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）
（素案）

令和7年11月
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 8
第3章 基本的な方針と目標の設定 9
3-1 計画の基本的な方針 9
3-2 計画の目標と取組の視点 10
3-3 KPIの設定 11
3-4 施策の体系 12
第4章 目標の実現に向けた施策・事業 14
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 14
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 21
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 24
第5章 進捗評価と進行管理 27

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。

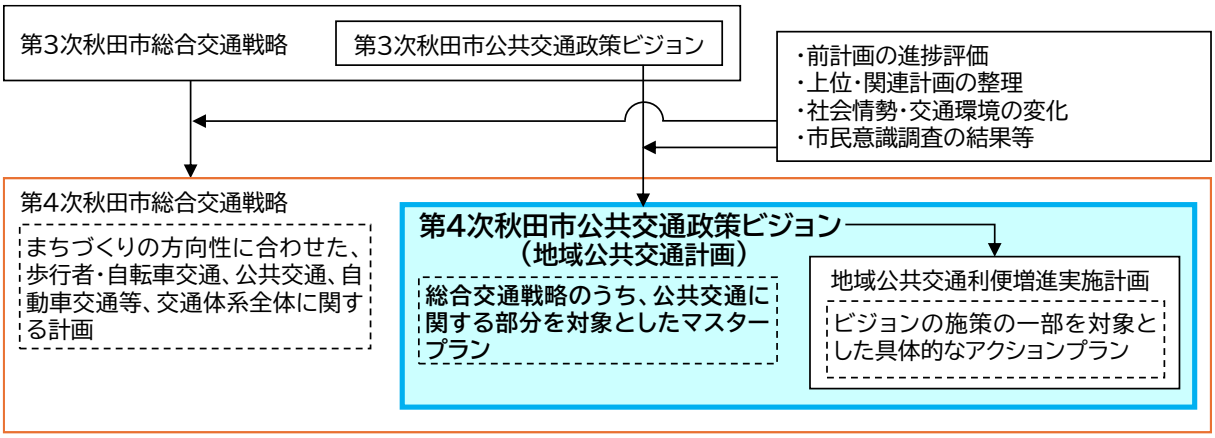
一方で、本市の公共交通については、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響によるライフスタイルの変化などにより、バス利用者が大きく減少しており、運転士不足の影響も相まって、路線の減便や廃止が発生するなど、厳しい状況が続いています。

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



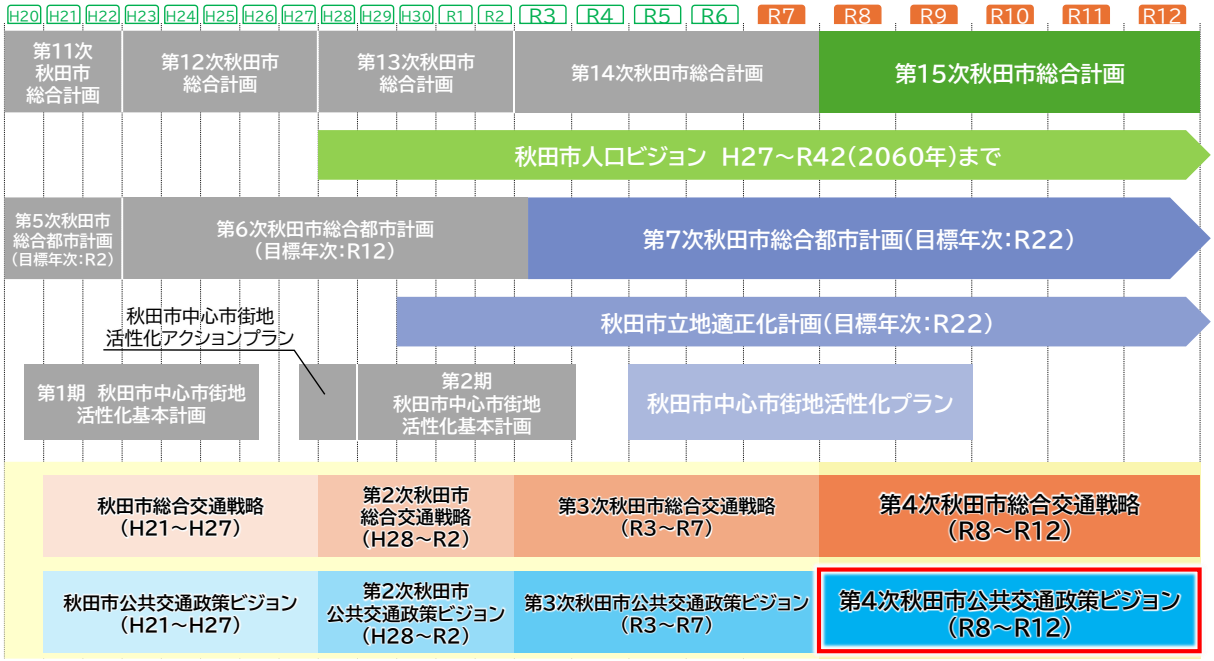
秋田市地域公共交通協議会にて検討

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成果目標に対し、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	第3次戦略　指標達成状況					
			年次	策定当初現況値	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

