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】
（素案）

令和7年11月
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・市民アンケート調査の結果等 19
1-4 交通に対する住民ニーズ 42
1-5 データ分析結果 73
第2章 成果目標の設定 78
2-1 KPIの設定 78
第3章 自己評価シート 83
第4章 本計画の策定経緯 87

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（R1）	指標値 ⑨目標値（R7）	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
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）	参加状況を独自に集計	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。
	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	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。

1-2　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「くらし」

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・く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・くらし
～　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。

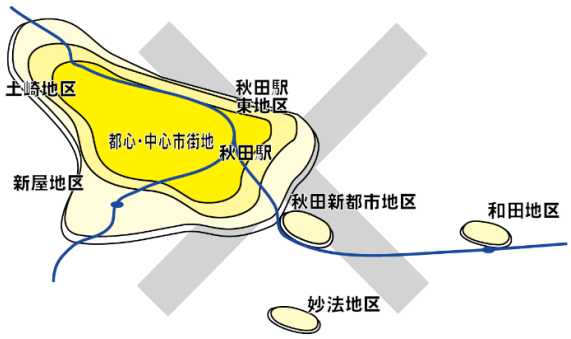
将来都市構造は、面的な土地利用を誘導する「ゾーン」、各地域の中心となる「都心・中心市街地」「地域中心」、骨格的な構造を形成する「道路網」で構成し、これらによって多核集約型の都市構造を形成します。

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

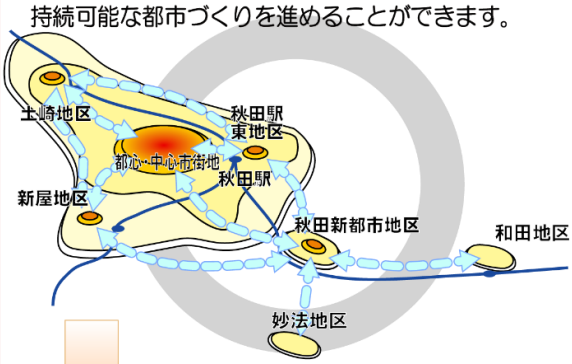
【避けるべき将来の都市構造】
拡散型都市構造

- 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。



【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

- 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。



「密度の経済」の発揮

【生活サービス】
- 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】
- 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

【地域活動】
- 高齢者の社会参画、コミュニティの維持

【経済活動】
- 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】
- 環境負荷低減

【行政運営】
- 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	中央地域	中心市街地を含む秋田駅から山王地区

▲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

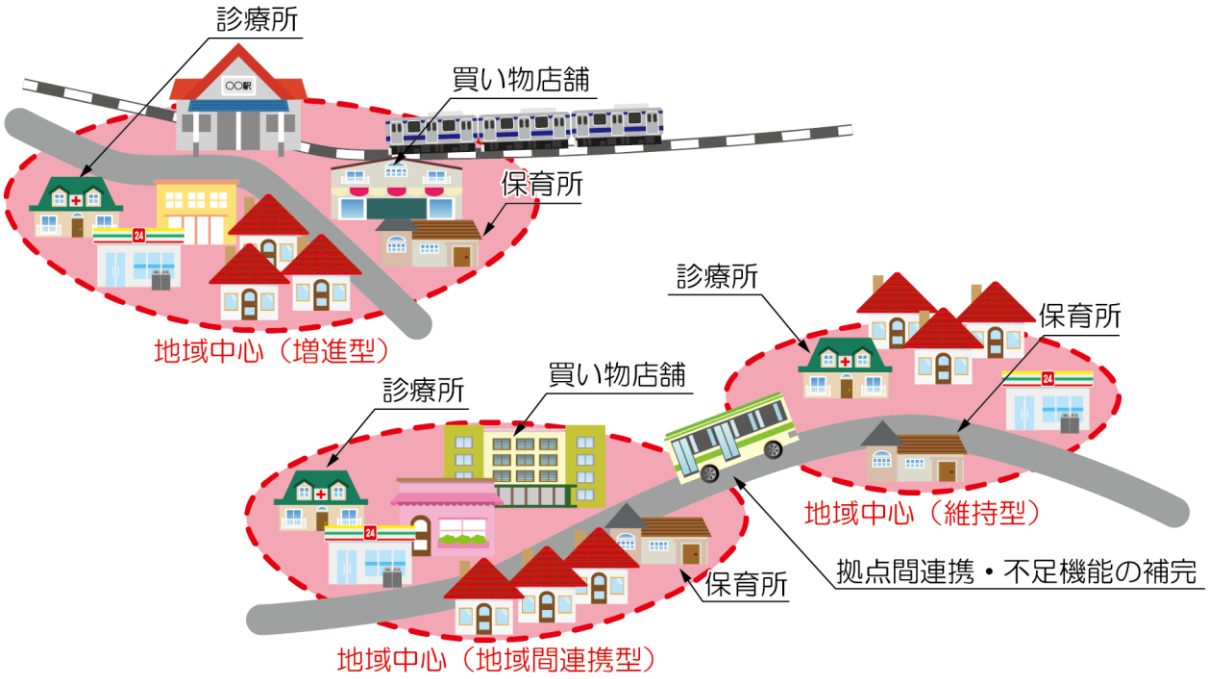
地域ごとに、歴史的な背景や人口集積、主要な公益的施設の分布、交通結節機能などの観点から、生活拠点としてふさわしい地区を「地域中心」とします。

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経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

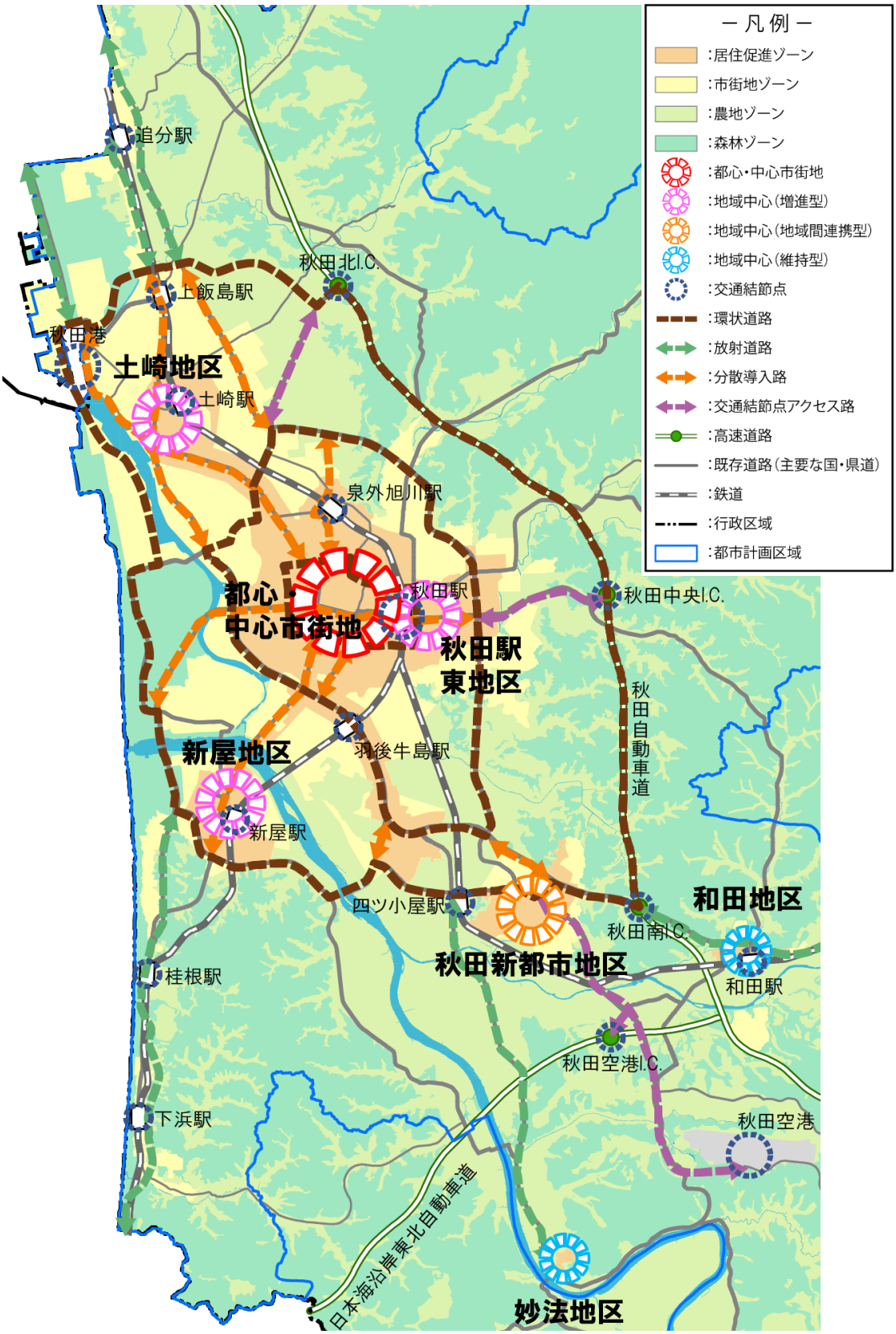
市内外からの出入口となる秋田空港、秋田港、秋田駅および各インターチェンジは、利用者が市内を切れ目なくスムーズに移動できるよう交通機能の維持・充実を図ります。

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

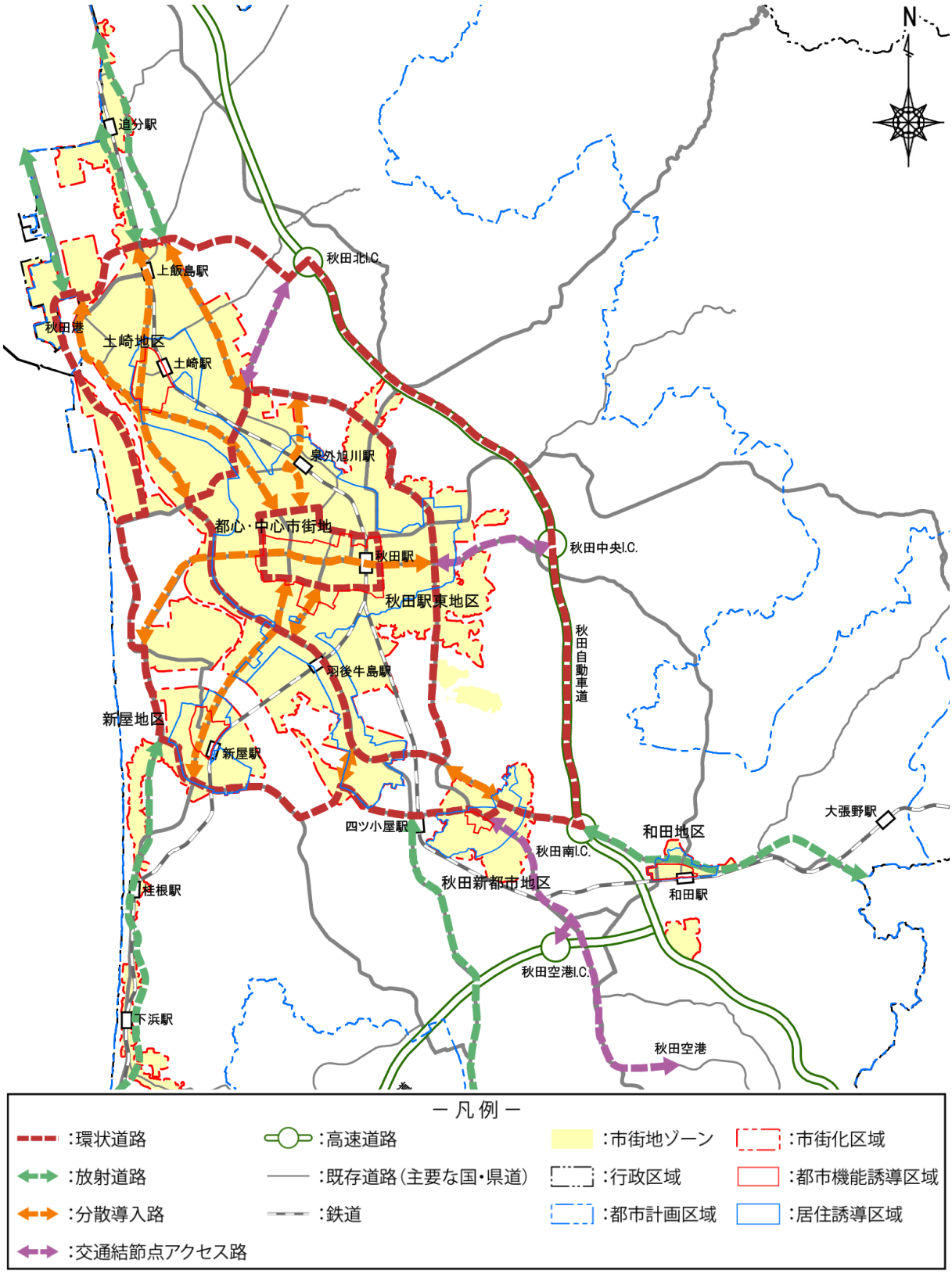
(ｶ) 将来にわたり持続可能な公共交通の実現

- 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

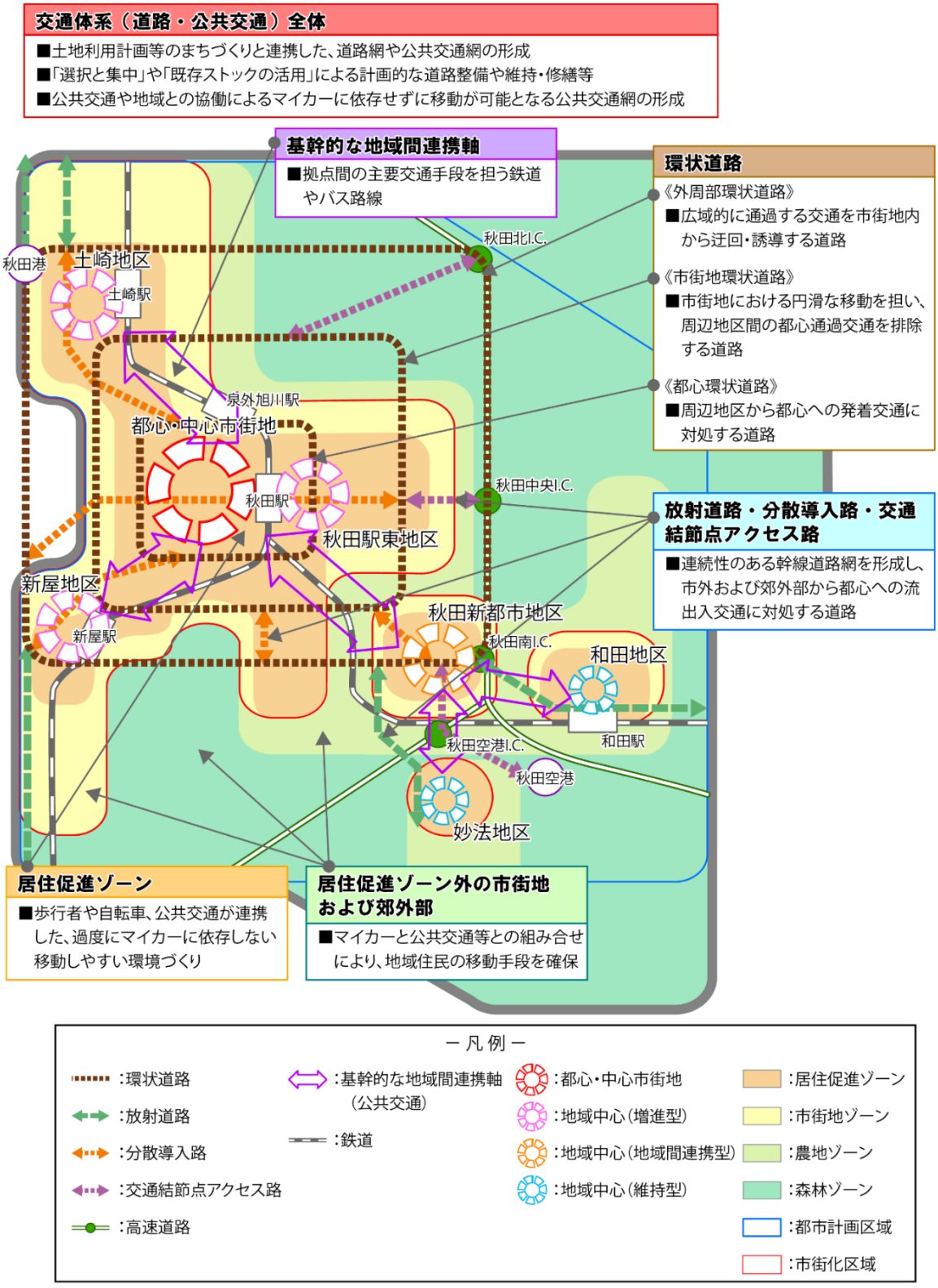


資料：第７次秋田市総合都市計画

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

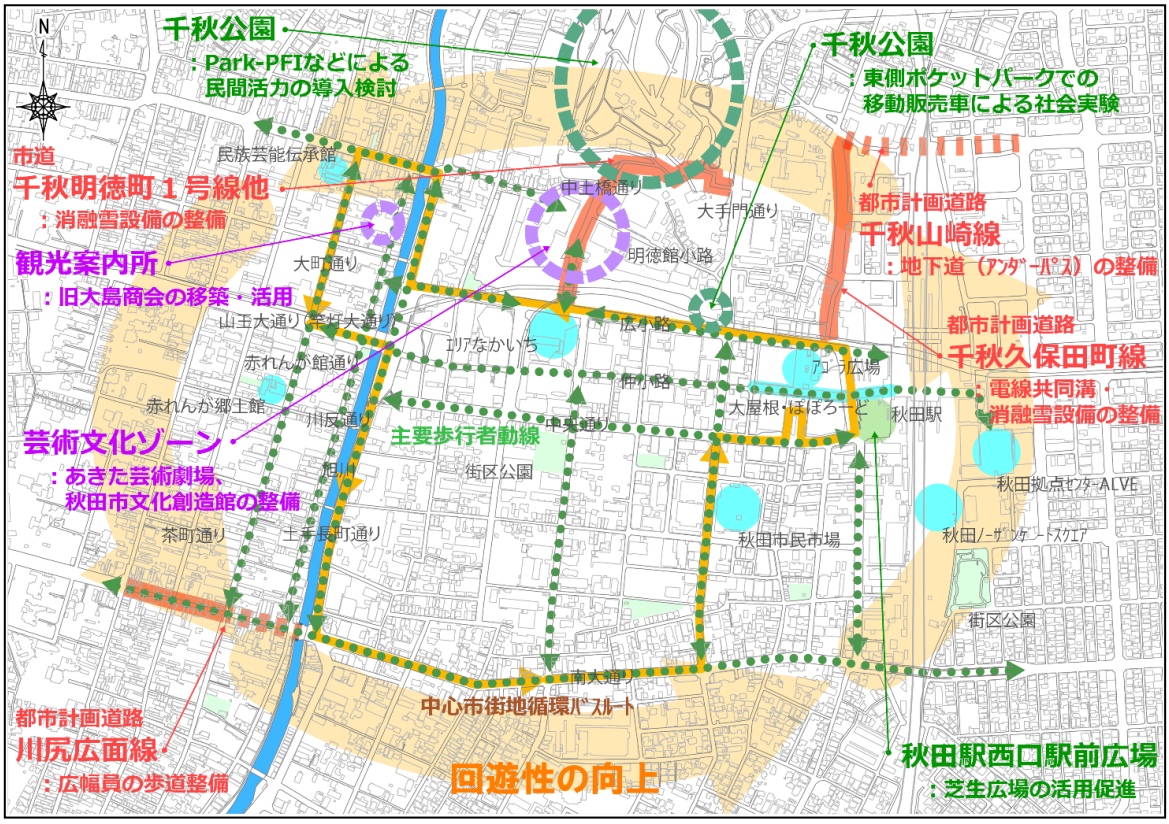


資料：第７次秋田市総合都市計画

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、人々の集い・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。

