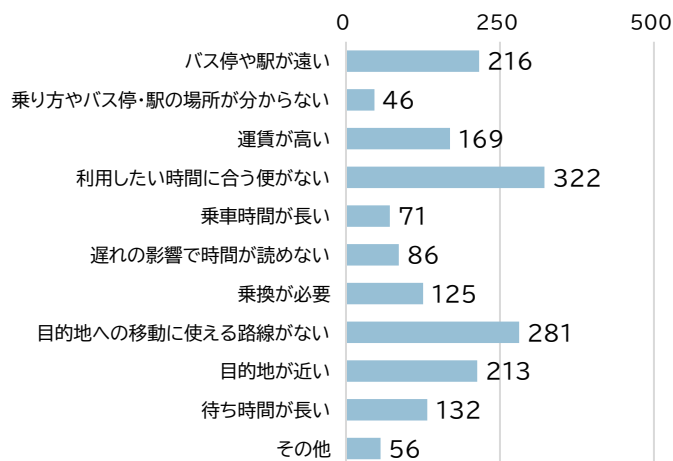
- ・ 鉄道やバスを利用しない理由について、鉄道は「駅が遠い」、バスは「利用したい時間に合う便がない」が最も多い。その他「目的地への移動に使える路線が無い」は、鉄道・バス両方で回答が多くみられる。
- ・ タクシーを利用しない理由については、「運賃が高い」に回答が集中している。

■ 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

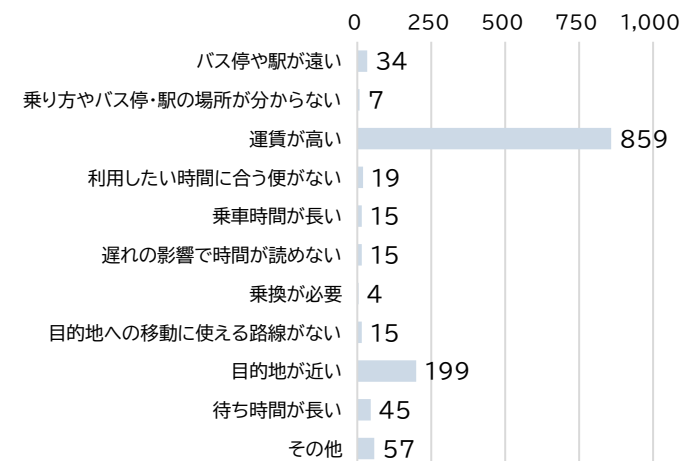
鉄道(n=1,129)



バス(n=1,061)



タクシー(n=1,158)



▼その他内容

	回答数		回答数
車があるから	11	経路外	1
使う必要がない	9	送り迎えがある	1
仕事で車を使用	5	運動にならない	1
面倒	4	日常の買い物では電車は利用しない	1
駅が遠い	4	自宅そばの買い物が多いから	1
鉄道ではいけない	2	バスの方が安く便も多いので	1
特に理由無し	2	一か所だけとは限らないので、不便だから	1
便が少ない	2	歩行困難	1
時間に縛られる・ゆっくりできない	2	荷物を運ぶのが大変	1
歩いて行けるから	2		
職場が近い	1	計	53

▼その他内容

	回答数		回答数
車があるから	13	自分の都合の良い時間に自由に行動できない	1
使う必要がない	6	自宅そばの買い物が多いから	1
仕事で車を使用	5	所要時間が長くなり、買い物を待つ移動するのが重い	1
荷物を運ぶのが大変	4	複数の店舗の移動に不便。	1
特に理由無し	4	買い物が限定される。	1
便が少ない	2	一か所だけとは限らない	1
面倒	2	時間の自由が利かないから	1
時間に縛られる・ゆっくりできない	2	路線が分からない。店を何軒も掛け持ちして寄るので、いちいちバスを待つ移動するのは時間がかりすぎて非効率。	1
歩いて行けるから	2	歩行困難	1
職場が近い	1	時間が合わない	1
バスではいけない	1	計	56
車酔い	1		
経路外	1		
送り迎えがある	1		
予約が必要	1		
運動にならない	1		