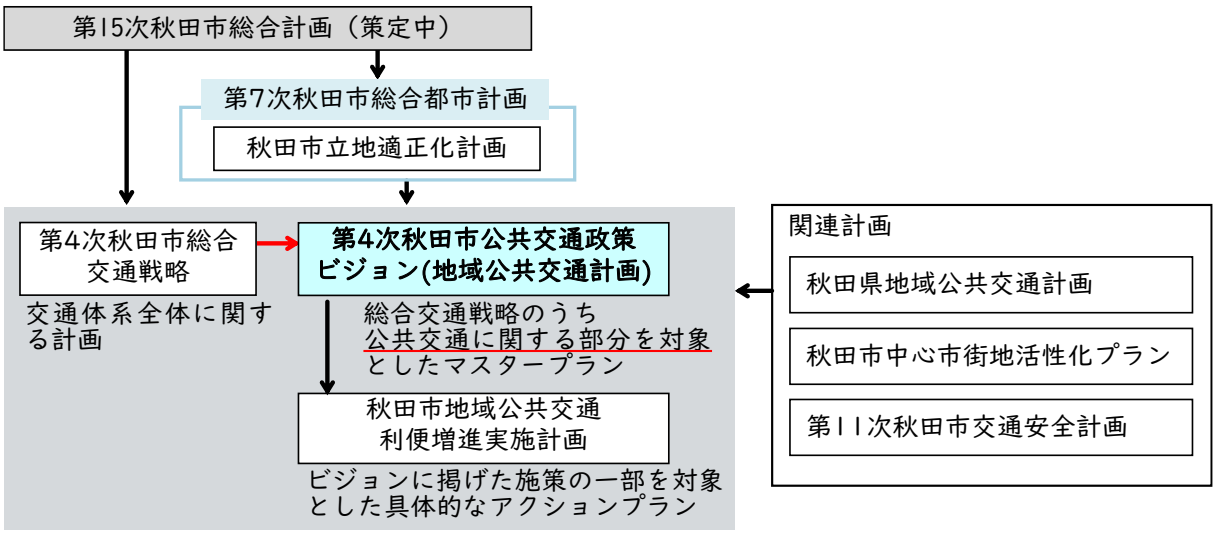
4）秋田市中心市街地活性化プラン（令和 5 年 3 月策定）

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。

▼上位計画および関連計画の体系



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・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	・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	・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・市民アンケート調査の結果等

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

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		公共交通における課題
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		●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	**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% ・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）		●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	・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。	
中心市街地の状況	**中心市街地全体の回遊性が低い。** ・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、新たな人の流れの創出や定着につなげる取組が急務		●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
	取組の評価	●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	**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 人口密度は 44.8 人/ha であり、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		●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
	将来の見通し	・令和 32 年には、秋田市総人口が約 22.1 万人となり、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	
市民の公共交通に関する意識	**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。 ・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「乗換えに関する情報提供」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		●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

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		公共交通における課題
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、利用者数は伸び悩み**		●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
	鉄道	・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	・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	・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	・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）	[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。 ・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 [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。 ・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。	
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		●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
バス利用の低迷と関連指標の整理	**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		●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
	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） ・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		

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。

【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

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。

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

【取組の視点】

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。

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。

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。

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

【取組の視点】

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。

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。

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。

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

【取組の視点】

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。

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。

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。

3-3 KPI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（以下「KPI」という。）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