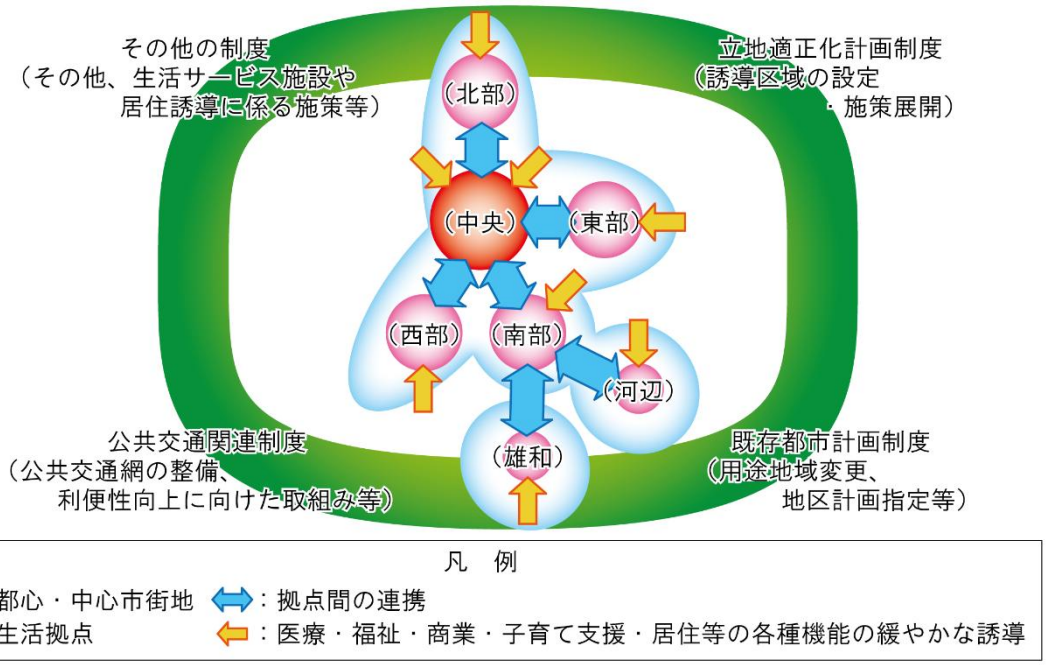
（3）秋田市立地適正化計画

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、日々の生活で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、日々の子どもと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

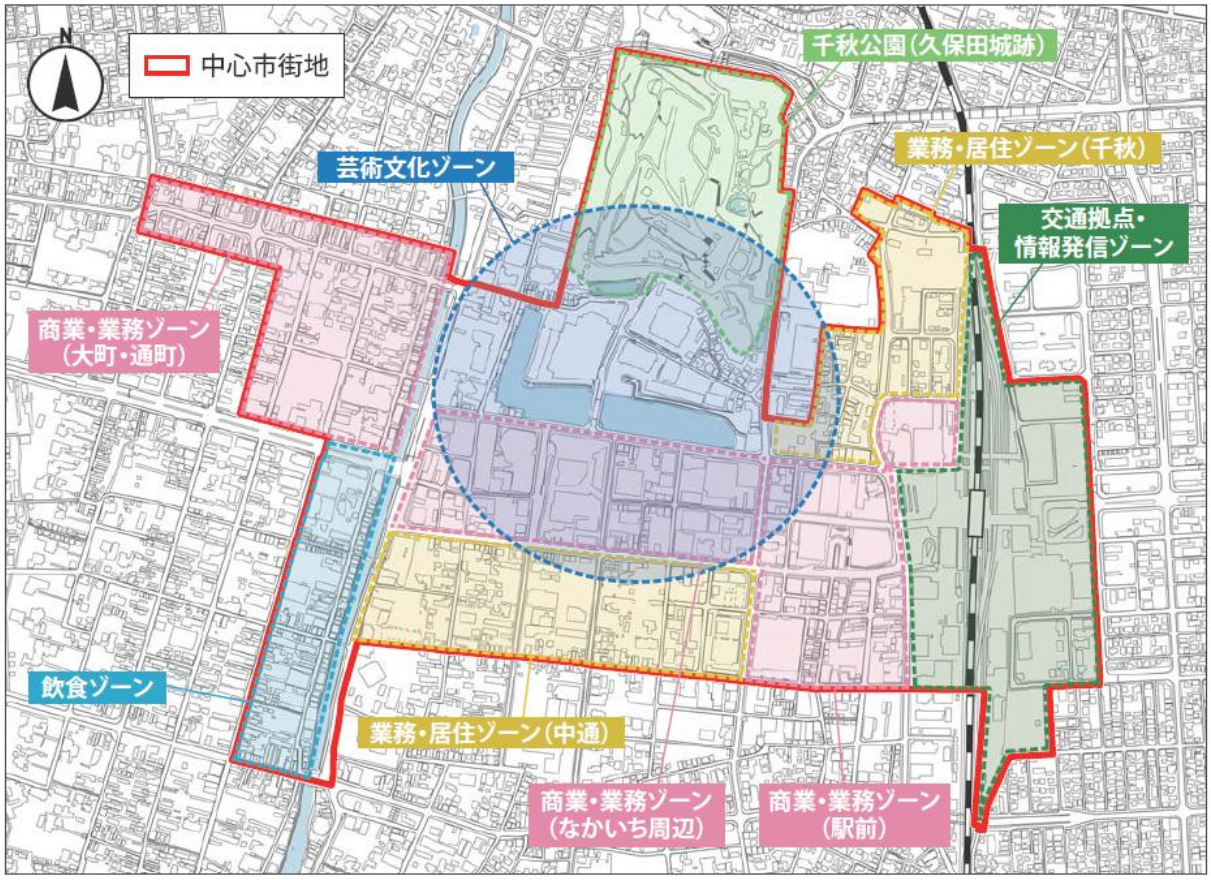
・空き店舗や空きテナントが減少することで商店街の活性化が期待されます。
・これまでの商店主に加え、新たにチャレンジする外部からの商店主・事業主が増加します。
・既存の商店街と新たなチャレンジの場が融合し、個性的で魅力あふれる商店街になることが期待されます。

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・市民アンケート調査の結果等

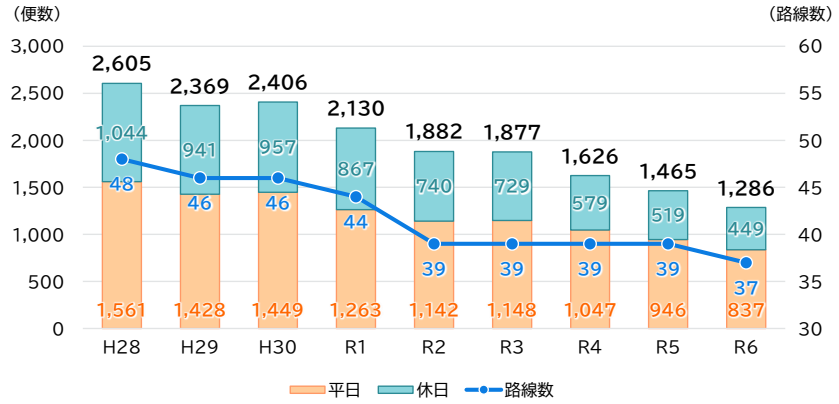
（1） 新たな課題への対応

・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】

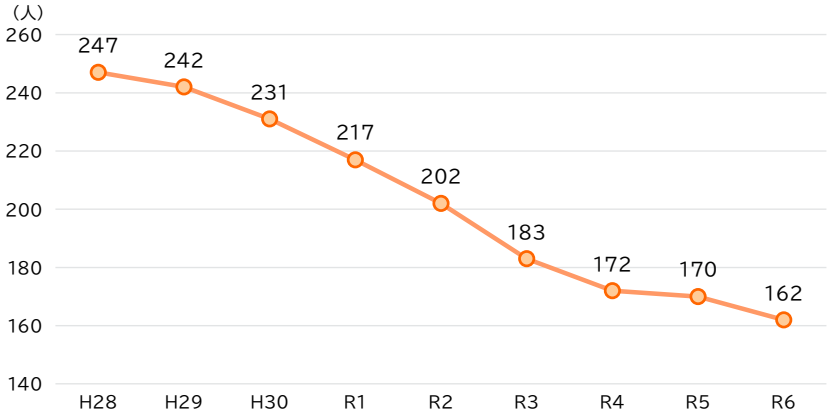
●限られた輸送資源（ヒト・モノ）を効率的に活用できる運行サービスへの見直し

▼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:今年度アンケートからの記載

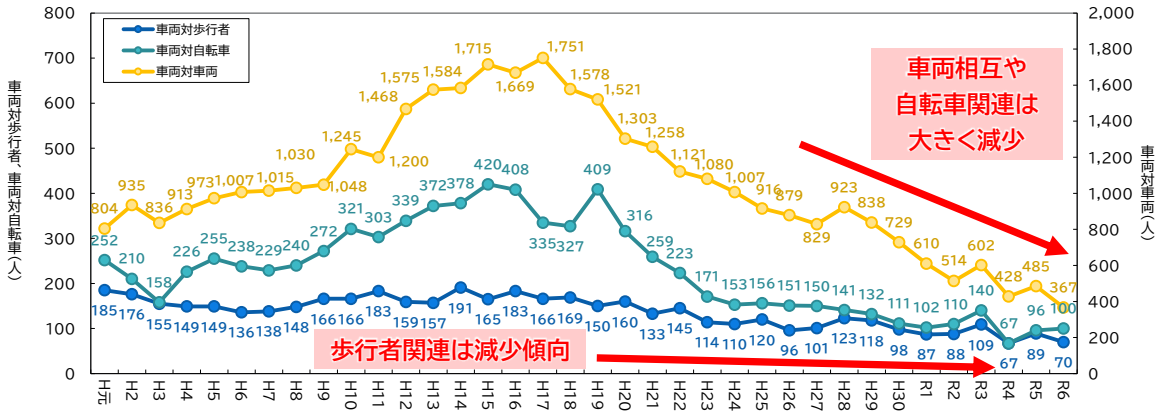
歩行者・自転車空間の整備に対する意識の高まり	
・「誰もが安全・安心かつ快適に利用できる歩行者・自転車空間の整備」について、重要度が最も高く、満足度が最も低い。その割合は5年前と比較していずれも上昇している。	
歩行者	・歩行者関連事故は減少傾向 ・「居心地がよく歩きたくなるまちなか」を目指し、中心市街地活性化の取組を進めている。
自転車	・車両相互、自転車関連の事故は大きく減少 ・自転車の安全な利用のための法律および県の条例が整備されている。

【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

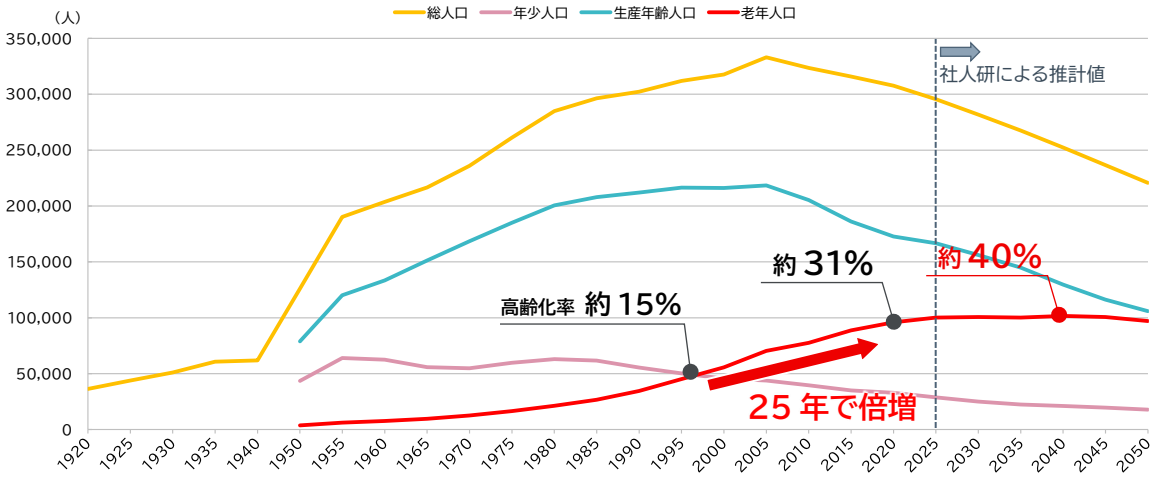
少子高齢化の進行と高齢者事故の増加	
・高齢化率は約31％、高齢者世帯数は約3.5万世帯（令和2年国勢調査） ・土崎駅周辺などで高齢化率50％超の地区が存在するほか、周辺地域でも高齢化率の高い集落が広範囲に点在 ・交通事故は減少傾向にあるものの、高齢者事故の割合は増加 ・高齢になった場合に「運転をやめる」と考えている市民は、約19％ ・一方で、運転を続けることを考えている市民（「運転は続けるが機会は減らす（近所のみ等の運転）」、「運転はやめない」）は、約57％ ・運転免許や自家用車を持たない人のうち、送迎してもらうことが難しい人は約57％（今後、高齢化の進行により増加する見込み）	
将来の見通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

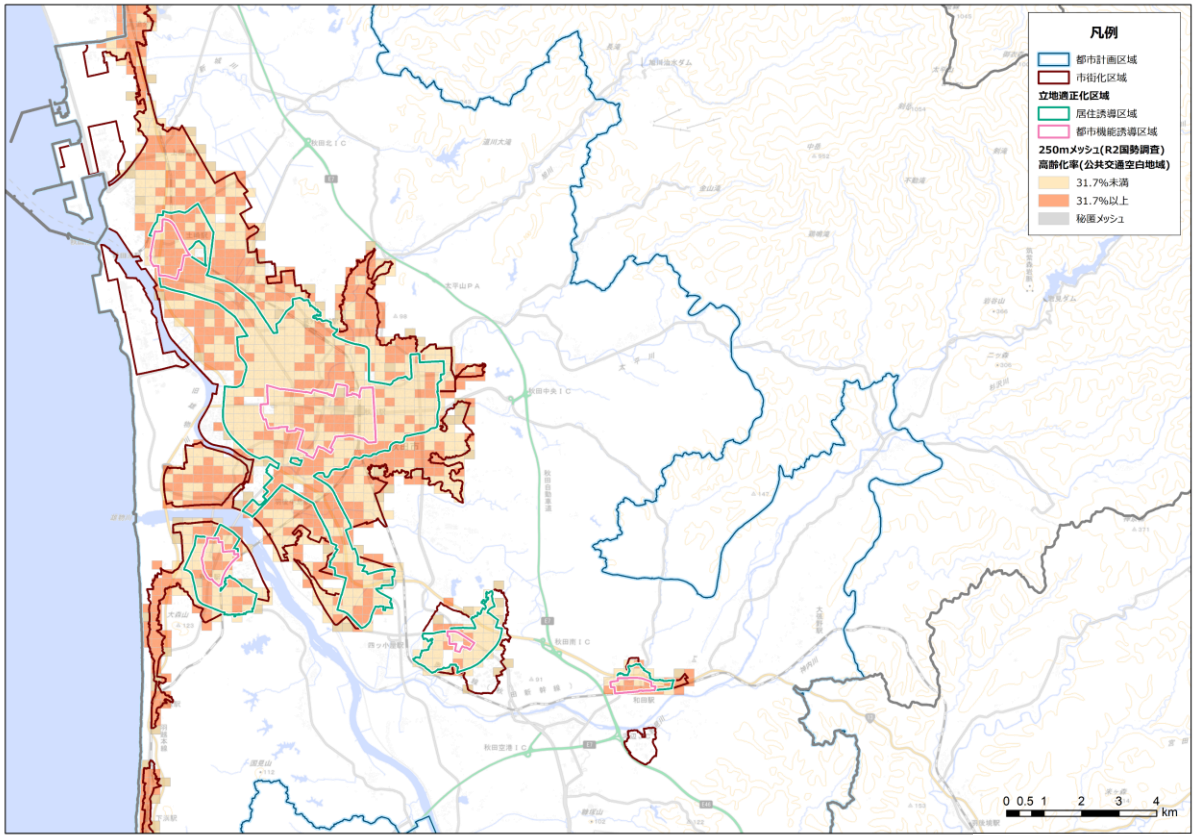
●高齢者をはじめとした、あらゆる世代が利用しやすい移動手段の確保

▼年齢３区分別人口の推移



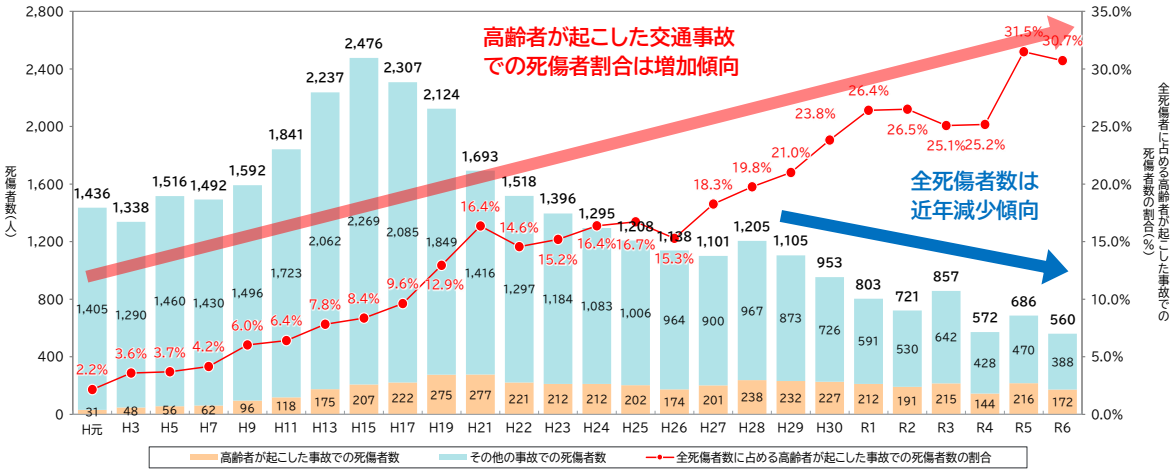
資料:［1920～2020］国勢調査
［2025～］国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口令和5（2023）年推計」
※年少人口：15歳未満、生産年齢人口：15歳以上65歳未満、老年人口：65歳以上