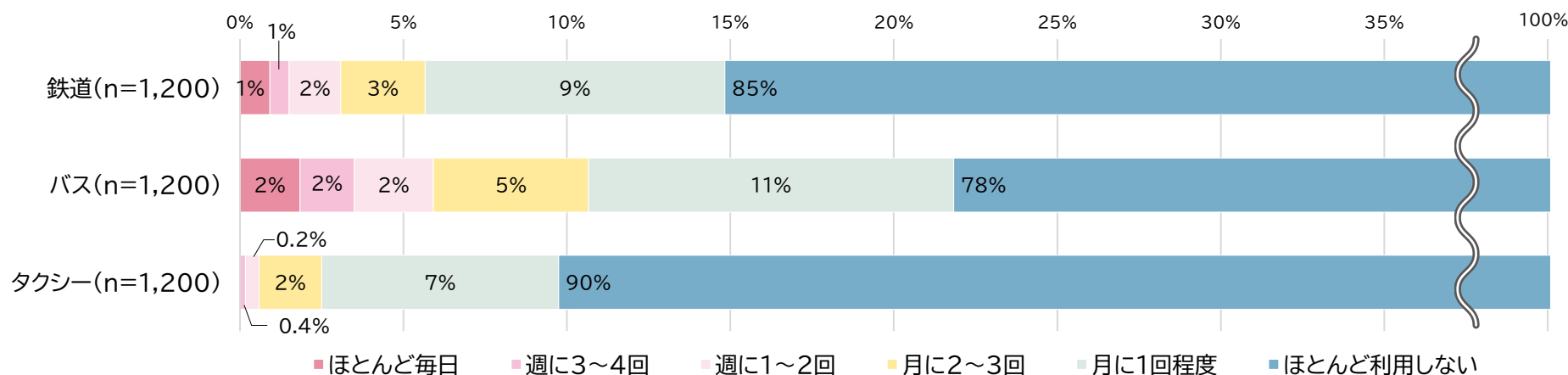
▼その他内容

	回答数
車があるから	16
タクシーの数が少ない、手間がかかる	8
使う必要がない	7
タクシーが苦手	6
仕事で車を使用	5
賃金が高い	3
料金が高い	2
歩いて行けるから	2
職場が近い	1
車酔い	1
送り迎えがある	1
あまり利用を考えていない	1
運動にならない	1
買い物にタクシーを利用すると言う概念がない	1
交通費が出ない	1
常識	1
計	57

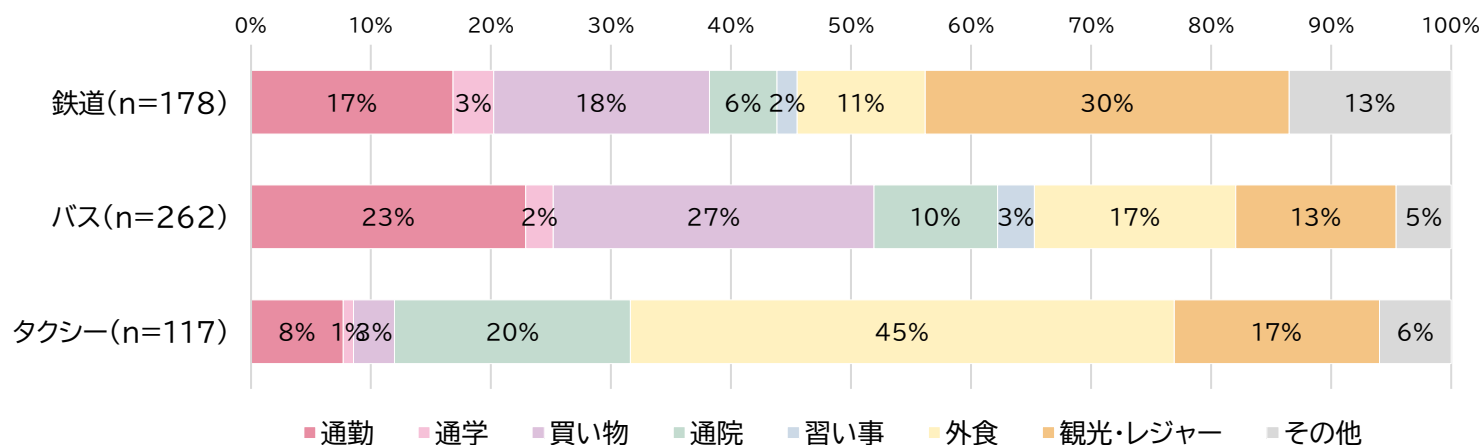
2 | 調査結果 —鉄道・バス・タクシーの利用状況—

- ・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割を占める。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