<table>
<tr><th rowspan="2">目標</th><th colspan="2" rowspan="2">成果目標指標</th><th colspan="3">指標値</th></tr>
<tr><th colspan="2">現況値
（R6）</th><th>目標値
（R12）</th></tr>
<tr><td rowspan="4">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</td><td>1</td><td>路線バス利用者数</td><td>5,815
千人/年</td><td rowspan="3">5,943
千人/年</td><td rowspan="3">6,400
千人/年</td></tr>
<tr><td>2</td><td>マイタウン・バス利用者数</td><td>127
千人/年</td></tr>
<tr><td>3</td><td>エリア交通利用者数</td><td>1.4
千人/年</td></tr>
<tr><td>4</td><td>公共交通の人口カバー率</td><td colspan="2">97.9%</td><td>現状より
拡大</td></tr>
<tr><td rowspan="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</td><td>5</td><td>市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度</td><td colspan="2">37.1%</td><td>42.0%</td></tr>
<tr><td>6</td><td>路線バス運送収入</td><td colspan="2">1,150
百万円/年</td><td>1,200
百万円/年</td></tr>
<tr><td rowspan="2">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</td><td>7</td><td>公共交通に関する協議会や事業に携わった機関・団体数</td><td colspan="2">79団体/年</td><td>現状より
増加</td></tr>
<tr><td>8</td><td>路線バス運転士数</td><td colspan="2">162人</td><td>現状より
増加</td></tr>
</table>

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	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。
	(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。
	(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。