▼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

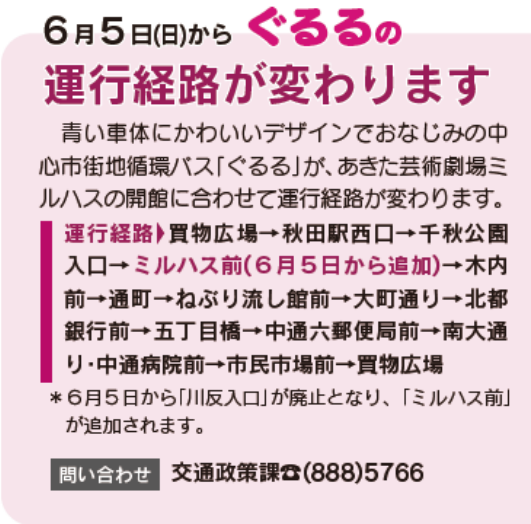
（4） 中心市街地の状況

中心市街地全体の回遊性が低い	
・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	
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。

【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。

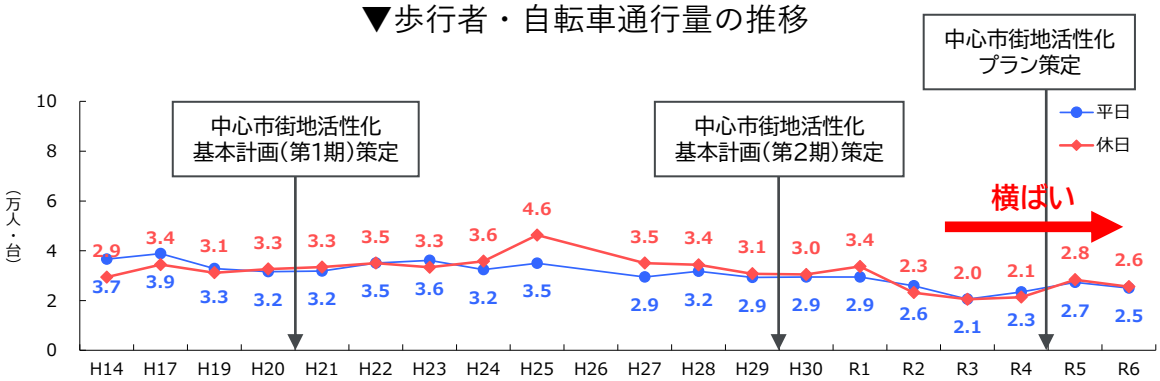
問い合わせ 交通政策課☎(888)5766

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

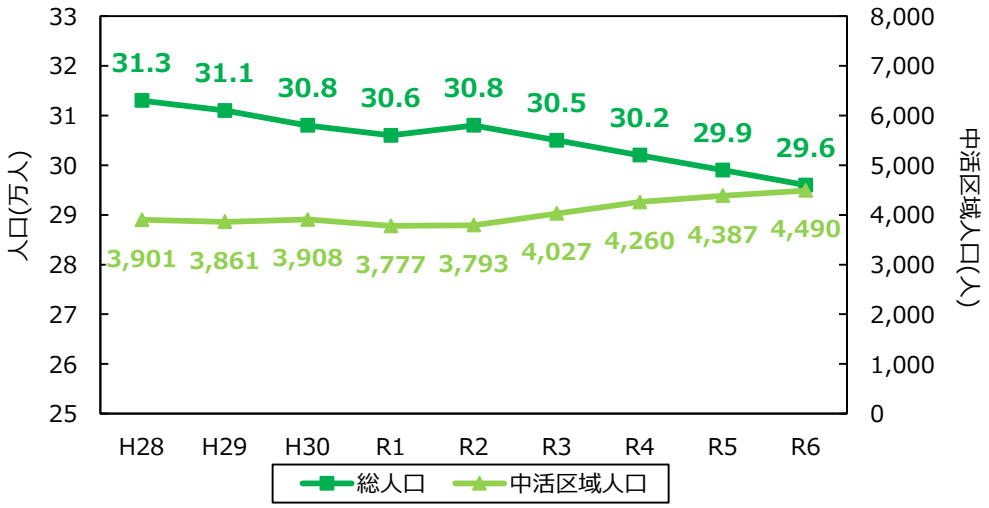
▼歩行者・自転車通行量の地点別内訳表

（単位：人）

地点	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
1 ぽぽろーど東口	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

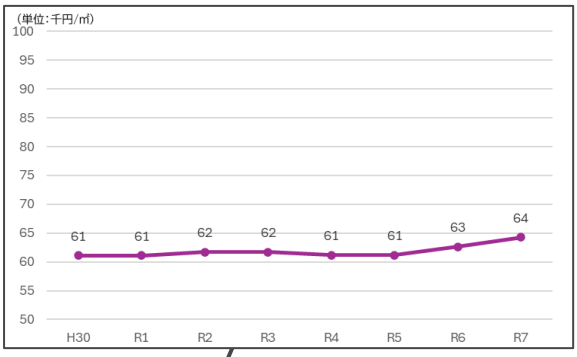
青字：最大通行量、赤字：最小通行量
資料：秋田市中心市街地活性化プラン

▼秋田市の総人口と中心市街地活性化区域内人口の推移

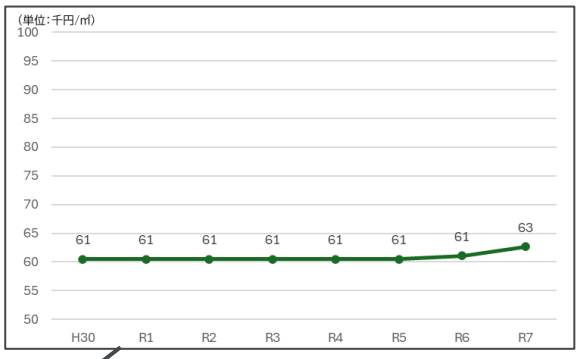


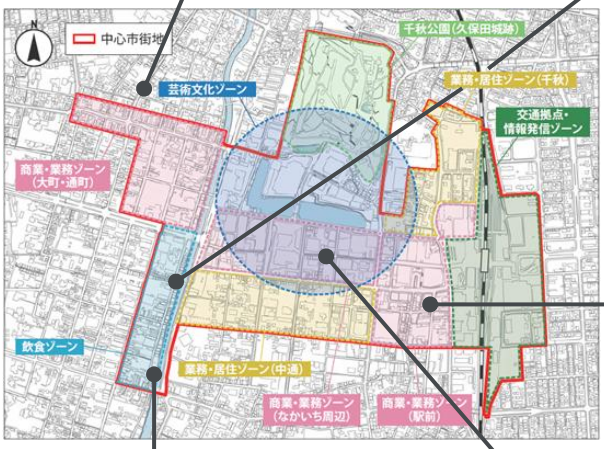
資料：秋田市中心市街地活性化プラン　令和6年度フォローアップ報告書
秋田市中心市街地活性化基本計画（第2期）　令和3年度最終フォローアップ報告書

▼地価（保戸野通町 5 番 31 号）

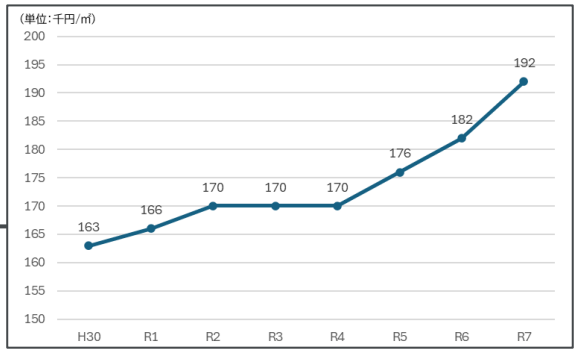


▼地価（中通三丁目 2 番 41 号）

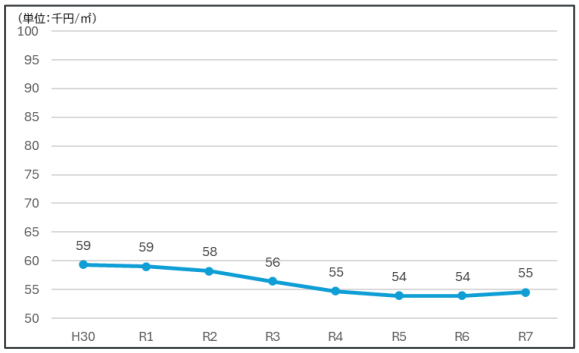




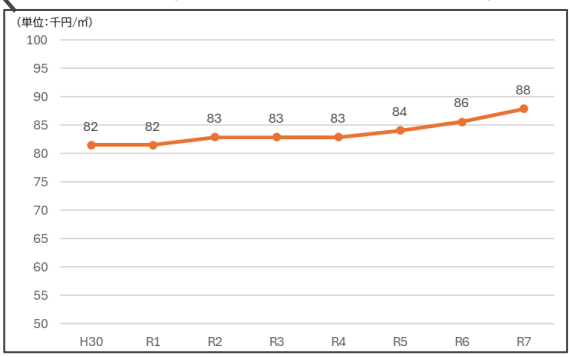
▼地価（中通二丁目 8 番 1 号）



▼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）

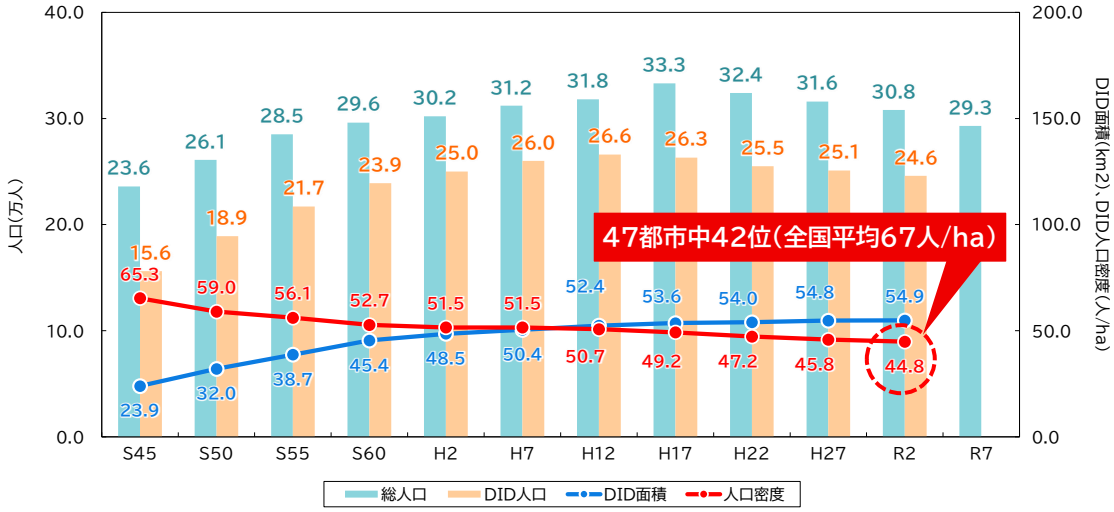
（5）人口と市街地構造

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	・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

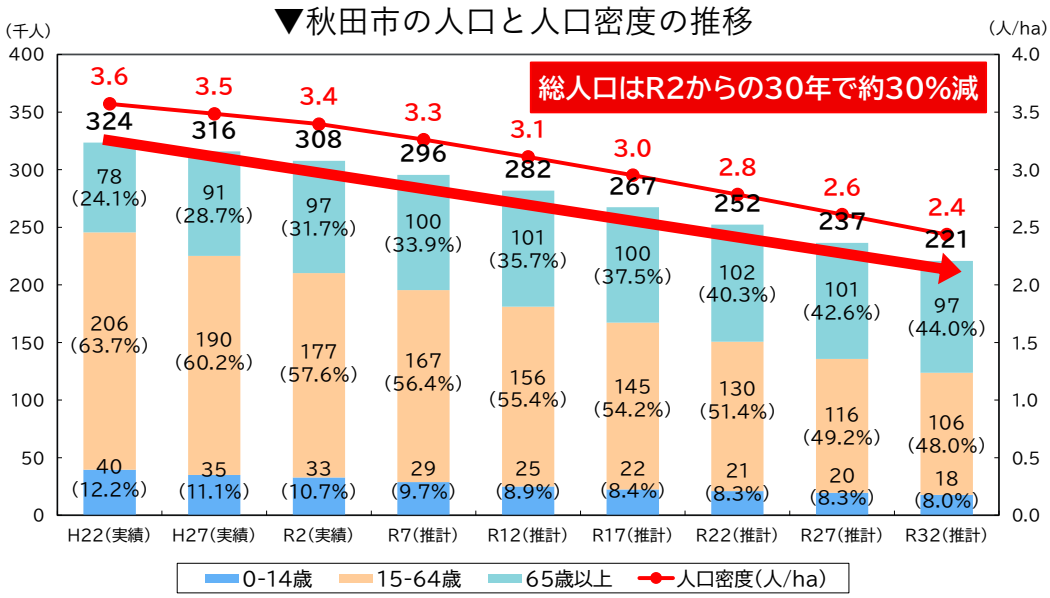
▼秋田市の総人口、DID 人口と DID 面積、人口密度の推移



資料：[S45～R2]国勢調査・
[R7]秋田市人口世帯表

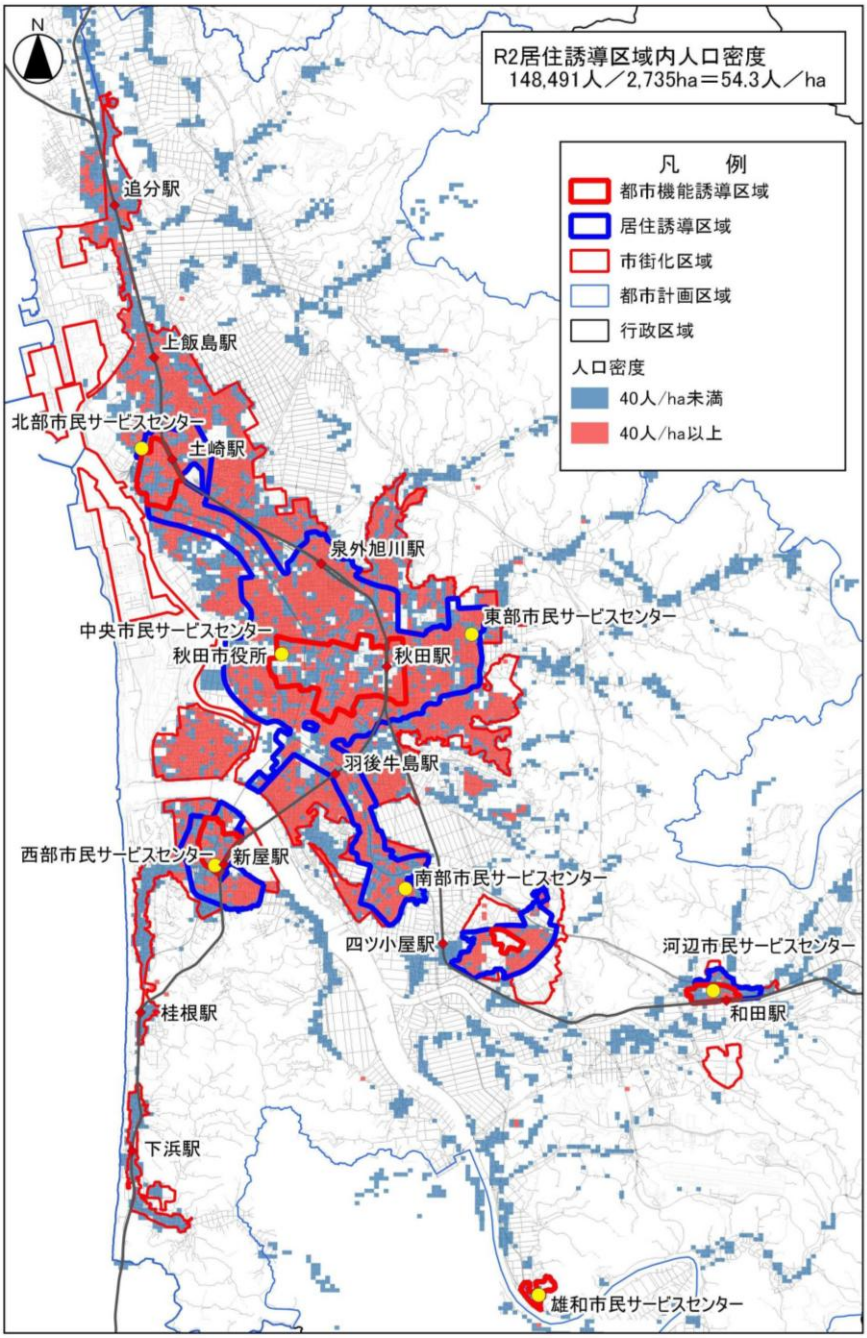
※DID（人口集中地区）とは、市区町村の境域内で人口密度の高い基本単位区(原則として人口密度が１㎢当たり4,000人以上の国勢調査区基本単位)が連たんして、その人口が5,000人以上となる地区のことである。
※人口密度は非可住地を含むグロス密度