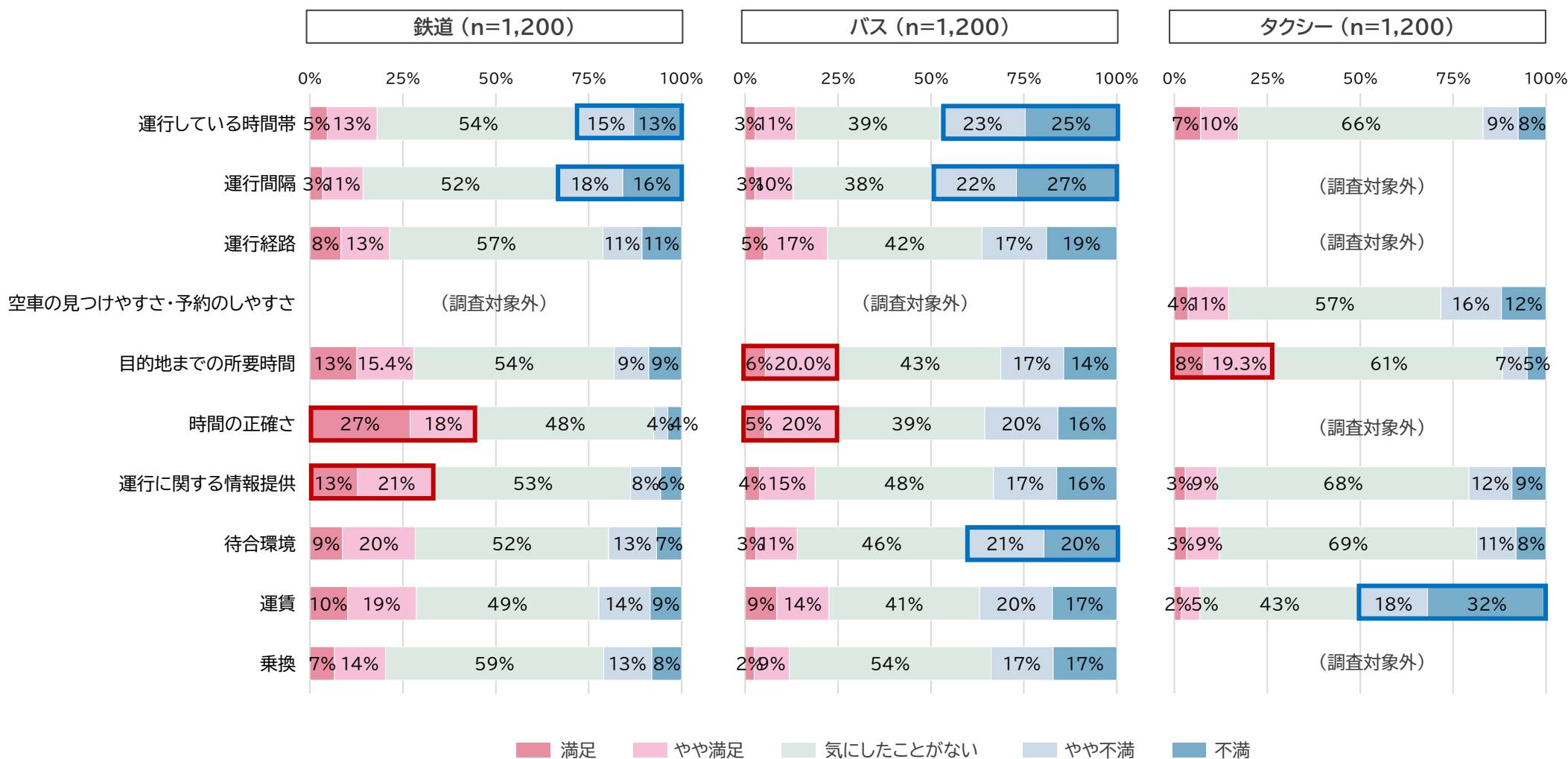
▼その他内容(タクシー)

	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

2 | 調査結果 —鉄道・バス・タクシーの満足度—

- ・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、不満割合は、「運行間隔」「運行している時間帯」で比較的高い。
- ・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、不満割合は、「運行している時間帯」「運行間隔」「待合環境」で特に高い。
- ・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、不満割合は、「運賃」が特に高い。

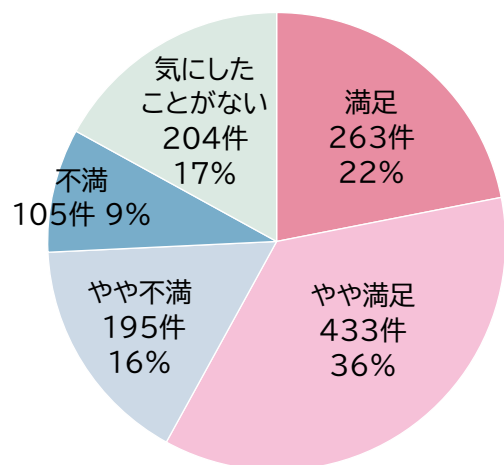
■鉄道・バス・タクシーの満足度



2 | 調査結果 ー日常生活の移動環境に対する満足度ー

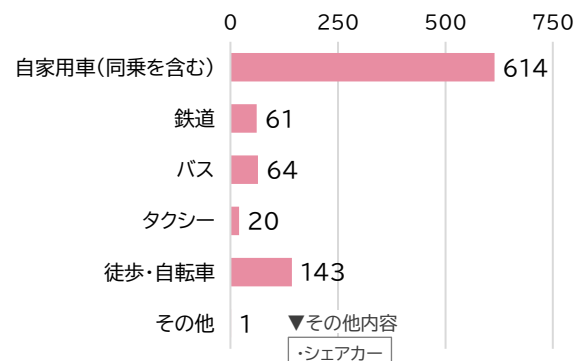
- ・日常生活における移動環境の満足度は、6割を占める。
- ・満足度の高い交通手段は、「自家用車」、不満が多い交通手段は、「バス」が最も多い。
- ・移動目的については、満足・不満ともに「買い物」「通勤」が多くなっている。