目標	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。

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。

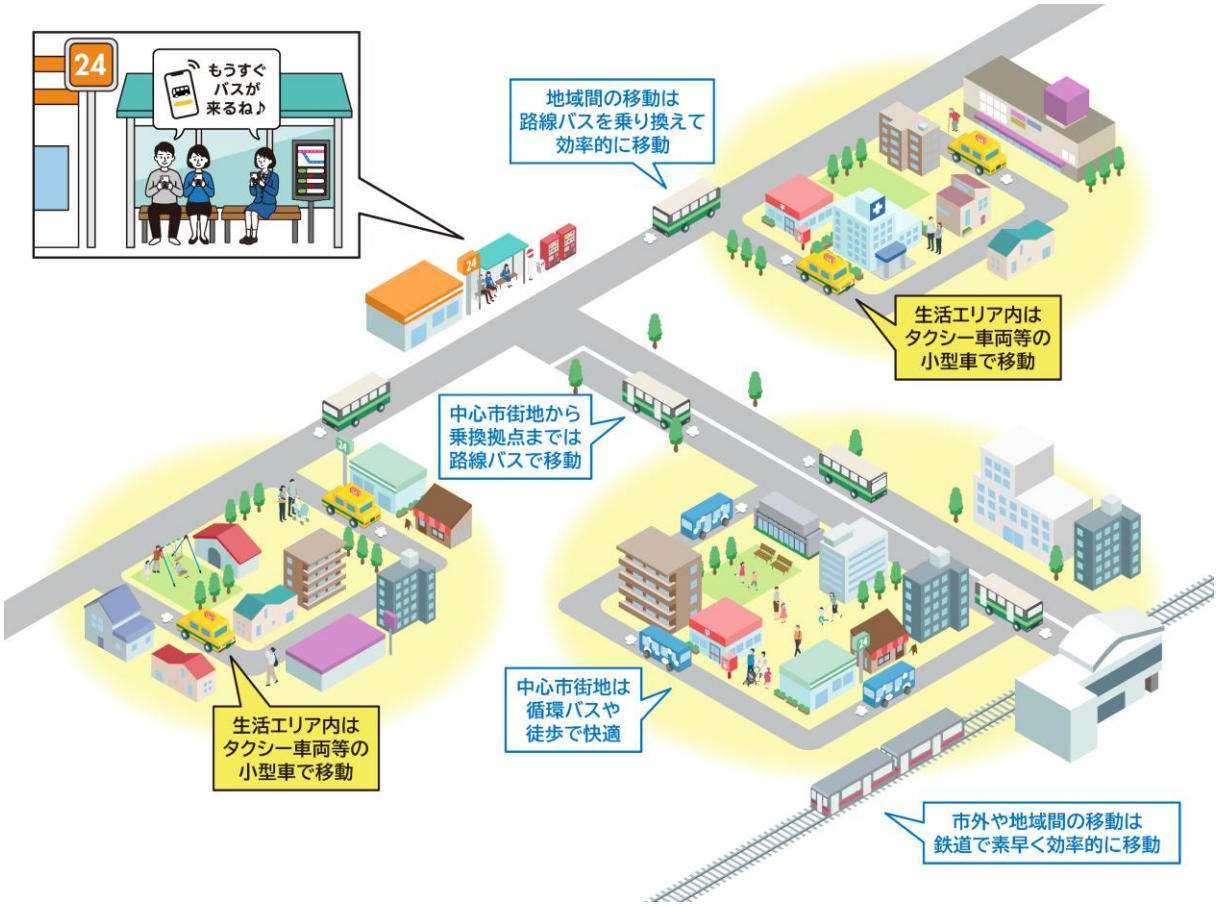
①　乗換を前提とした公共交通ネットワークへの見直し

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

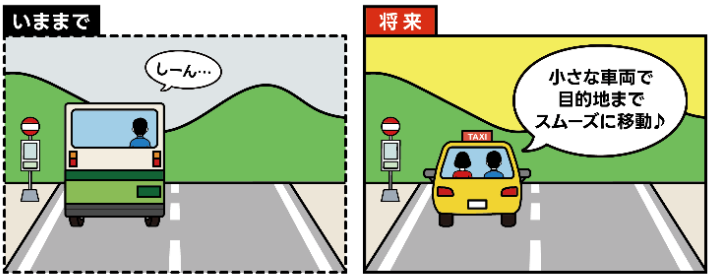


②　マイタウン・バスの持続的な運営

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

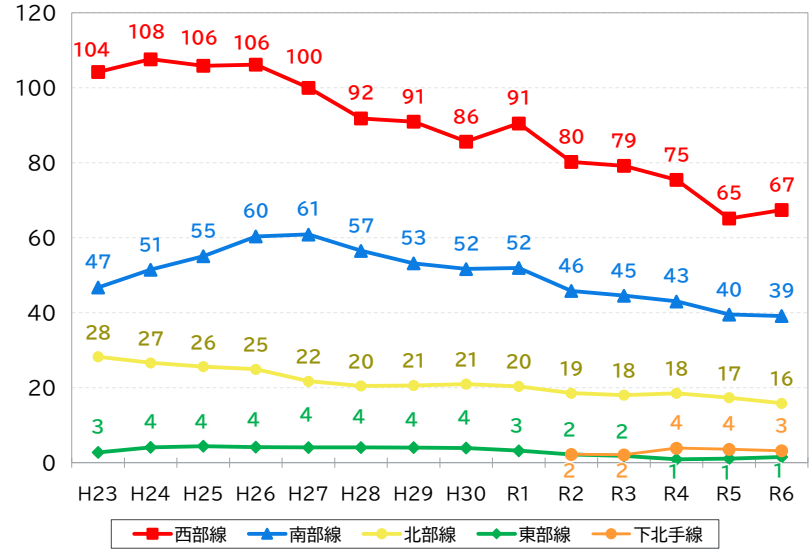
【いままで】みんな少し困っています
- バスがあまり利用されていない
- 利用人数に比べて空席が多い

【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。

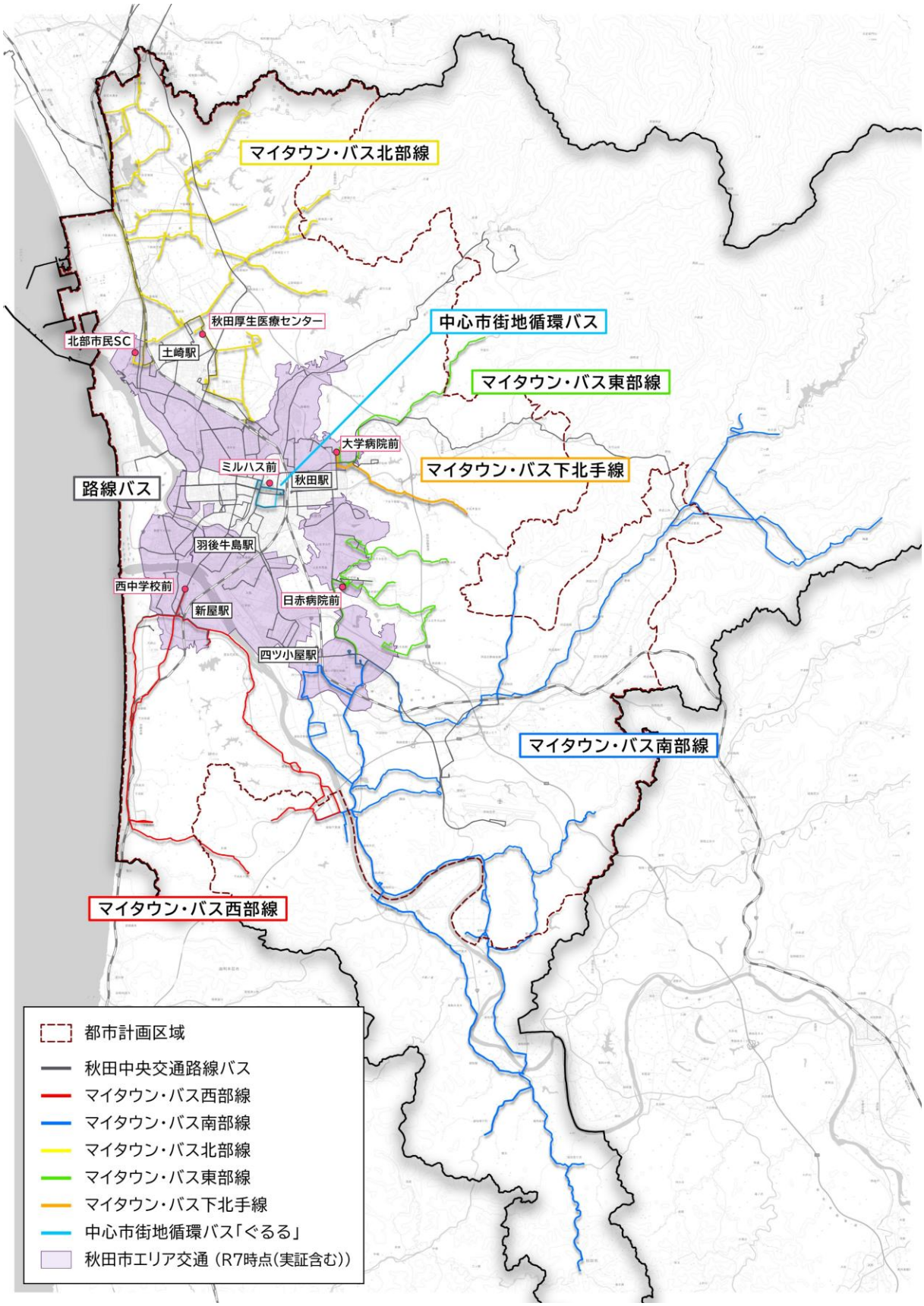
・マイタウン・バス運行協議会について
マイタウン・バスの利便性向上や運行効率化などについて広く意見を求めるため、路線ごとに設置している協議会のこと（地元町内会や利用者の代表者などで構成）。