▼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



資料：株式会社ゼンリンマーケティングソリューションズ
2020年（令和２年）国勢調査100mメッシュ推計データより作成

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

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

【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

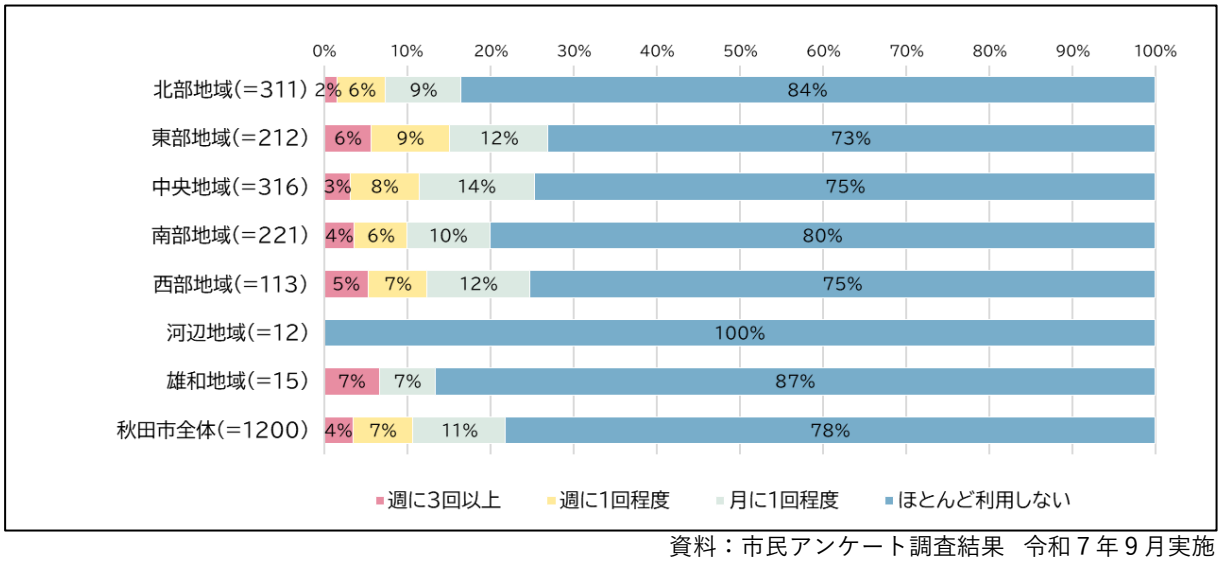
●秋田市の分野別住み心地の評価（全31施策）

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

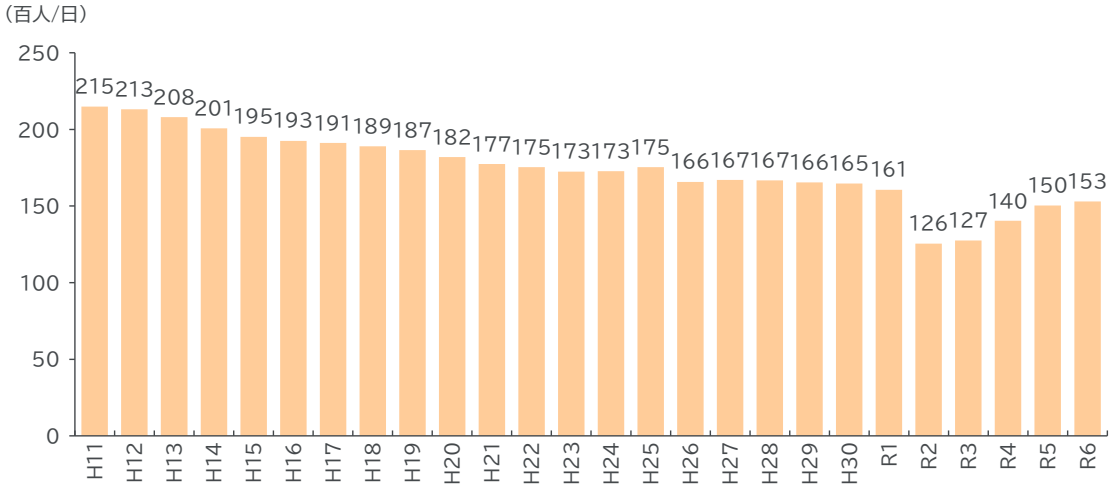
公共交通網は市街地を概ねカバーするものの、利用者数は伸び悩み	
鉄道	・鉄道利用者数は、コロナ禍の落ち込みから令和６年度には約1万5千人/日まで回復したものの、コロナ禍前の水準には戻っておらず、回復途上にある。 ・秋田駅と土崎駅の間に開業した泉外旭川駅へ路線バス、マイタウン・バスが乗り入れ
路線バス	・令和６年度の利用者数は、令和元年に対し約18％減少 ・秋田駅から放射状ネットワークを形成 ・公共交通利用圏（鉄道駅：800m圏内、バス停：300m圏内、エリア交通：運行範囲内）は、総人口の97.9％をカバー ・路線バスの運送収入は減少傾向
マイタウン・バス	・令和６年度の利用者数は、令和元年と比べて、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。

【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

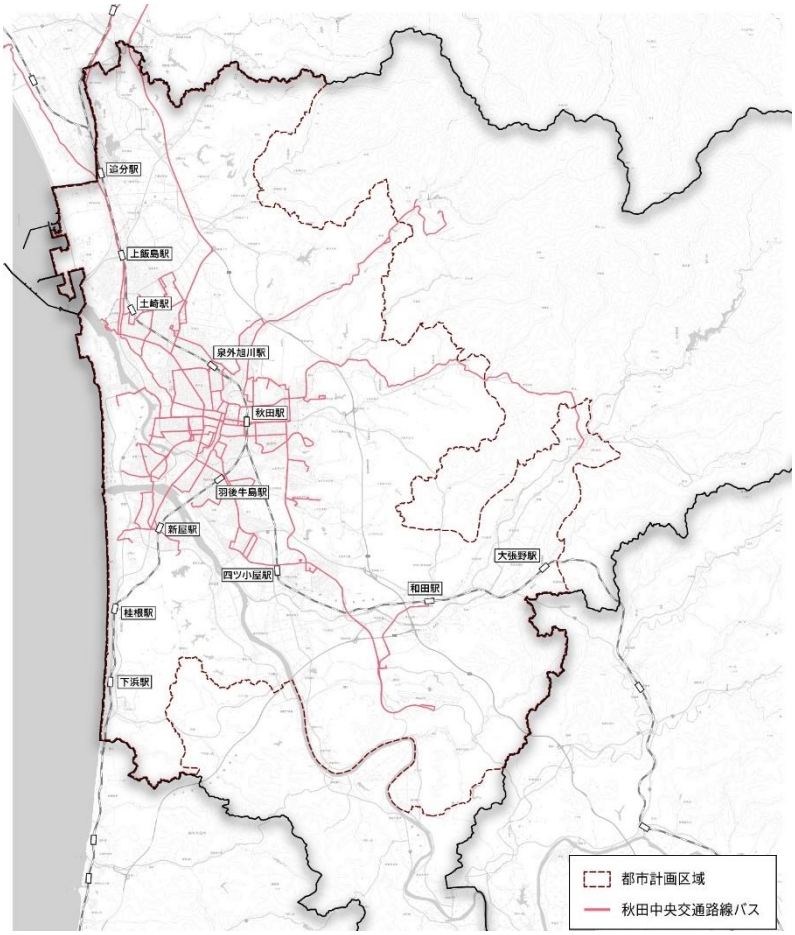
●人流を踏まえた公共交通サービスの提供

▼JR 駅 1 日平均乗車人員の推移（秋田市内有人駅計）



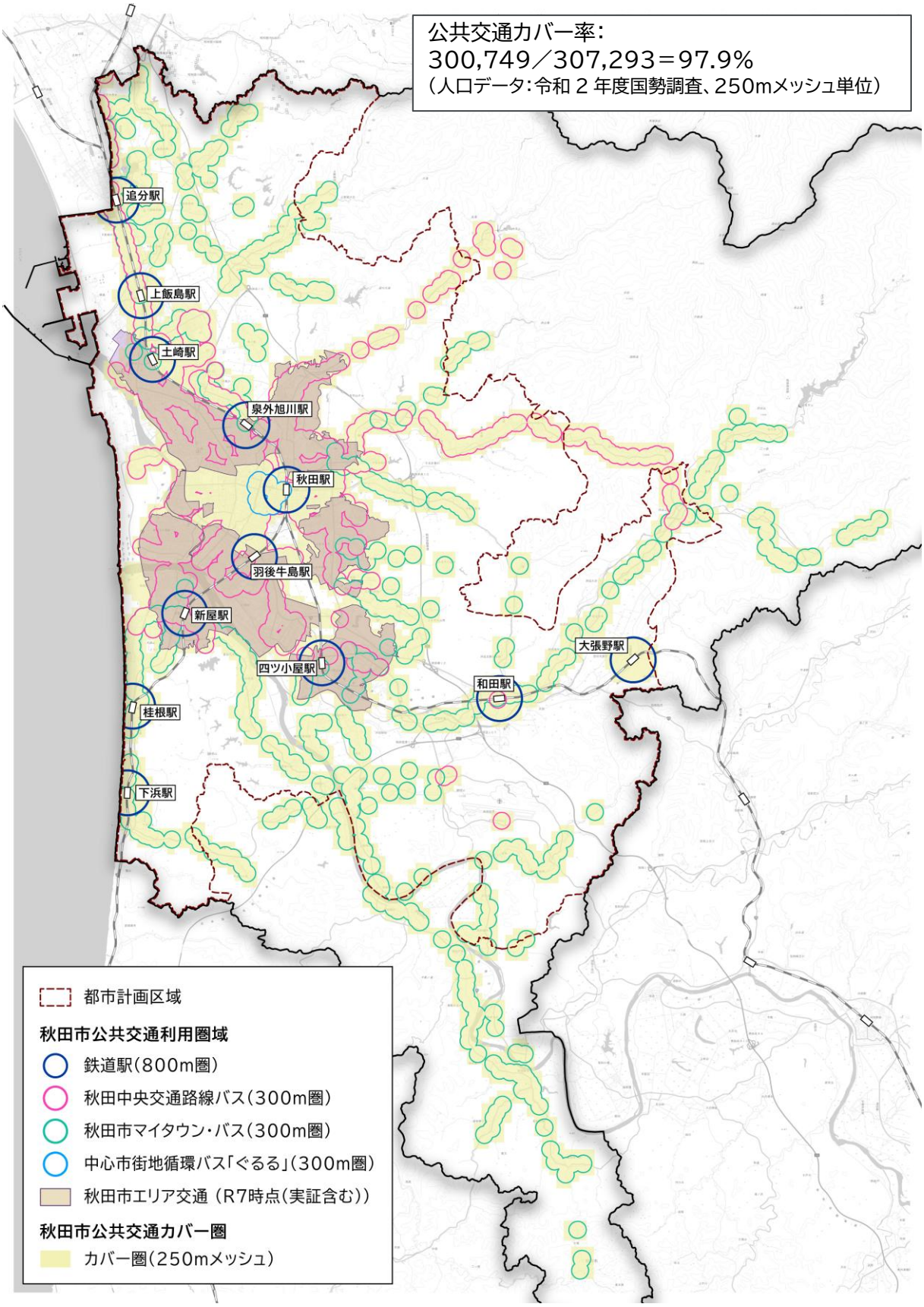
資料：東日本旅客鉄道株式会社ホームページ
※秋田市内有人駅…秋田駅、土崎駅、追分駅、羽後牛島駅、新屋駅、和田駅
※平成21年以降は無人駅の乗車人員の推計未実施

▼秋田市からの放射状ネットワーク（路線バス）

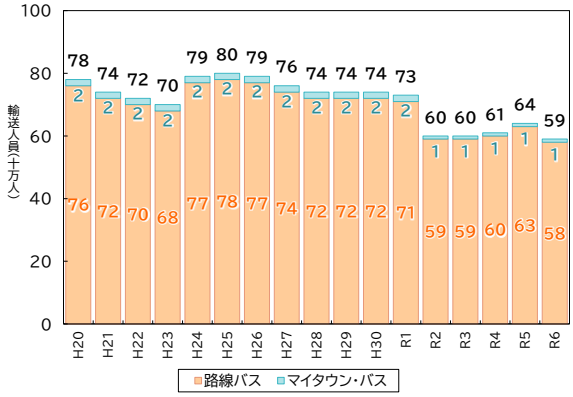


資料：秋田中央交通（株）

▼公共交通カバー圏

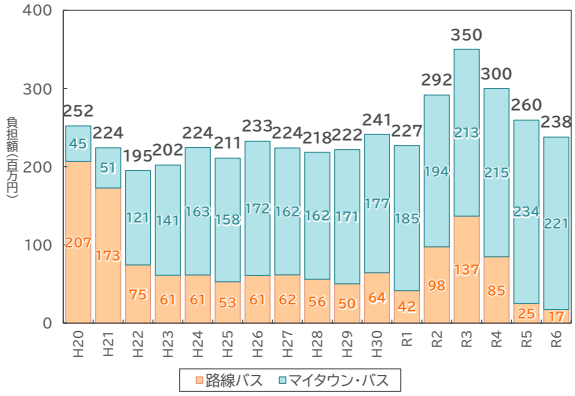

公共交通カバー率:
300,749／307,293＝97.9%
（人口データ:令和２年度国勢調査、250mメッシュ単位）
追分駅
上飯島駅
土崎駅
泉外旭川駅
秋田駅
羽後牛島駅
新屋駅
四ツ小屋駅
和田駅
大張野駅
桂根駅
下浜駅
都市計画区域
秋田市公共交通利用圏域
鉄道駅（800m圏）
秋田中央交通路線バス（300m圏）
秋田市マイタウン・バス（300m圏）
中心市街地循環バス「ぐるる」（300m圏）
秋田市エリア交通（R7時点（実証含む））
秋田市公共交通カバー圏
カバー圏（250mメッシュ）