■移動環境の満足度 n=1,200



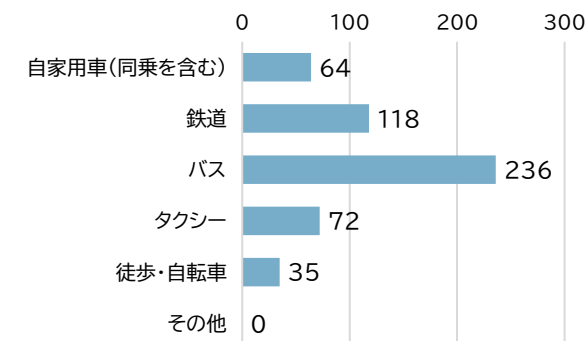
■満足度の高い交通手段 n=696

※「満足」「やや満足」回答者 ※複数回答



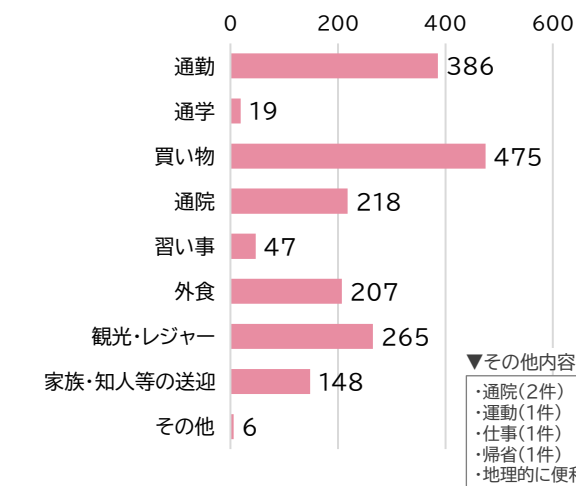
■不満が多い交通手段 n=300

※「やや不満」「不満」回答者 ※複数回答



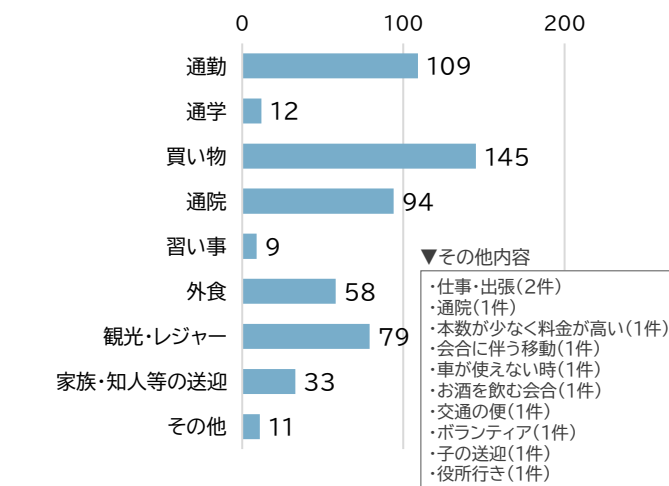
■満足度の高い移動目的 n=696

※「満足」「やや満足」回答者 ※複数回答



■不満が多い移動目的 n=300

※「やや不満」「不満」回答者 ※複数回答

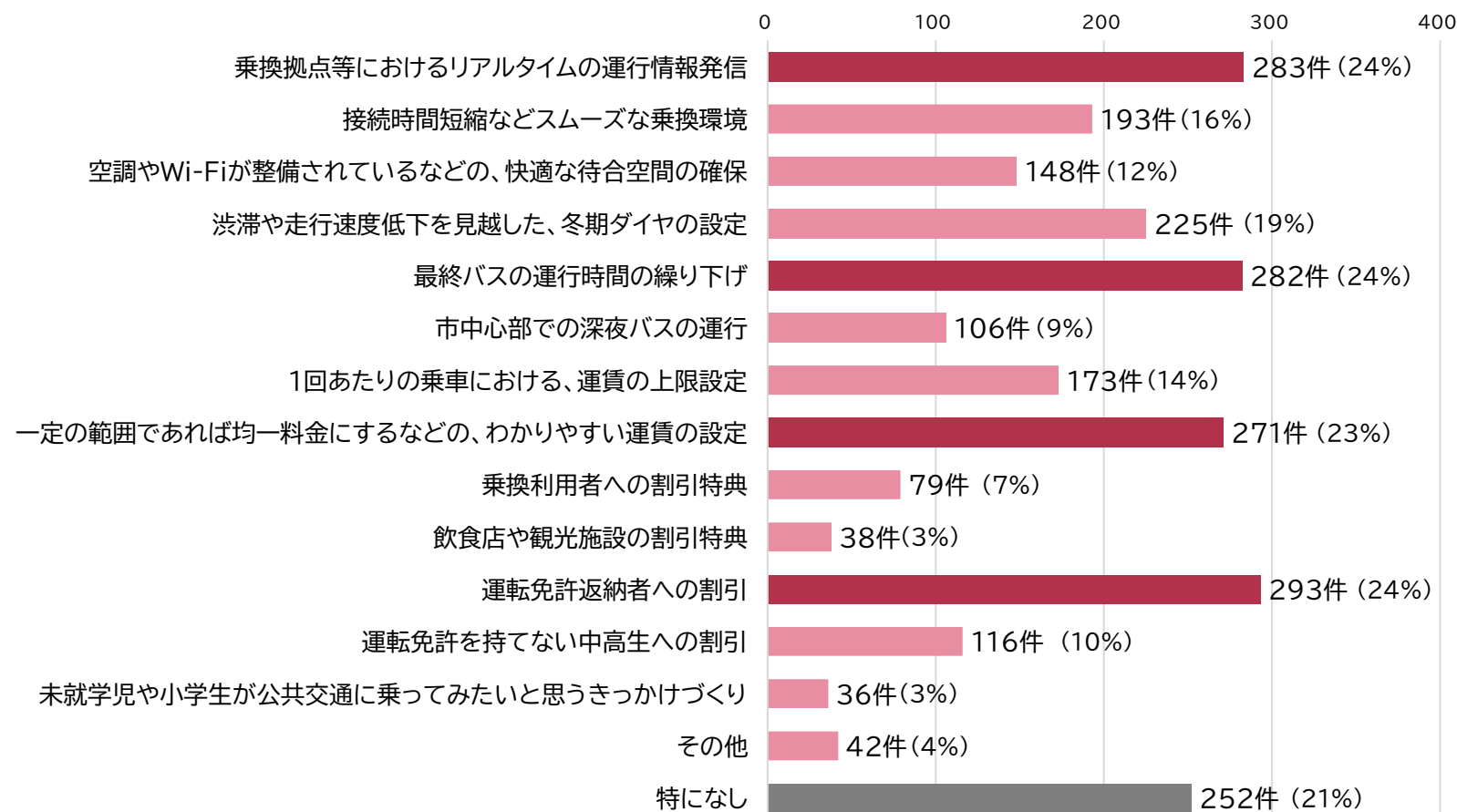


2 | 調査結果 —公共交通のサービス向上のための取り組み（施策ニーズ）—

・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り組みで必要だと思うもの n=1,200

※複数回答



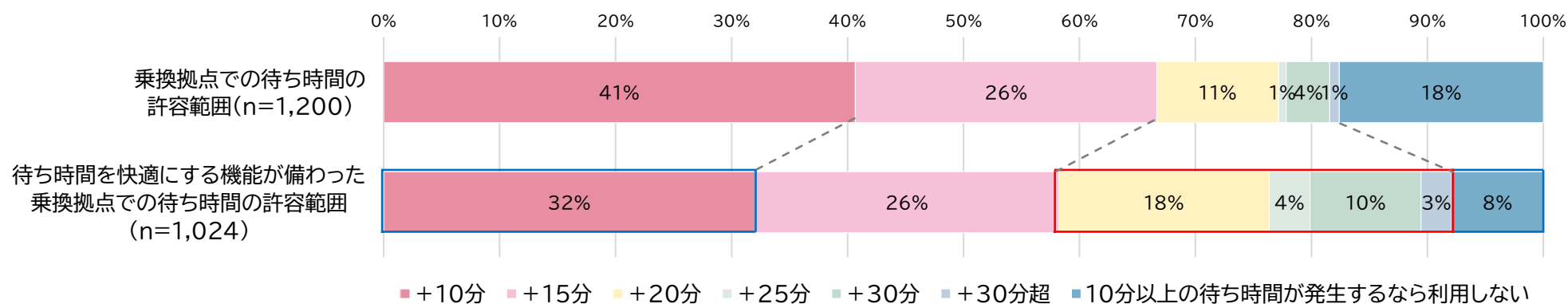
▼その他内容

	回答数
路線と便数の増加	12
需要に合った路線網再編とダイヤ設定	1
タクシー会社への補助金	1
モバイルSuicaを100円バスに対応	1
通学路線の充実	1
バス路線検索サイトの改善	1
とにかくバスが来ない	1
混雑する時間の運行本数や時間の設定	1
運転手がいらない	1
zipper	1
乗り換え時の分かりやすい案内表やサイト	1
利用しやすい路線への見直し	1
ドライバーの礼儀	1
通学時間のバスの本数（運転手の増加が必要）	1
電車・バスが通らない、タクシーは運賃が高い	1
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
ランドマークや公共施設間を直接結ぶ路線の新設	1
待っている人の安全性確保	1
市外地、僻地住民の交通手段の多様・多様化の検討・充実化	1
運行ダイヤの見直し	1
バス停が遠くなった	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
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
最終バスで遅い時間帯を1本設けてほしい	1
定時性	1
将来的な路線の維持	1
タイヤの乱れ対策、混雑時の増便	1
通勤時間に合うバスなし	1
外国人用の案内（英語表記等）	1
排気の臭い	1
計	42