・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。

▼路線別年間利用者数の推移



【参考】


マイタウン・バス北部線
中心市街地循環バス
マイタウン・バス東部線
マイタウン・バス下北手線
路線バス
マイタウン・バス南部線
マイタウン・バス西部線
秋田厚生医療センター
北部市民SC
土崎駅
大学病院前
ミルハス前
秋田駅
羽後牛島駅
西中学校前
新屋駅
日赤病院前
四ツ小屋駅
都市計画区域
秋田中央交通路線バス
マイタウン・バス西部線
マイタウン・バス南部線
マイタウン・バス北部線
マイタウン・バス東部線
マイタウン・バス下北手線
中心市街地循環バス「ぐるる」
秋田市エリア交通（R7時点(実証含む)）

③ 中心市街地循環バスの利便性向上

検討　実施（実証含む）

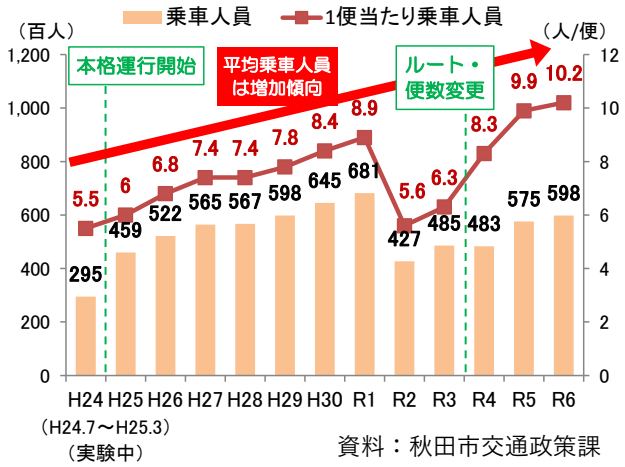
番号	事業名	実施主体	新規/継続	事業予定期間					
				R8	R9	R10	R11	R12	R13～
5	運行ルートの見直しやバス無料デーの実施等による利用促進と利便性向上	市	継続						

「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(８時間１５分)
運行本数：１日に１６本(各バス停には２０分～４０分間隔で停車)
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