▼バス輸送人員の推移
（単位：十万人）



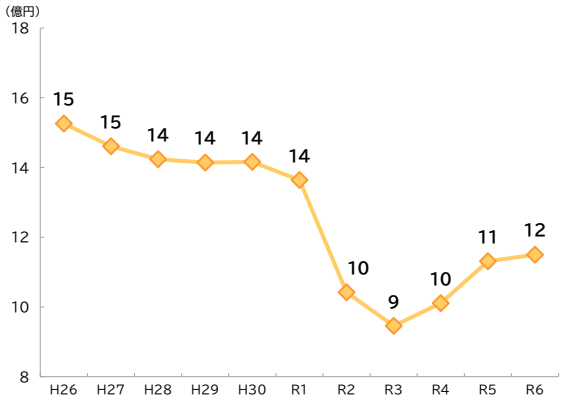
資料：秋田市交通政策課

▼市内のバスに対する秋田市負担額
（単位：百万円）



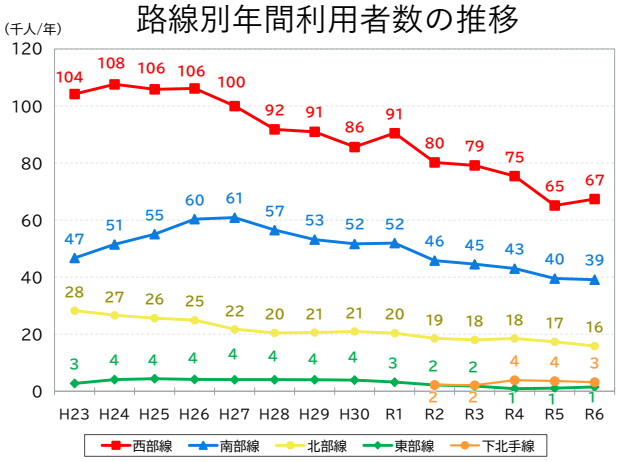
資料：秋田市中央交通（株）・秋田市

▼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

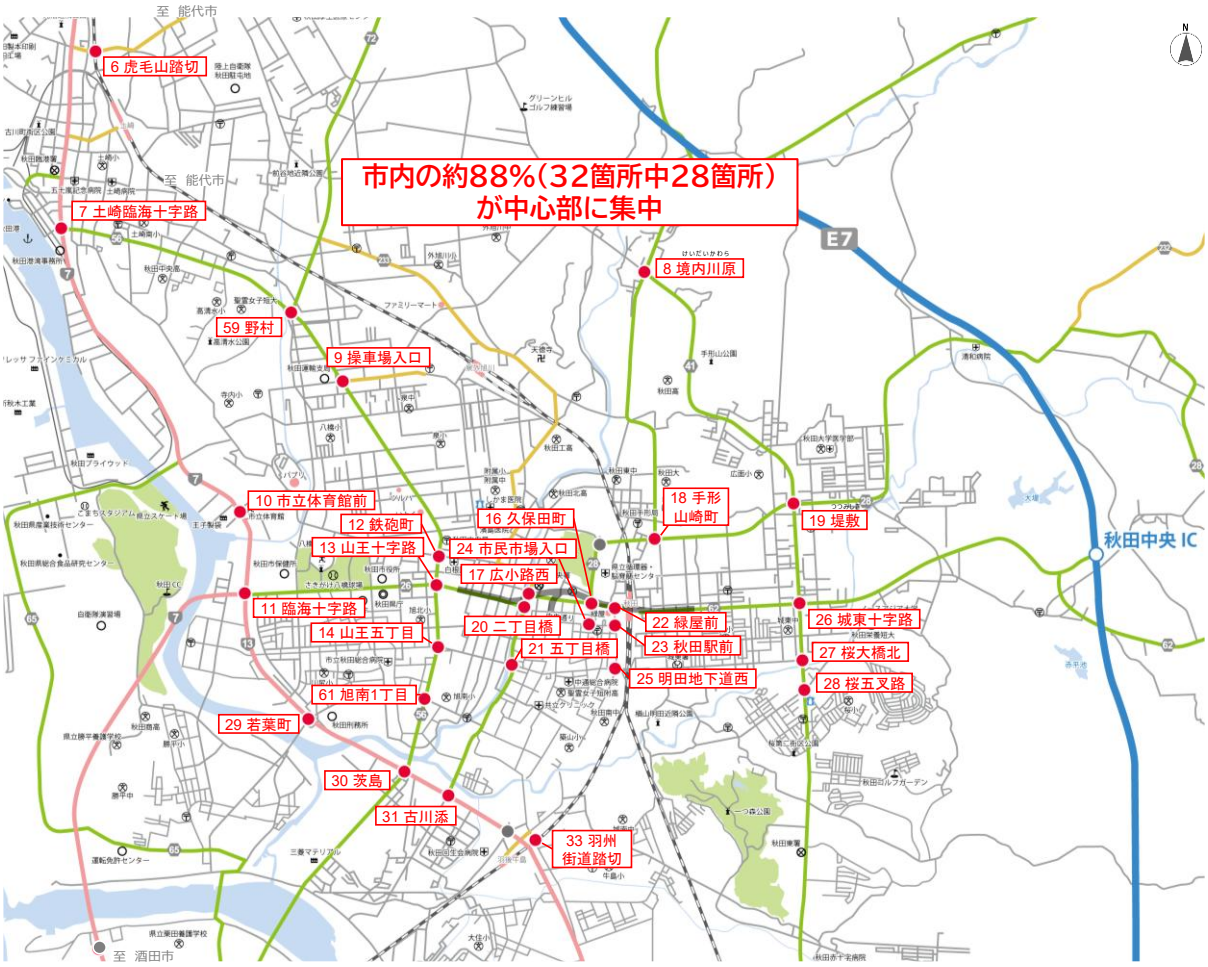
高い自動車依存率、中央地域に向かう各地域からの交通と渋滞の発生

- 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

【都市交通における課題】

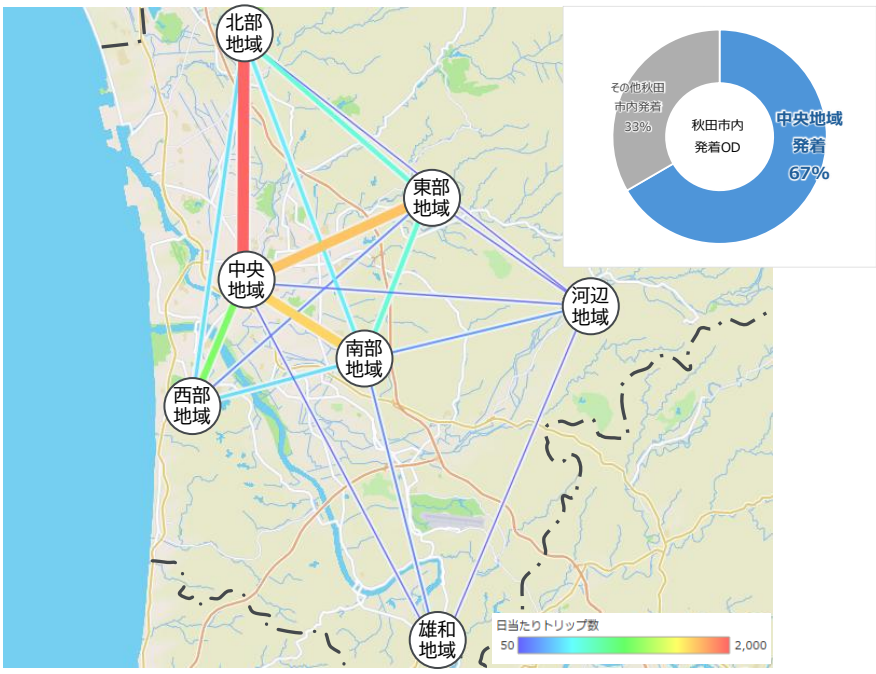
●自家用車から公共交通への転換等による交通渋滞の緩和と二酸化炭素排出量の削減

▼秋田市中心部の主要渋滞箇所



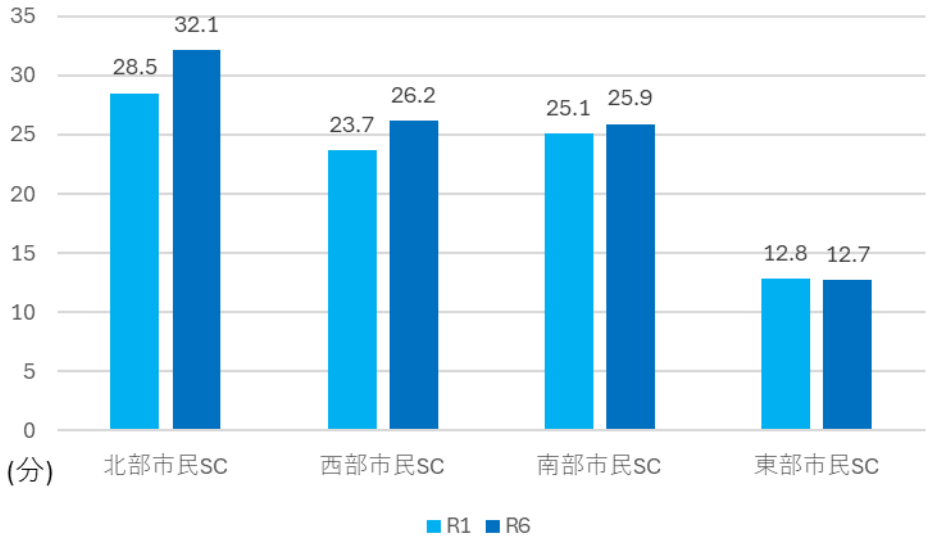
資料：令和7年度第1回秋田県渋滞対策推進協議会（令和７年7月28日資料）

▼秋田市内 OD 内訳（自動車による移動）



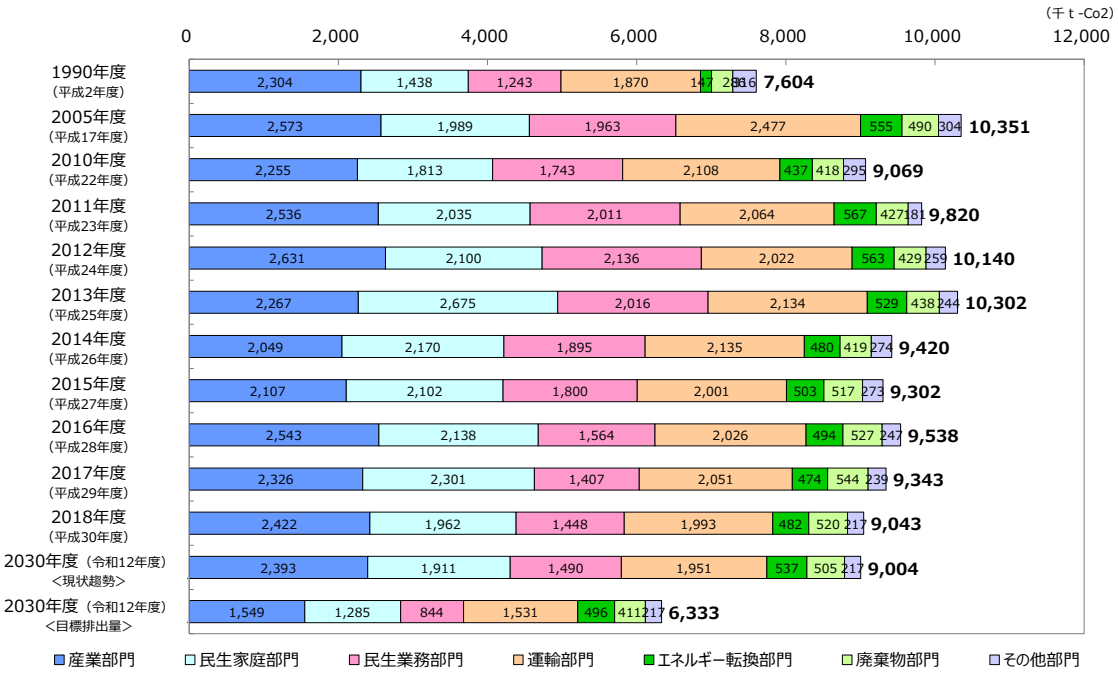
資料：スマホGPS人流データ（ブログウォッチャー）集計結果（2021年5月）

▼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

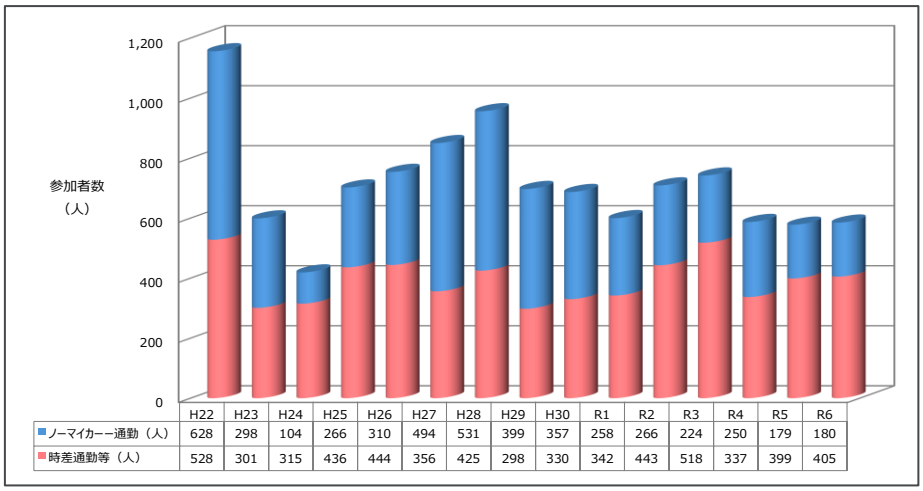
令和６年度の実績

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CO_2 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



	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
ノーマイカー通勤（人）	628	298	104	266	310	494	531	399	357	258	266	224	250	179	180
時差通勤等（人）	528	301	315	436	444	356	425	298	330	342	443	518	337	399	405

資料：秋田市交通政策課

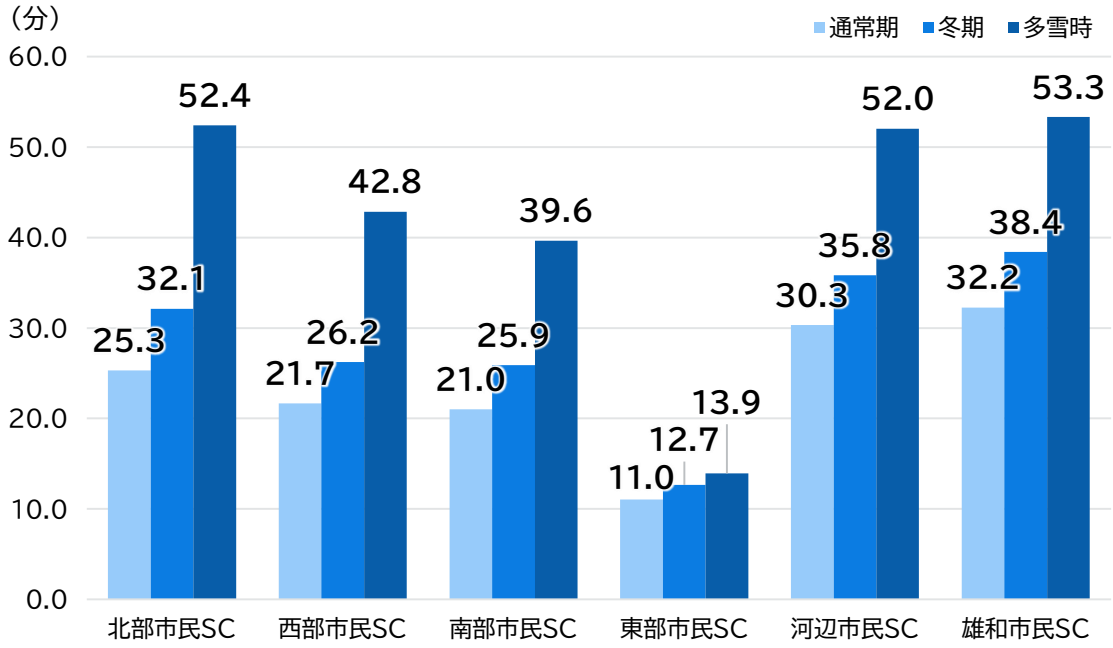
（9）冬期交通条件の悪化

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】

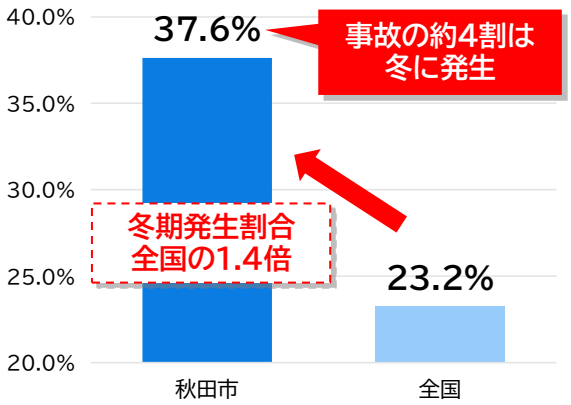
●冬期も安全に利用できる道路環境の整備

▼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

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

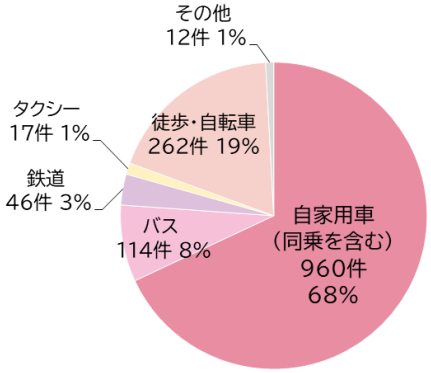
※上記の変化率はすべて昭和55年を1.0とした値で記載

・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）
・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

【都市交通における課題】

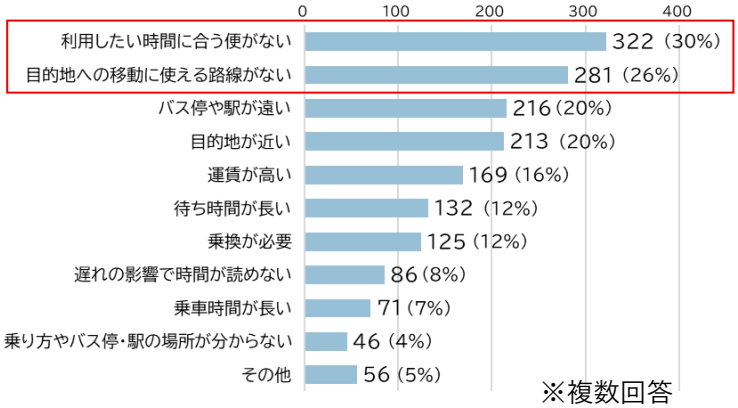
●市民生活を支えるセーフティネットとして、公共交通ネットワーク全体の見直しによる、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの実現