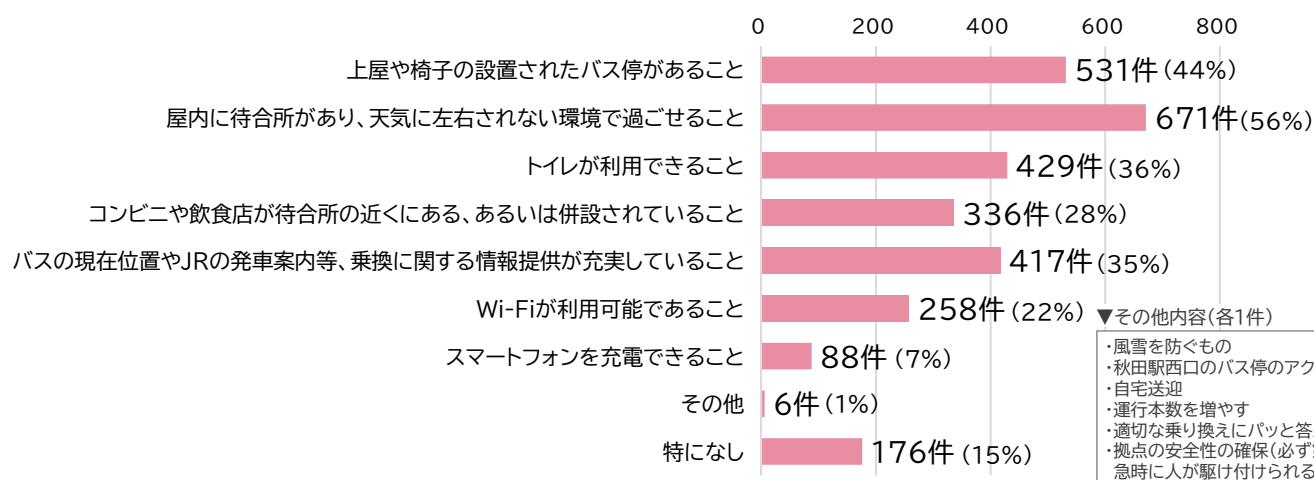
2 | 調査結果 —乗換にかかる許容範囲—

- 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。

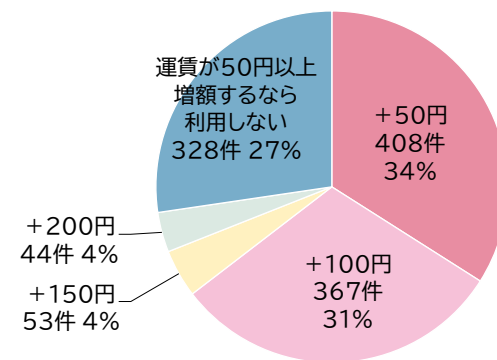
■乗換拠点での待ち時間の許容範囲・待ち時間を快適にする機能が備わった乗換拠点での待ち時間の許容範囲



■乗換を快適にするために必要な機能 n=1,200 ※複数回答



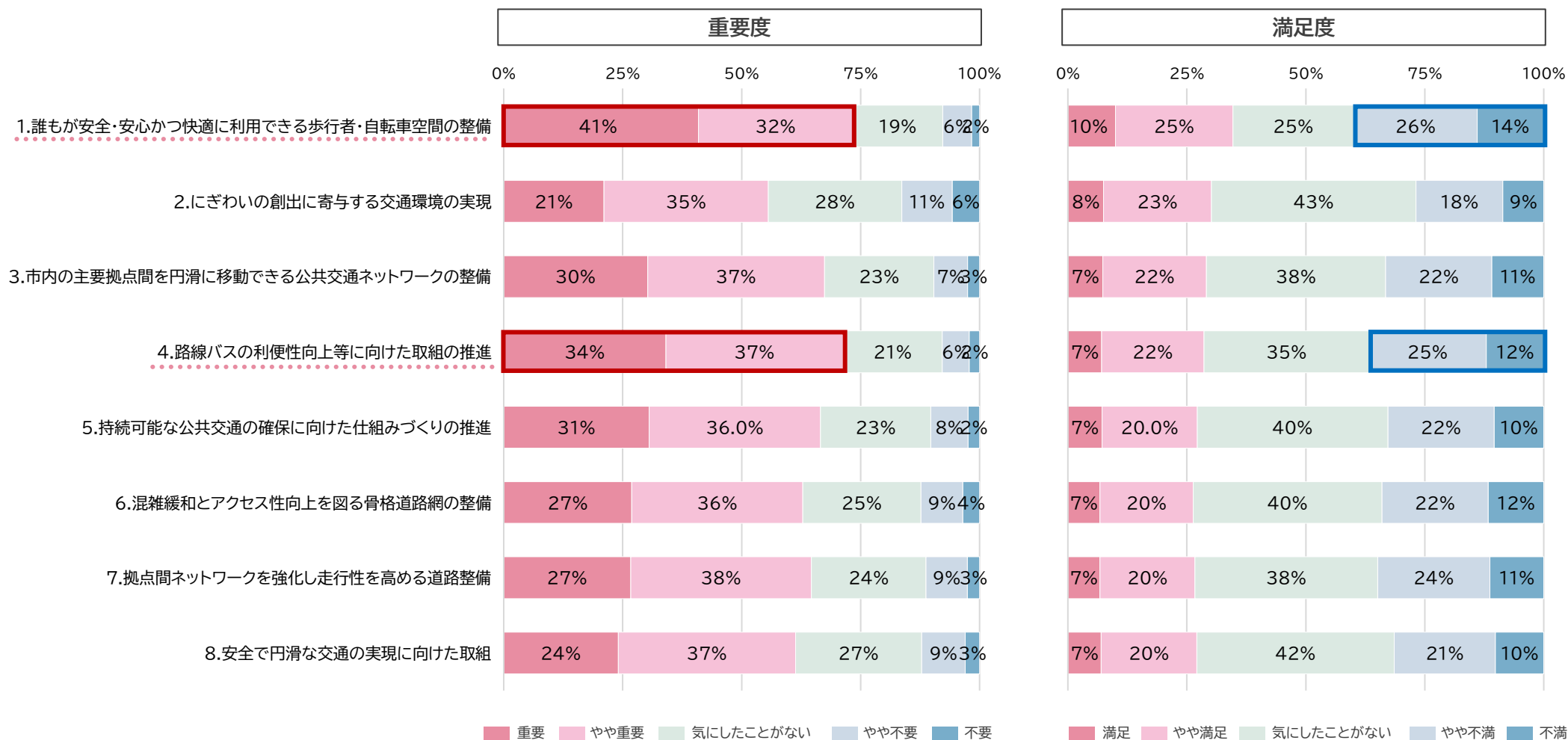
■再編により乗り換えが必要となる区間で運賃が増額となる場合の許容範囲 n=1,200