資料：秋田市交通政策課

▼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。

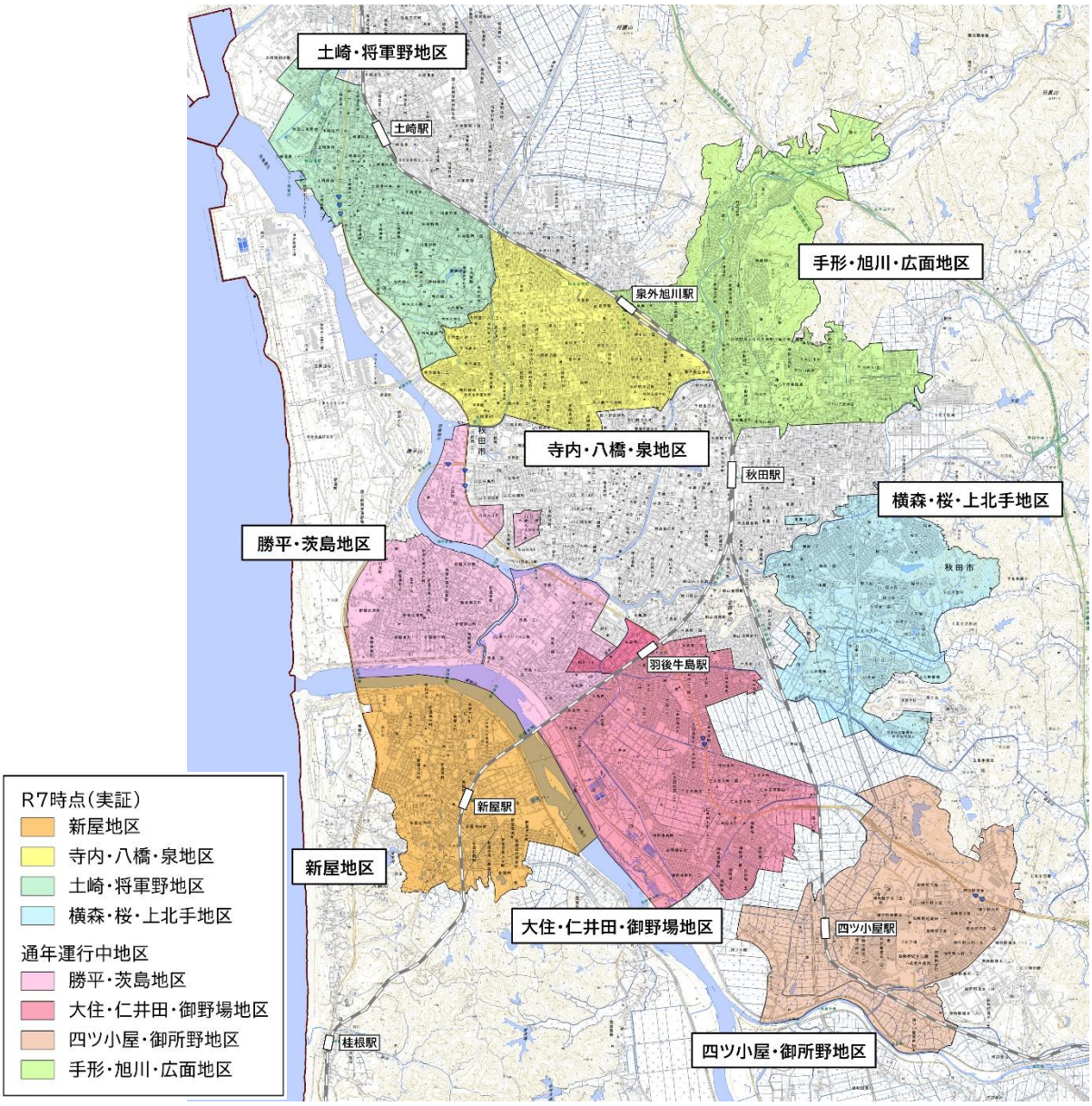
①　エリア交通の運行

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

待合空間　　ダイヤ調整

【いままで】
みんな少し
困っています

- 雨や雪があ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
- 目的地に何時に着くかわからない

【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。

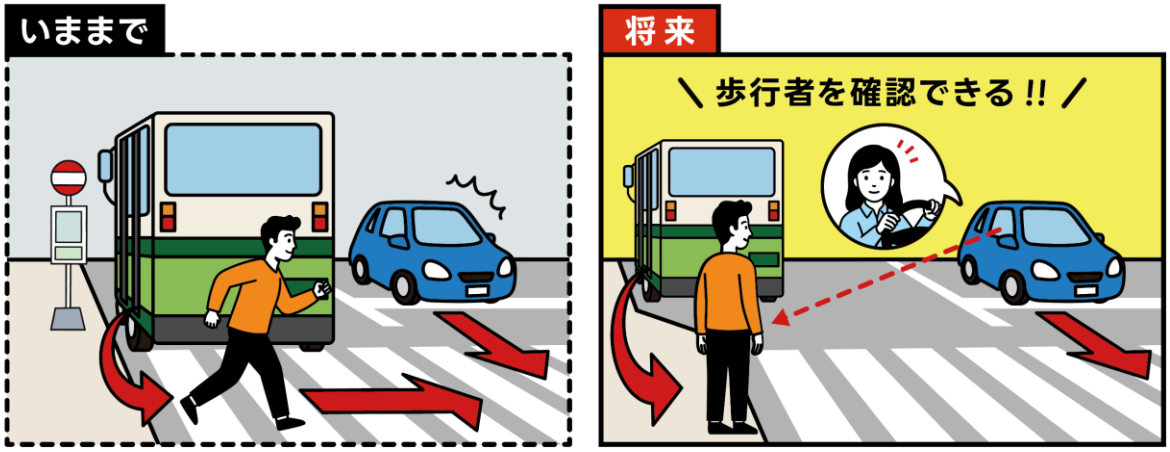
①　誰もが利用しやすいバス利用環境の整備

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	安全性確保のための 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