▼主な外出時の利用交通手段



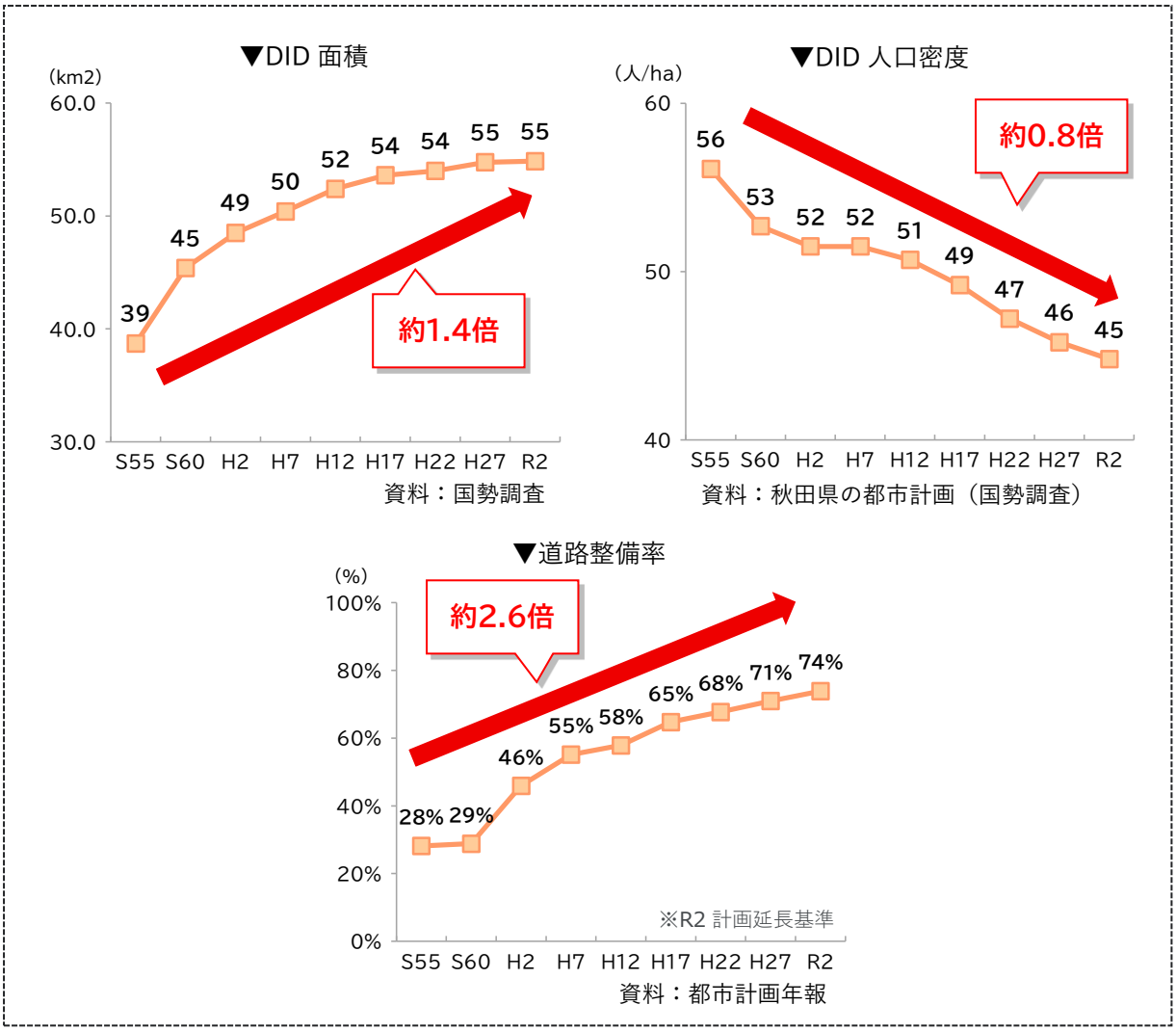
※複数回答

▼バスを利用しない理由



※複数回答

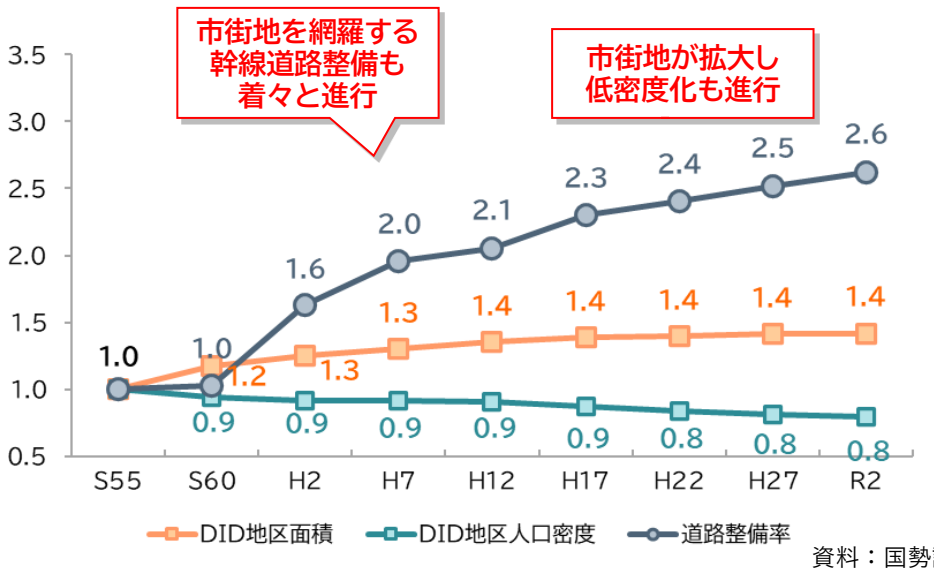
資料：市民アンケート調査結果　令和７年９月実施



※端数の関係で合計や伸び率が
一致しないことがある

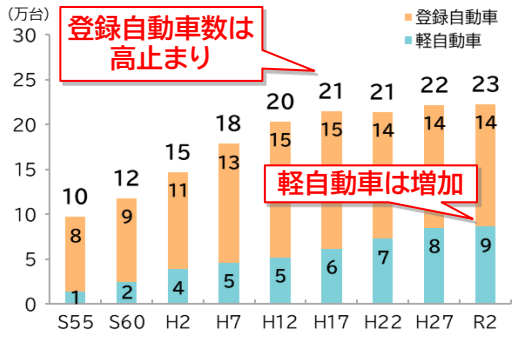
昭和 55 年を基準に伸び率を整理

▼DID 面積・DID 人口密度・道路整備率（伸び率：S55 基準）



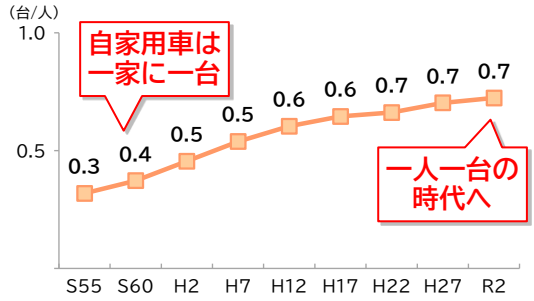
資料：国勢調査

▼自動車保有台数の推移



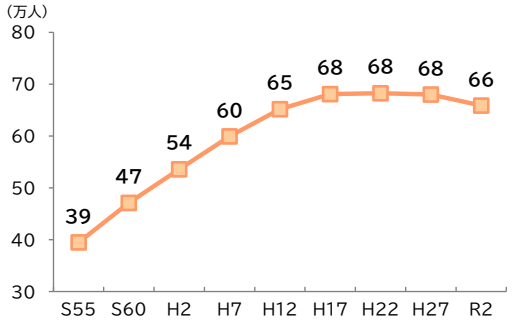
▼一人当たり自動車保有台数の推移

（登録自動車数+軽自動車数と総人口で算出）



出典：国勢調査、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
※端数の関係で合計が一致しないことがある

▼運転免許保有数の推移（秋田県の値）

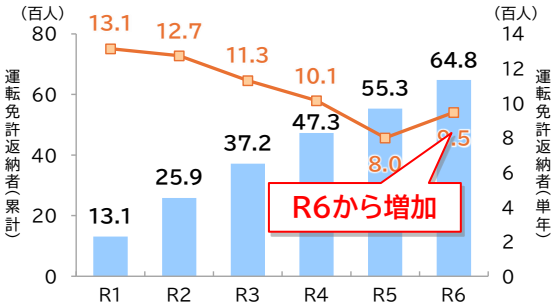


出典：交通統計（秋田県警察本部）

▼年代別運転免許保有者数（全国）

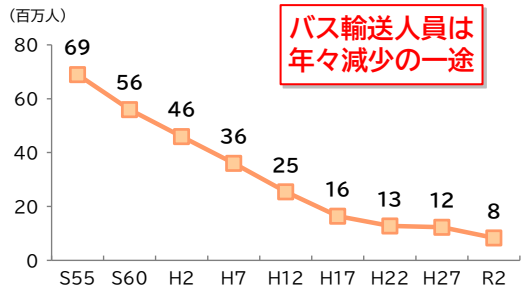
出典：交通安全白書（内閣府）

▼運転免許返納者数（秋田市の値）



出典：秋田市　令和 6 年秋田市における交通事故状況

▼バス輸送人員の推移（秋田県の値）

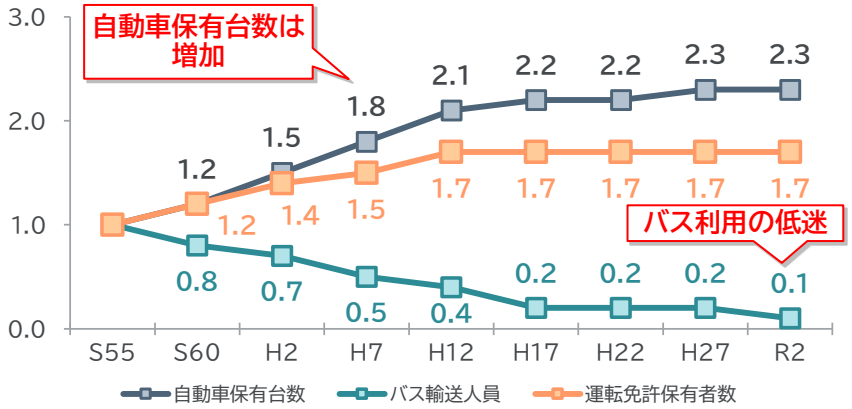


出典：自動車輸送統計調査
（国土交通省）

※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

▼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 交通に対する住民ニーズ

（1）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

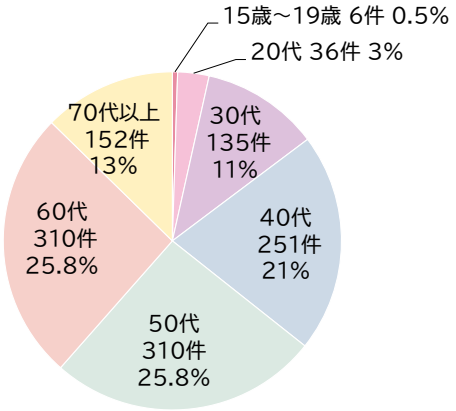
3）設問項目

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）		

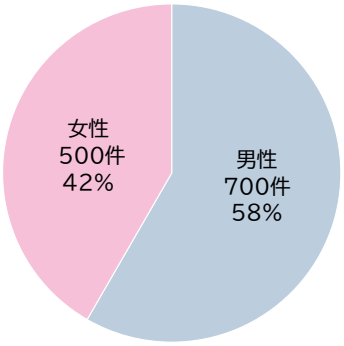
▼令和 7 年度市民アンケート調査結果（2/31）

・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）

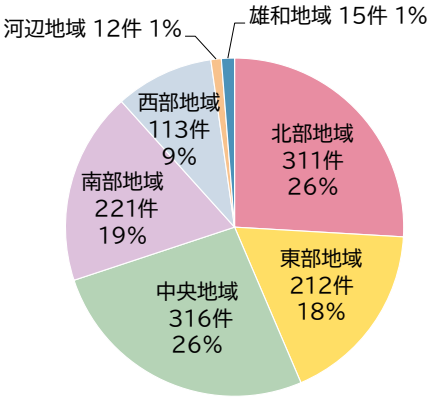
■年代 全体(n=1,200)

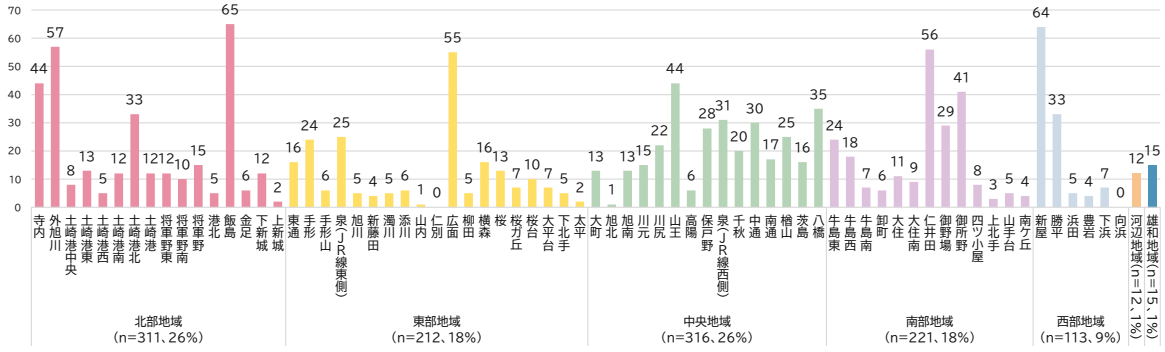


■性別 全体(n=1,200)



■居住地域 全体(n=1,200)

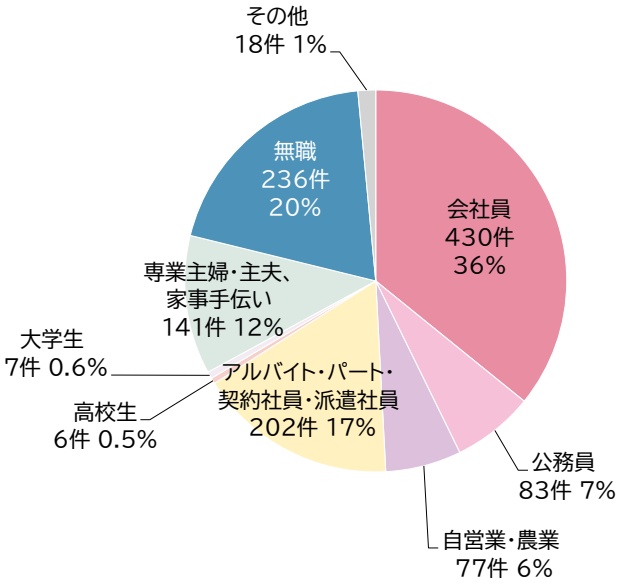




▼令和 7 年度市民アンケート調査結果（3/31）

・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

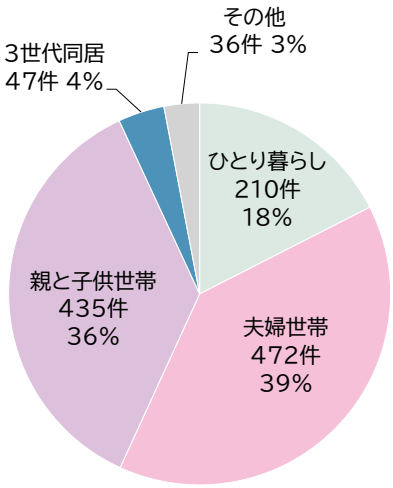
■職業 全体(n=1,200)



▼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)



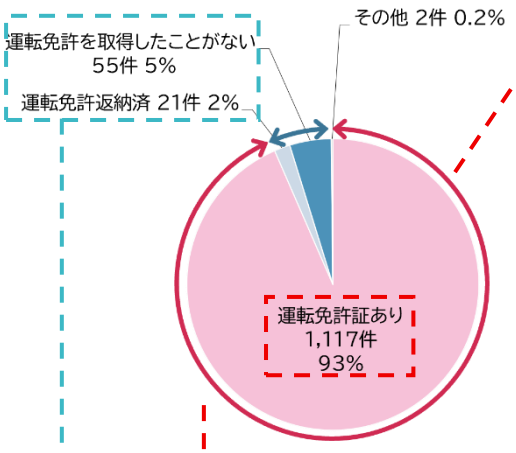
▼その他内容

	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

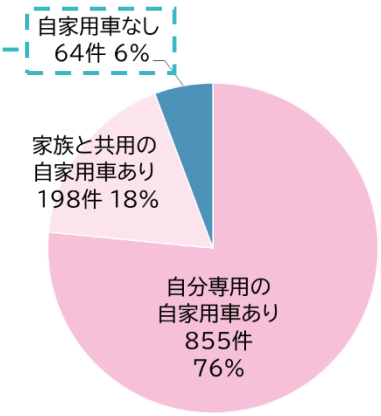
▼令和 7 年度市民アンケート調査結果（4/31）

・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）

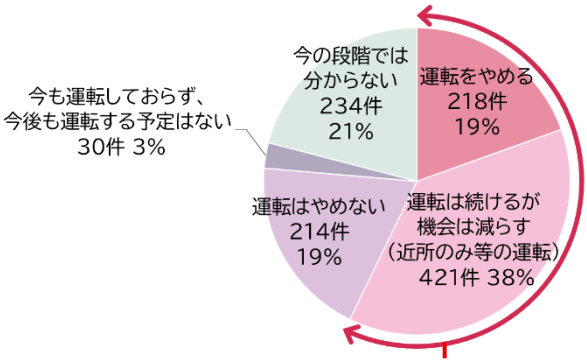
■運転免許の保有状況　全体(n=1,195)
※原付・二輪を除く



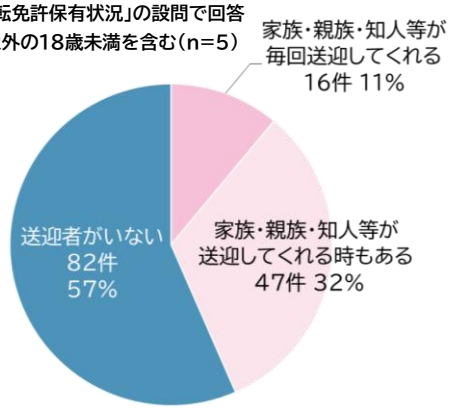
■自家用車の保有状況　全体(n=1,117)
※原付・二輪を除く



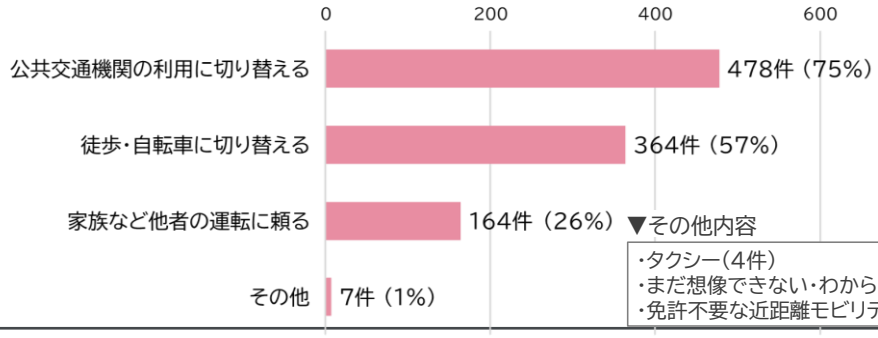
■高齢になった際の運転　全体(n=1,117)



■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

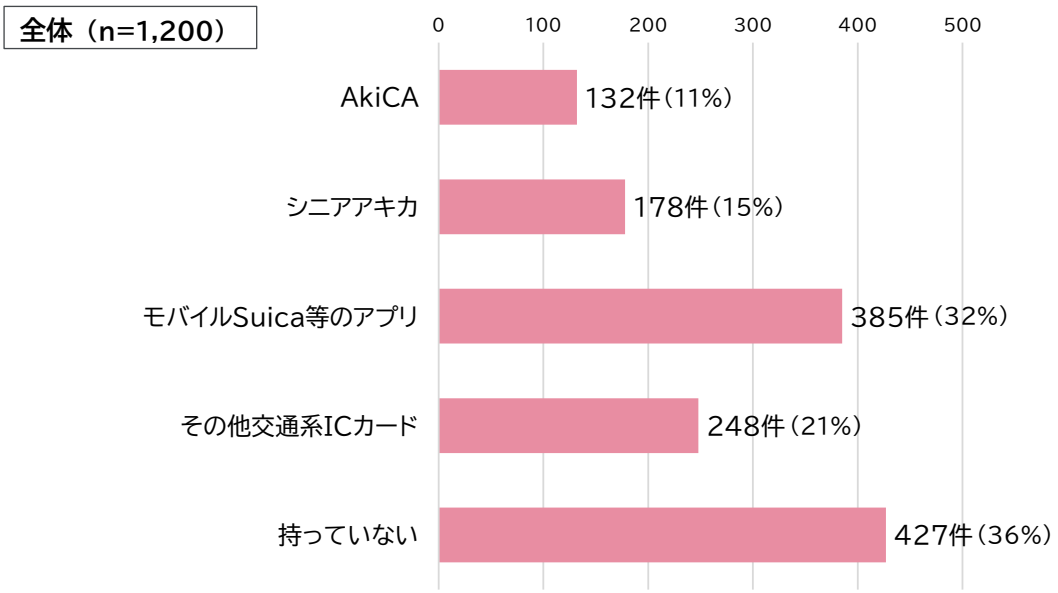


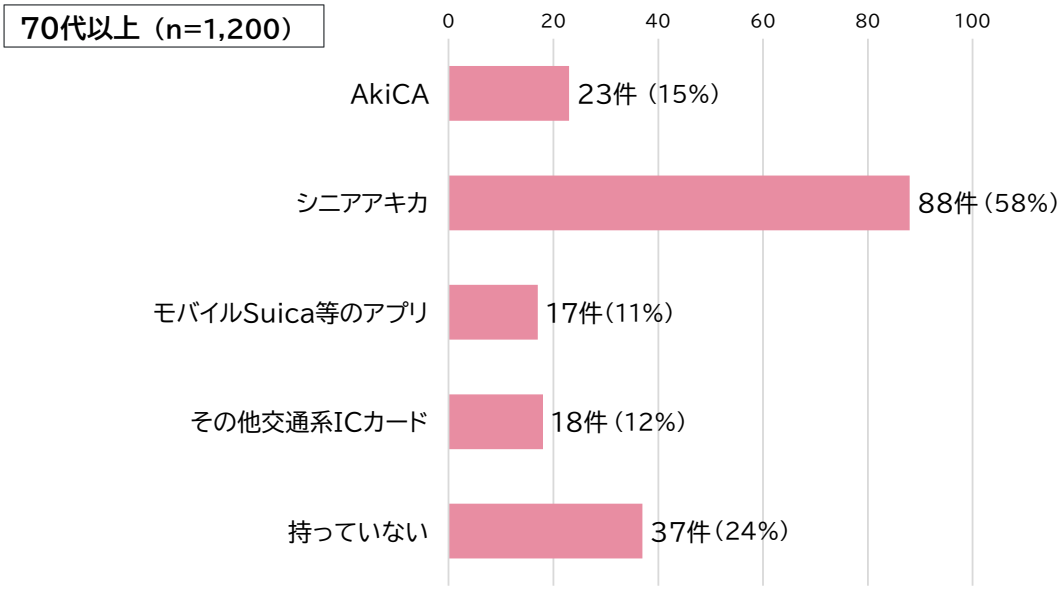
▼その他内容
・タクシー(4件)
・まだ想像できない・わからない(2件)
・免許不要な近距離モビリティの発展に期待する(1件)