2 | 調査結果 — 現計画に位置付けられた施策の重要度・満足度 —

- ・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。

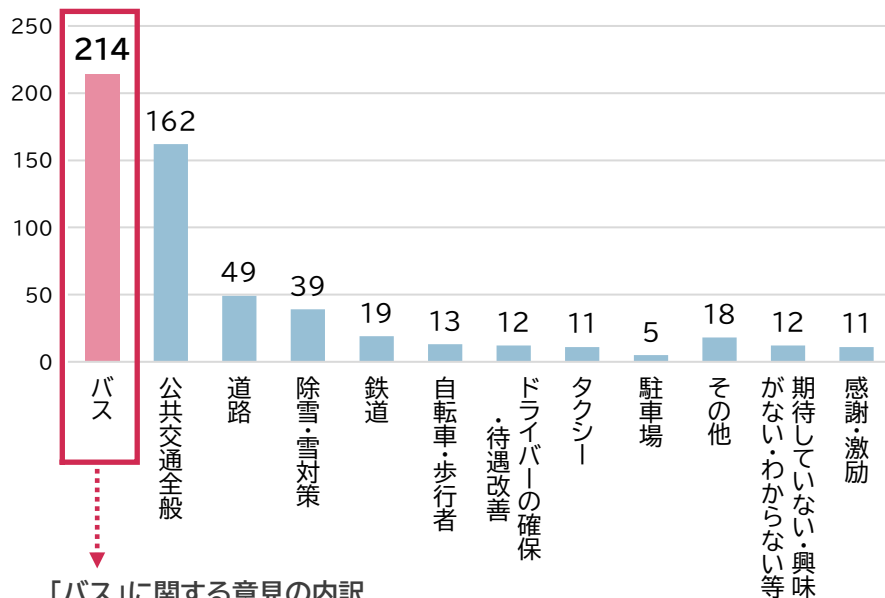
■計画に位置づけられた施策についてあなたの感覚に最も近いもの n=1,200



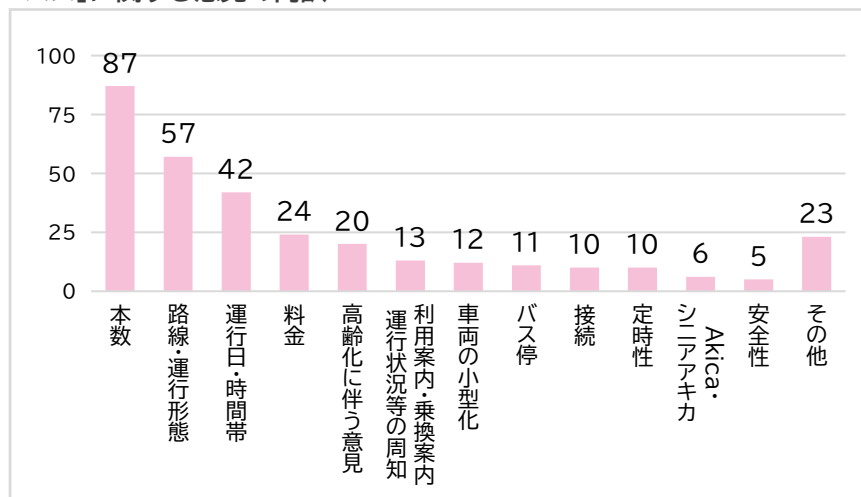
2 | 調査結果 ー秋田市の交通政策に関する意見等ー

- ・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



▼主な意見(1/2)

【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な。
- ・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。誰もがいずれは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。

2 | 調査結果 ー秋田市の交通政策に関する意見等ー

▼主な意見(2/2)

【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。

【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たので、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ってほしい。
- ・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。