▼安全性を確保したバス停設置環境の改善



バス利用環境の整備

【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

乗換割引　　ゾーン制運賃

【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す。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す。

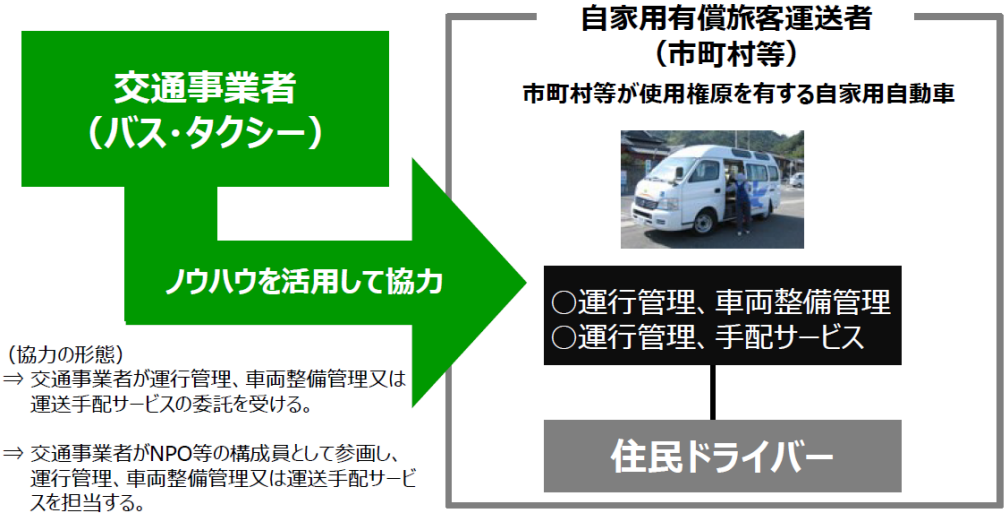
② 限られた輸送資源を活用した交通手段等の導入

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	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						