▼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

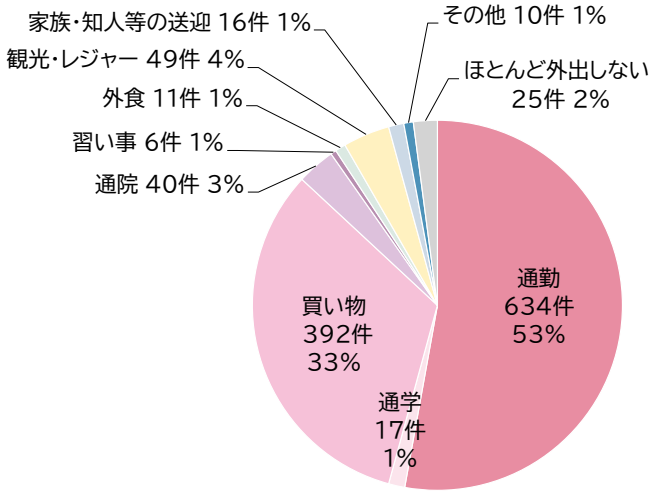




▼令和 7 年度市民アンケート調査結果（6/31）

・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

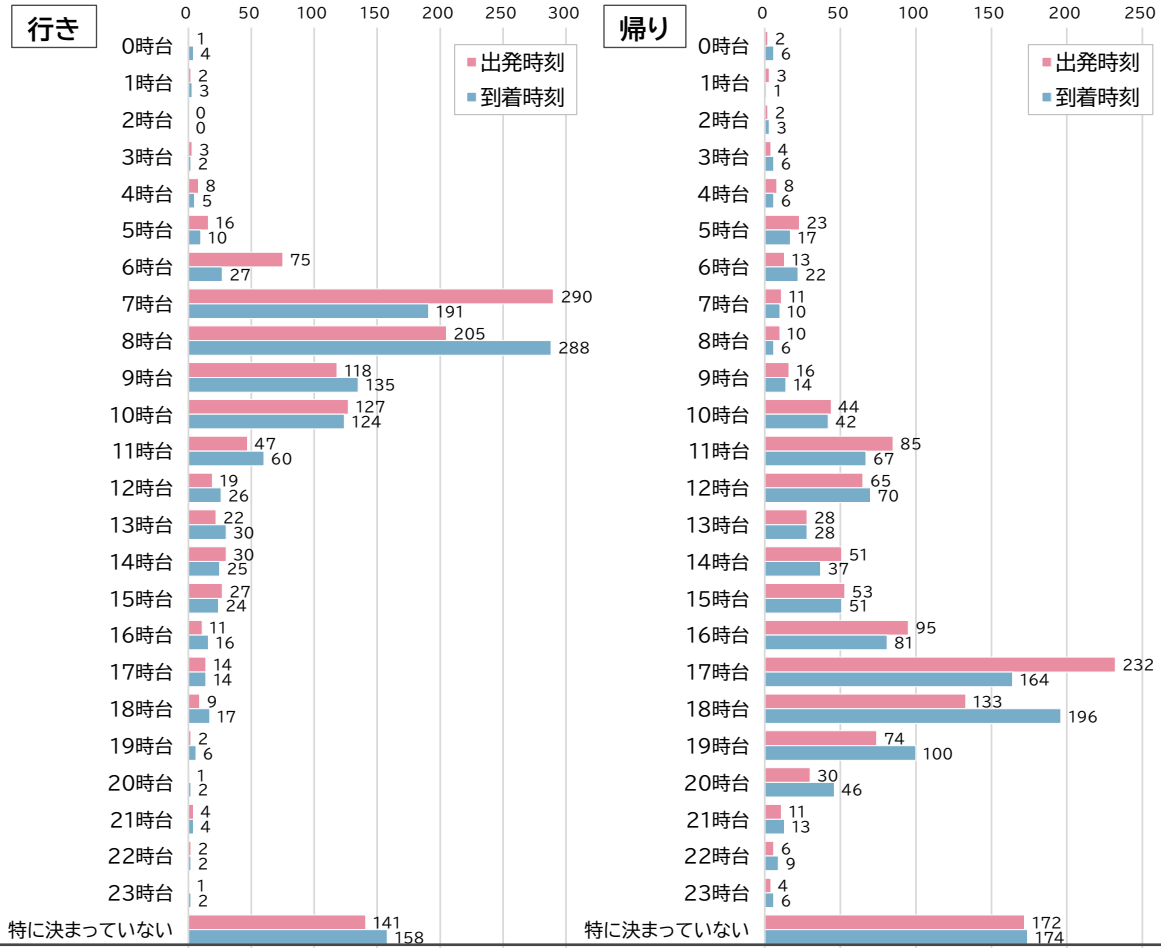
■主な外出目的 全体(n=1,200)



▼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)



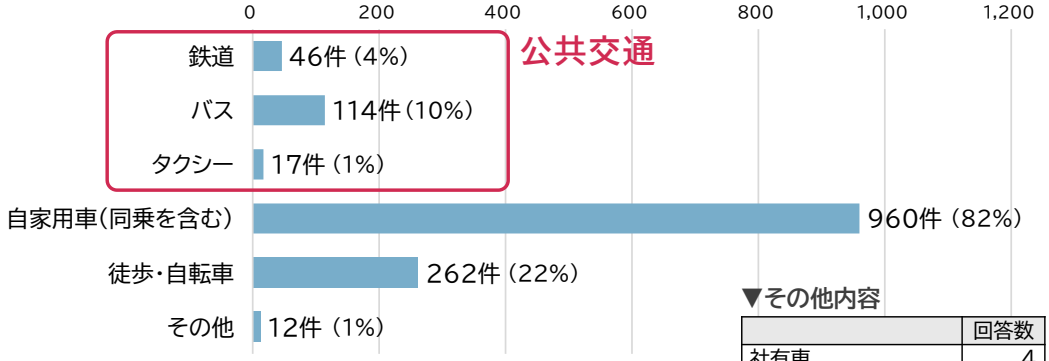
▼令和７年度市民アンケート調査結果（7/31）

・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

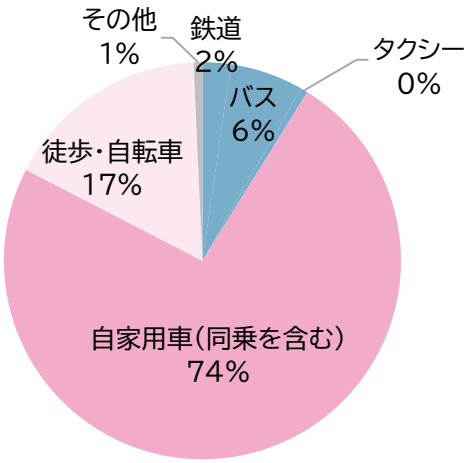


▼その他内容

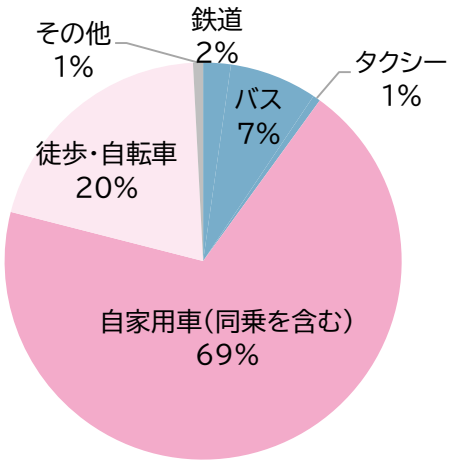
	回答数
社有車	4
飛行機	2
カーシェア	2
原付バイク	1
施設の送迎・運搬車両	1
電動カート	1
娘の車	1
計	12

■移動目的別の利用交通手段

通勤（n=634）



買物（n=634）

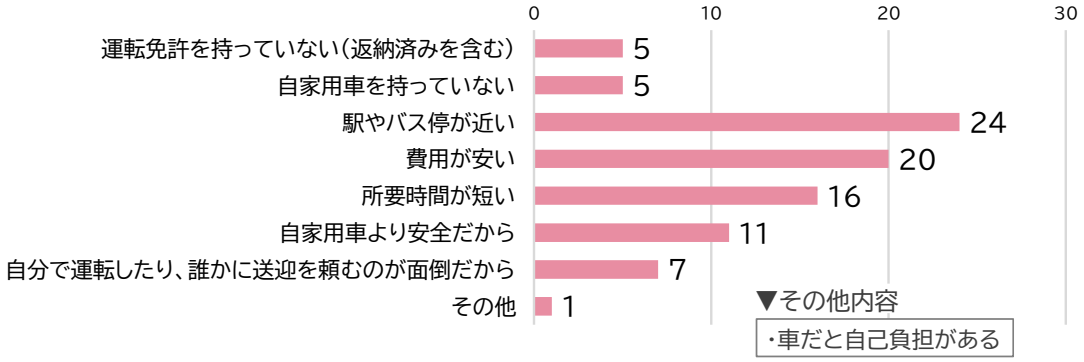


▼令和７年度市民アンケート調査結果（8/31）

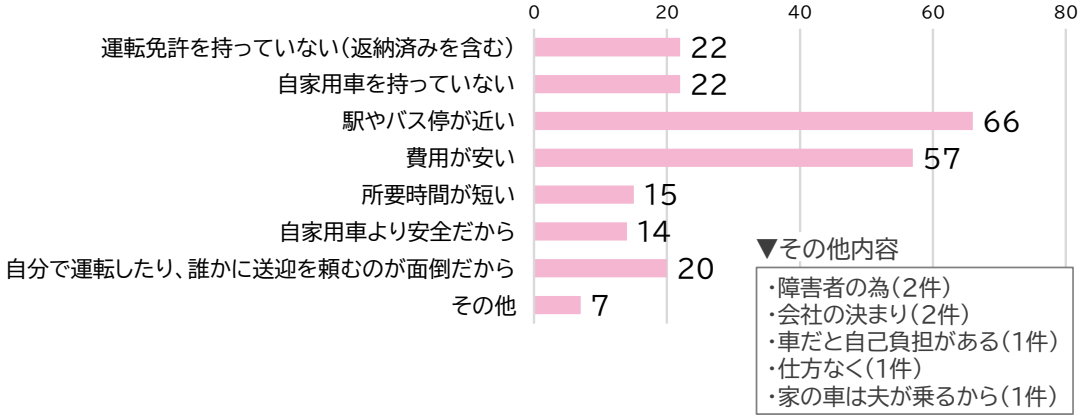
・鉄道やバスの利用理由は「駅やバス停が近い」や「費用が安い」が多く挙げられている

■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

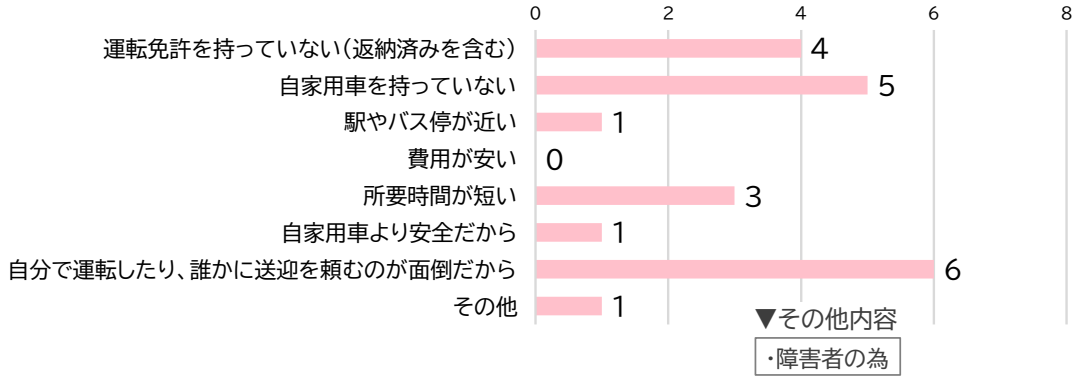
鉄道（n=46）



バス（n=114）



タクシー（n=17）



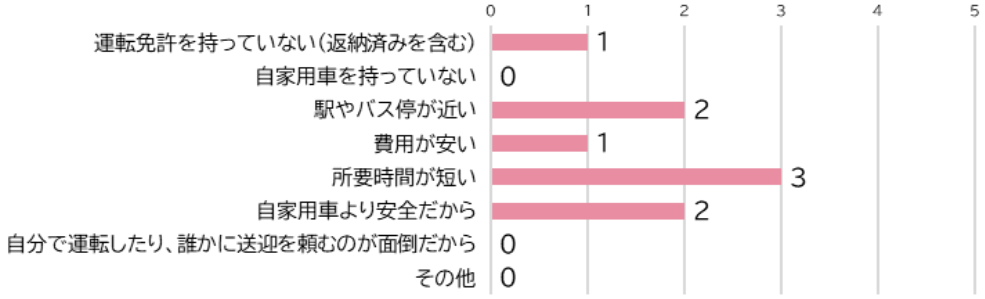
▼令和 7 年度市民アンケート調査結果（9/31）

・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

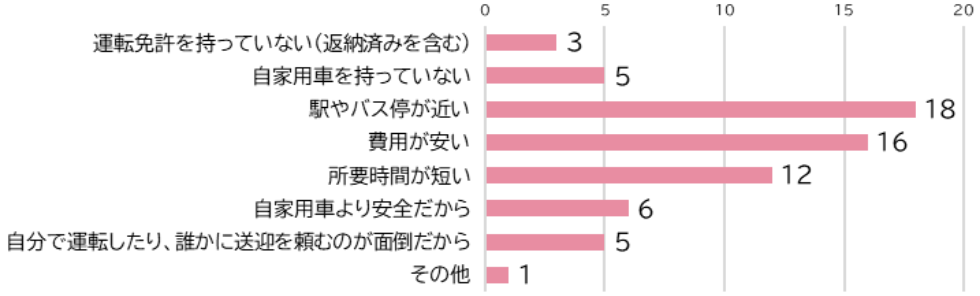
・70 代以上は、他の年代に比べ「自分で運転したり、誰かに送迎を頼むのが面倒だから」の割合が高い

■鉄道を利用する理由（年代別） ※「鉄道」利用者のみ ※複数回答

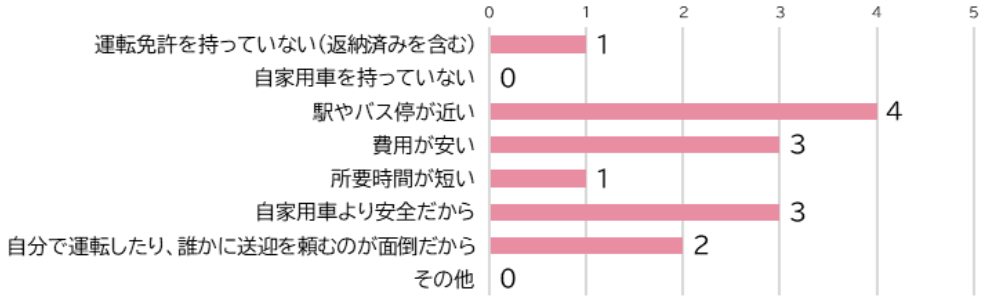
20代以下（n=4）



30～60代（n=34）



70代以上（n=8）

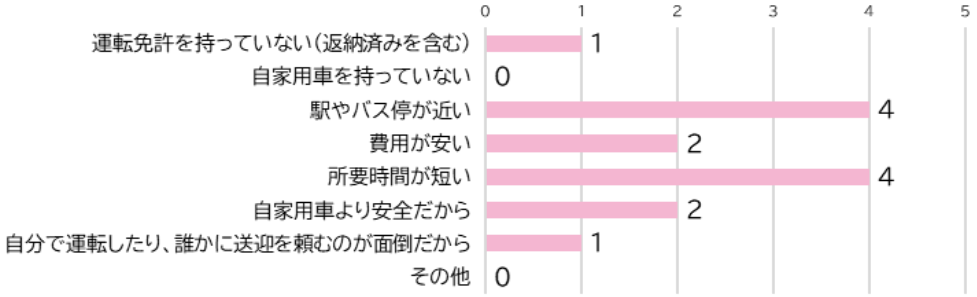


▼令和 7 年度市民アンケート調査結果（10/31）

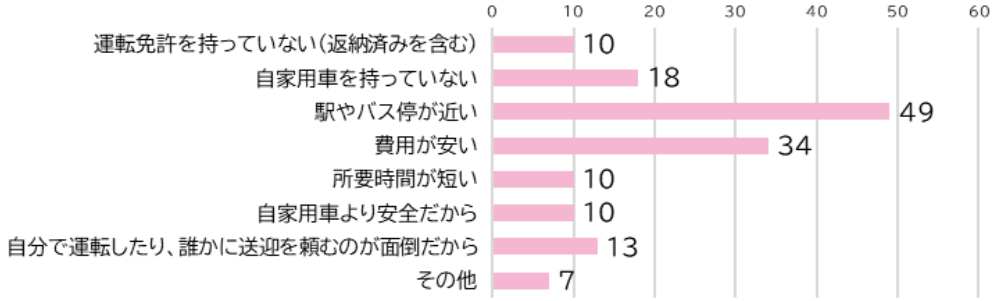
・すべての年代で「駅やバス停が近い」が多く挙げられている
・20 代以下は、他の年代に比べ「所要時間が短い」の割合が高い
・70 代以上は、他の年代に比べ「運転免許を持っていない（返納済みを含む）」や「費用が安い」の割合が高い