【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。

項目	社会情勢・交通環境の変化等から抽出した問題点の整理結果		都市交通の課題意識
歩行者を取り巻く環境・自転車活用を取り巻く環境	歩行者・自転車中心のまちづくりによる滞在性や回遊性の向上が求められる		
	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 ・「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、重要度及び不満度がそれぞれ最も高く、その割合は5年前と比較していずれも上昇している	●歩行者が安全で快適に利用でき、歩きたくなる街なか空間の創出
	自転車	・車両相互の事故は大きく減少　・自転車の安全な利用のための法整備も進んでいる ・「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、重要度及び不満度がそれぞれ最も高く、その割合は5年前と比較していずれも上昇している	●自転車が快適に利用できる通行空間や自由に使える利用環境の整備
高齢化と交通事故の状況	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約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％存在する ・日常的に利用可能な自家用車を持たない市民は約6％、このうち送迎も難しい人は約57％（今後、高齢化の進行により増加する見込み） 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年には全市で高齢化率約40％の超高齢社会を迎える ・運転免許証返納者など、公共交通を必要とするニーズの増加および広域化が見込まれる ・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		●超高齢社会に対応した、あらゆる世代が利用しやすい道路空間の整備 ●高齢者をはじめとした、あらゆる世代の安全な移動手段の確保
中心市街地の状況	恒常的なにぎわいが不足する中心市街地 ・ミルハスの整備や中心市街地循環バス「ぐるる」の運行ルート変更により、新たな歩行者の流れを創出 ・過去5年の歩行者自転車通行量は、コロナ禍の影響からの回復途上であり、恒常的なにぎわいの創出に寄与する取組が求められる ・第2期秋田市中心市街地活性化基本計画策定後、駅前商業地の地価が上昇しており、新たな人の流れの創出や定着につなげる取組が急務 中活の取組効果 ・歩行者および自転車通行量、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 ・人口の社会増加数は減少傾向 ・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		●中心市街地の来訪を促すとともに、回遊性を高め、恒常的なにぎわいの創出に寄与する交通環境の整備
人口と市街地構造	市街地の拡散・低密度化の進行 ・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（令和2年国勢調査）は、県庁所在地のうち全国ワースト6位の低水準 ・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 ・令和22年には、秋田市総人口が約25.2万人となり、令和2年からの20年で約18％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		●まちづくりと連動し、多核集約型の都市構造の形成を促進する交通環境の整備 ●地区の実情や利用者属性を考慮した適切な交通施策の検討
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、利用者数は伸び悩み 鉄道 ・鉄道利用者数は年々減少。コロナ禍の影響による減少からの回復途上にあり、令和6年度では1万5千人/日 ・秋田駅と土崎駅の間に泉外旭川駅開業（令和3年3月） 路線バス ・令和元年と比べて、令和6年度の利用者数は約18％減少 ・秋田駅から放射状ネットワークを形成（特に中心部⇔北部で高頻度運行） ・公共交通利用圏（鉄道駅：800m圏内、バス停：300m圏内）は、総人口の約9割をカバー ・路線バスの運送収入は減少傾向 ・運転士不足によるやむを得ない減便等が発生 ・鉄道やバスを利用する主な理由は、5年前と同様、「駅やバス停が近い」が最も多く、次いで「費用が安い」が多い ・鉄道やバスを利用しない主な理由は、5年前と同様、バスでは「利用したい時間に合う便がない」が最多、鉄道では「駅が遠い」が最多、そして鉄道・バス共通の理由として「目的地への移動に使える路線がない」が多く挙げられている ・「運行間隔」「運行している時間帯」は、鉄道・バスともに不満割合が比較的高いほか、バスでは「待合環境」、タクシーでは「運賃」に対する不満割合がそれぞれ高くなっている ・市民が望むサービスは、5年前と同様、「リアルタイム運行情報発信」、「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」が多かったほか、新たな視点として「最終バスの運行時間繰り下げ」、「運転免許返納者への割引」への回答も多い ・乗換条件として、5年前は「乗り継ぐバスがすぐに到着すること」を挙げる人が6割を占めたが、今回調査において「待ち時間を快適にする機能が備わった乗換拠点」においては、待ち時間の許容範囲が拡大することを確認した（＋10分以内が縮小し、＋20分以上を許容する割合が拡大） ・乗換拠点に必要な機能は、「天気に左右されない環境で過ごせること」が最も高いほか、「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」、「乗換に関する情報提供が充実していること」が多く挙げられた。 ・「路線バスの利便性向上等に向けた取組の推進」について、重要度及び不満度がそれぞれ高く、その割合は5年前と比較していずれも上昇している マイタウン・バス ・市の負担額は増加傾向 ・令和6年度の運行欠損額は、南部線が最も大きい ・令和6年度の路線別利用者数は、西部線が最も多いが、令和元年と比べて2割以上減少。一方で、東部線は利用者数が最も少ないが、令和元年と比べて増加傾向 ・令和6年度の収益は、西部線で24.1％と最も高い 人流データ（令和4年度の分析結果） ・各地域と中央地域の往来が多く、特に西部地域では中央地域との往来が約4割もあり、中央地域に依存する生活形態が見られる。一方で、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（主要な目的地）中央：県庁・市役所・秋田駅、北部：秋田厚生医療センター、南部：イオンモール秋田・秋田赤十字病院、東部：秋田大学医学部附属病院		●まちづくりと一体となった、公共交通利用者の維持・獲得に向けた取組の推進 ●バスの運賃設定や割引制度、利用ニーズを踏まえた運行計画、運行情報のリアルタイム発信などによる利便性向上 ●路線再編による利便性向上および運行の効率化 ●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	高い自動車依存率、中央地域に向かう各地域からの交通と渋滞の発生 ・自家用車利用率は、通勤・買い物ともに約8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27箇所（約84％）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は短縮せず ・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		●マイカー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	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や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		●冬期も安全に利用できる道路環境の整備
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り、やむを得ない減便等が発生		●限られた輸送資源（金銭的・人的・物的）を効率的に活用できる運行サービスへの見直し