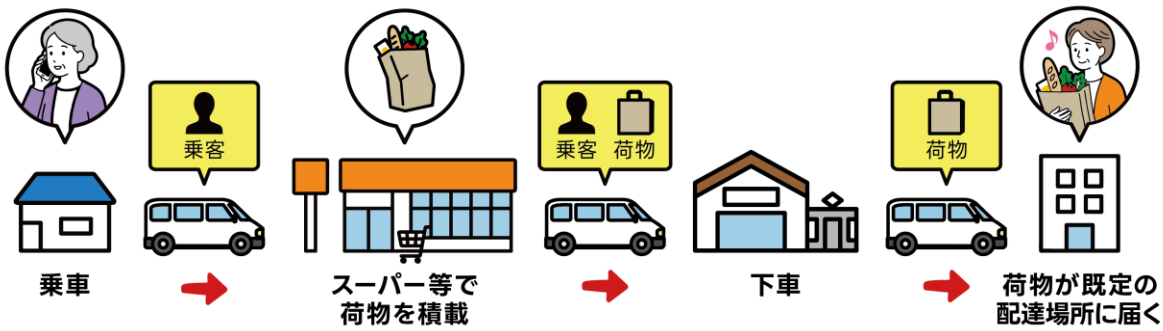
「新規」：本計画期間中に新たに始める事業
「継続」：上記以外の事業

▼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 AI オンデマンド交通の概要



※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	新規						

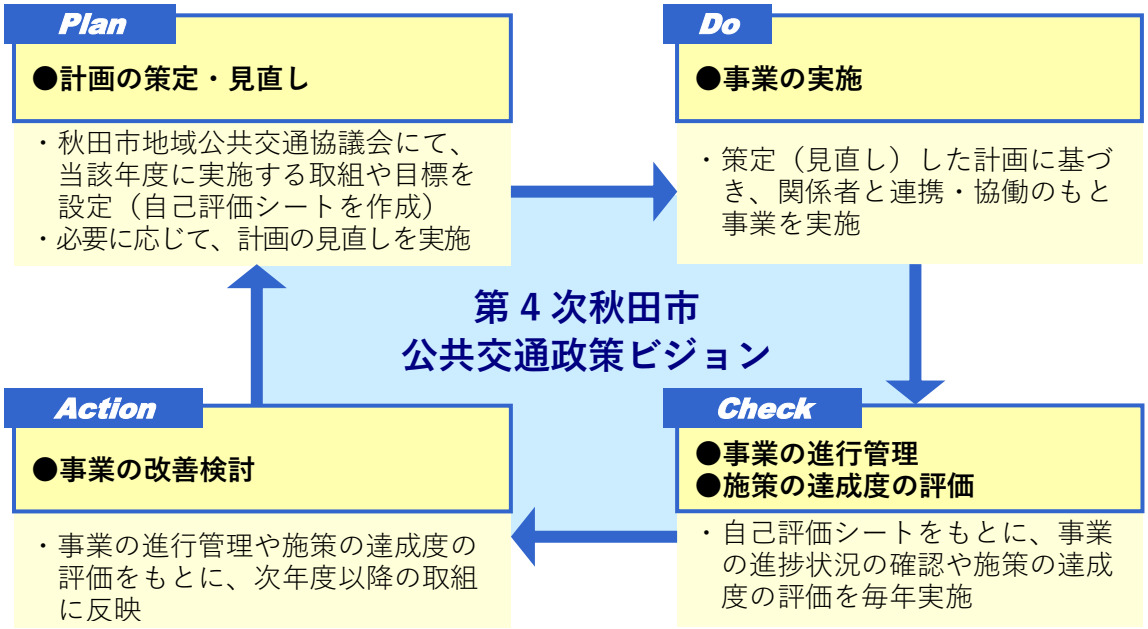
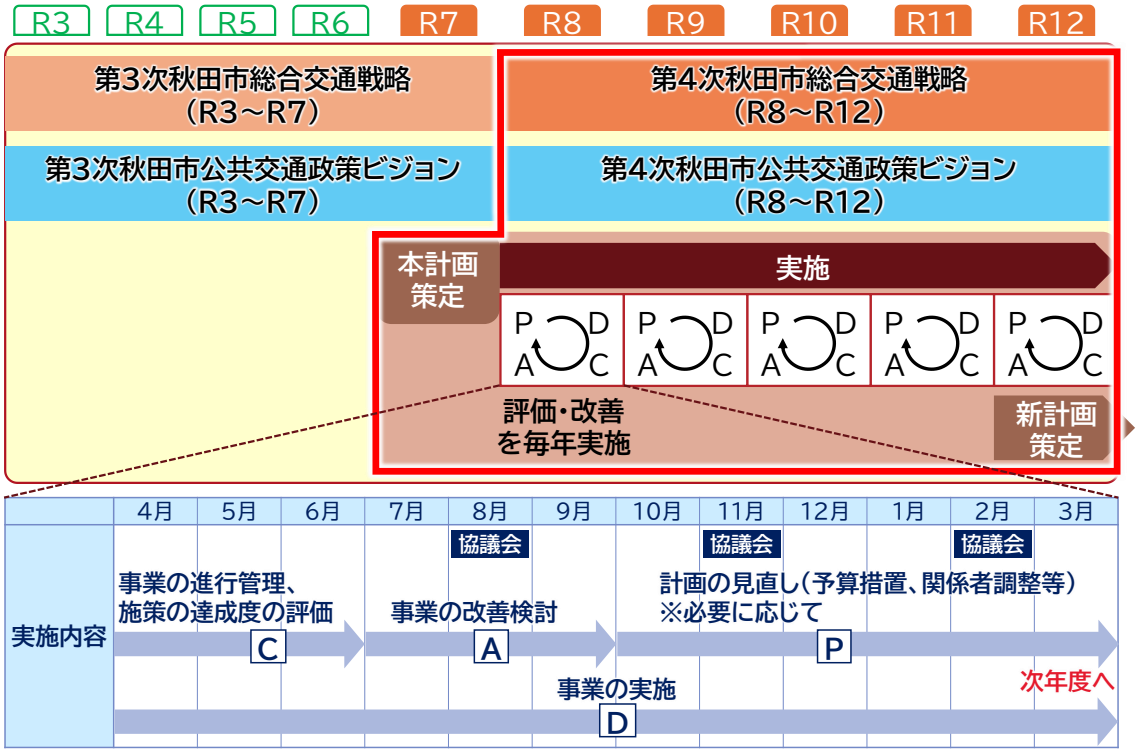
「新規」：本計画期間中に新たに始める事業
「継続」：上記以外の事業

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