■バスを利用する理由（年代別） ※「バス」利用者のみ ※複数回答

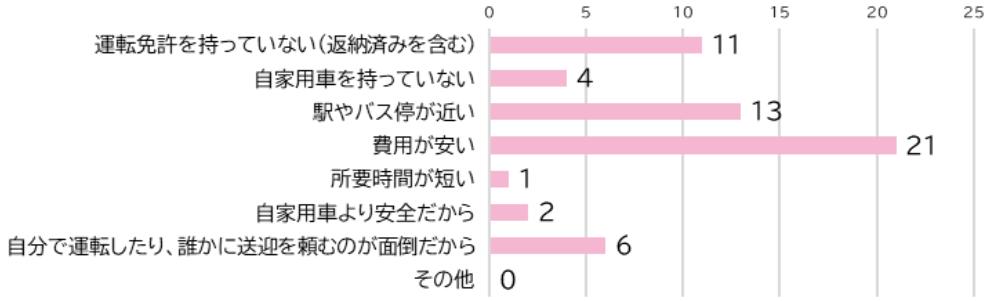
20代以下（n=8）



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）

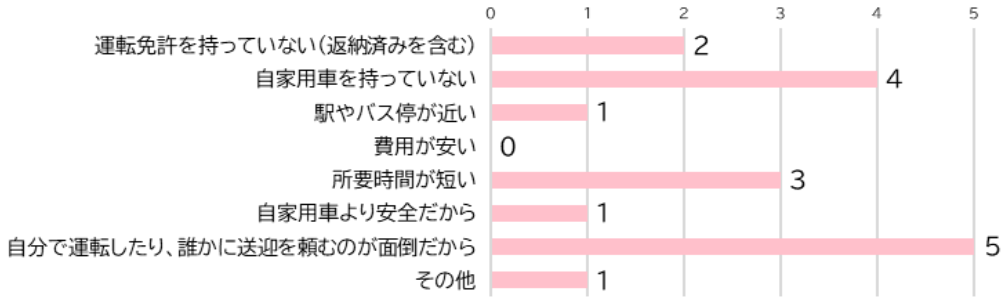
・主な利用理由は、「運転免許を持っていない（返納済みを含む）」や「自家用車を持っていない」であり、最も多いのが「自分で運転したり、誰かに送迎を頼むのが面倒だから」である

■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

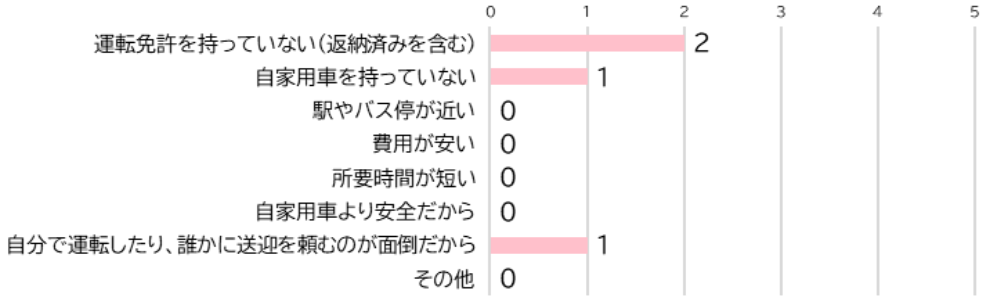
20代以下（n=0）

・回答者なし

30～60代（n=14）



70代以上（n=3）



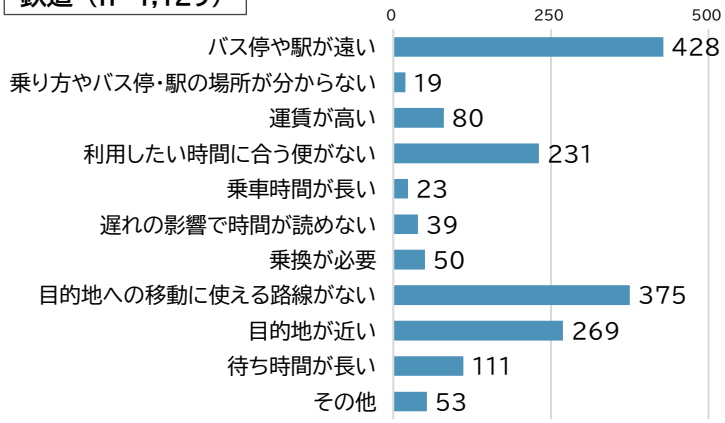
▼令和７年度市民アンケート調査結果（12/31）

・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

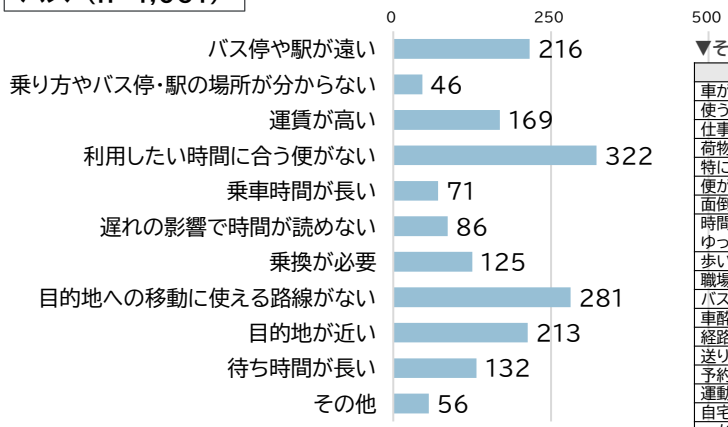
鉄道（n=1,129）



▼その他内容

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

バス（n=1,061）

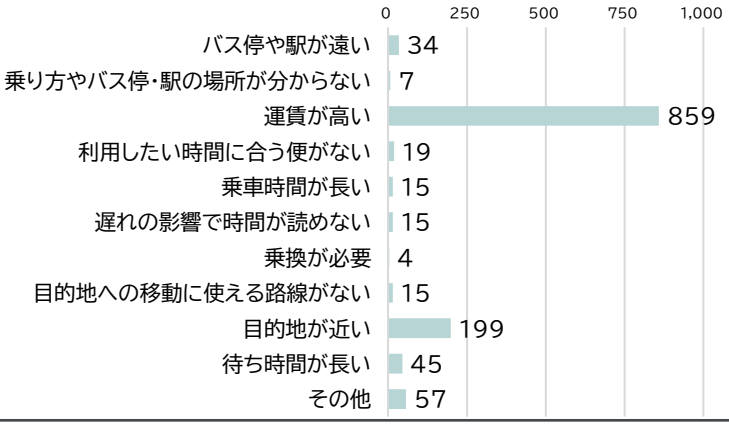


▼その他内容

	回答数
車があるから	13
使う必要がない	6
仕事で車を使用	5
荷物を運ぶのが大変	4
特に理由無し	4
便が少ない	2
面倒	2
時間に縛られる・ゆっくりできない	2
歩いて行けるから	2
職場が近い	1
バスではいけない	1
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
自宅側の買物が多い	1
一か所だけとは限らない	1

	回答数
自分の都合の良い時間に自由に行動できない	1
所要時間が長くかかり、買った物を持って移動するのが重い	1
複数の店舗の移動に不便。買物量が限定される。	1
時間の自由が利かない	1
路線が分からない。店を何軒も掛け持ちするので、バスを待って移動するのは時間がかかりすぎて非効率。	1
歩行困難	1
時間が合わない	1
計	56

タクシー（n=1,587）



▼その他内容

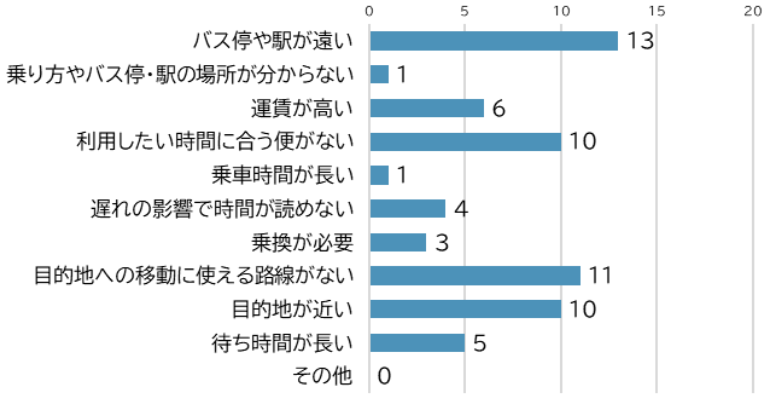
	回答数
車があるから	16
タクシーの数が少ない、手間がかかる	8
使う必要がない	7
タクシーが苦手	6
仕事で車を使用	5
賃金が高い	3
料金が高い	2
歩いて行けるから	2
職場が近い	1
車酔い	1
送り迎えがある	1
あまり利用を考えていない	1
運動にならない	1
買物にタクシーを利用すると言う概念がない	1
交通費が出ない	1
常識	1
計	57

▼令和７年度市民アンケート調査結果（13/31）

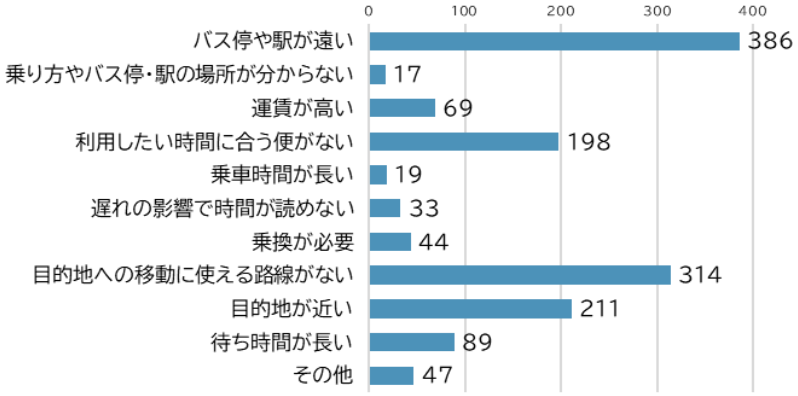
・すべての年代で、「バス停や駅が遠い」や「利用したい時間に合う便がない」、「目的地への移動に使える路線がない」、「目的地が近い」が多く挙げられている

■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

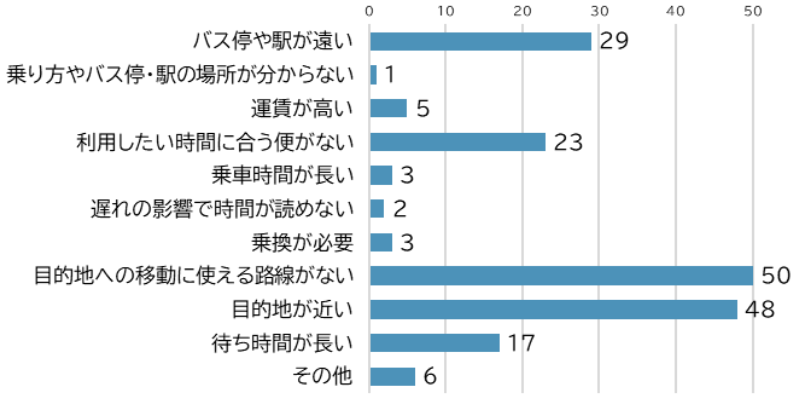
20代以下（n=35）



30～60代（n=14）



70代以上（n=142）

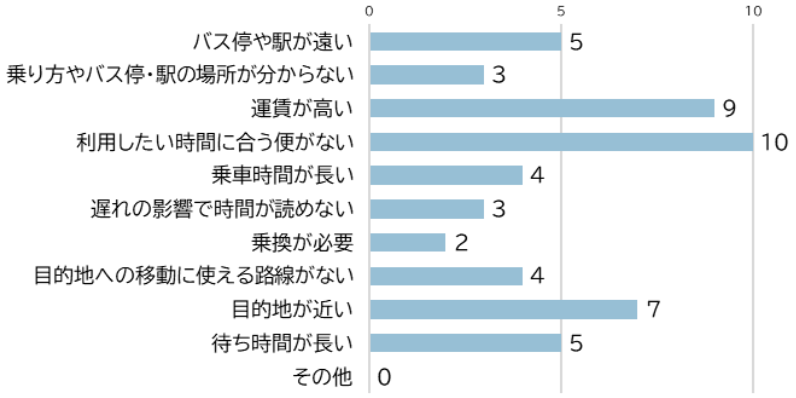


▼令和 7 年度市民アンケート調査結果（14/31）

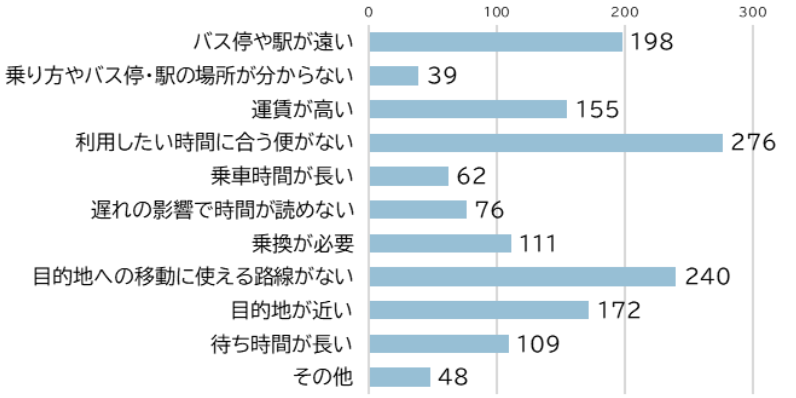
・すべての年代で、「利用したい時間に合う便がない」と「目的地が近い」の 2 つが特に高く、20 代以下は「運賃が高い」、30 代以上では「目的地への移動に使える路線がない」の割合が高い

■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

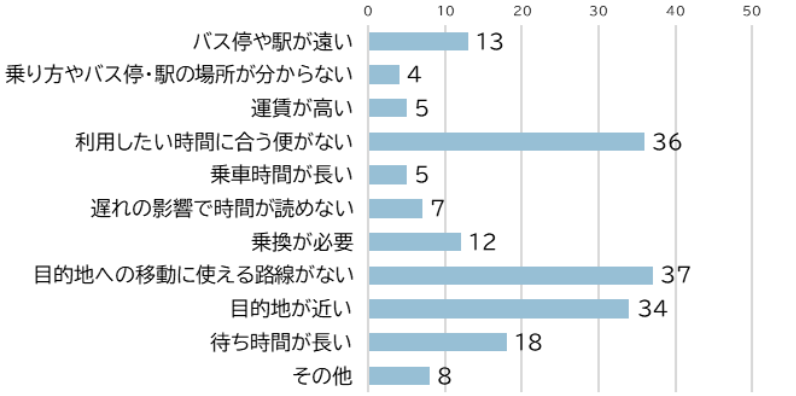
20代以下（n=31）



30～60代（n=905）



70代以上（n=125）

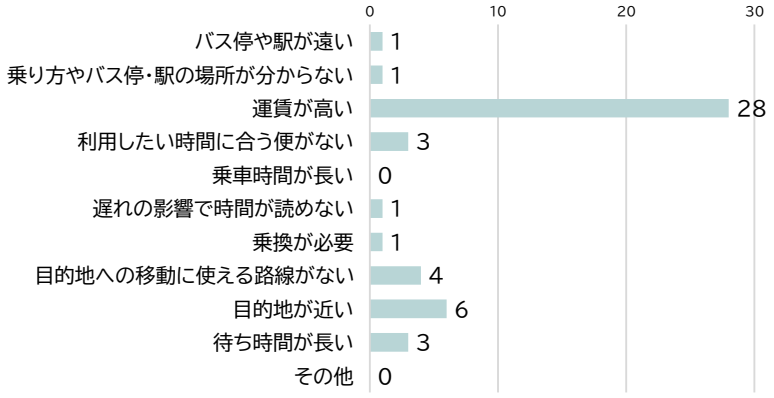


▼令和７年度市民アンケート調査結果（15/31）

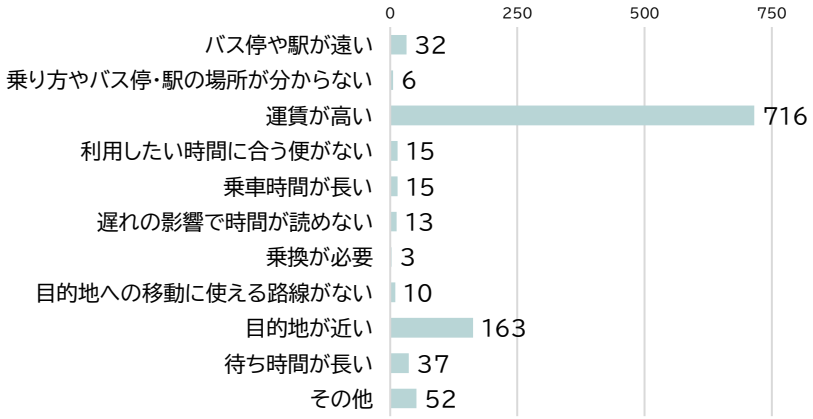
・すべての年代で、「運賃が高い」が圧倒的に多く、次に「目的地が近い」が挙げられている

■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

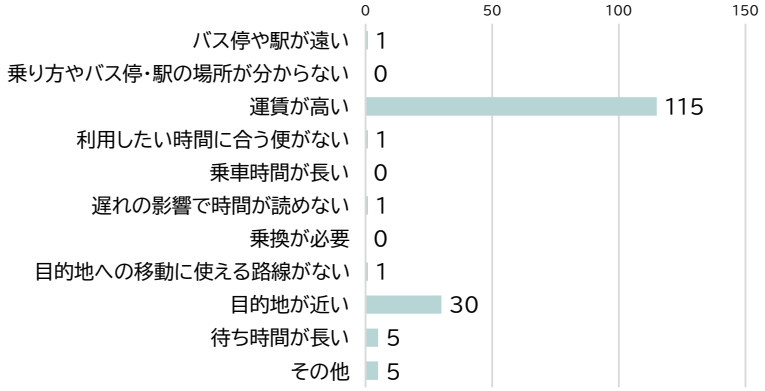
20代以下（n=39）



30～60代（n=972）



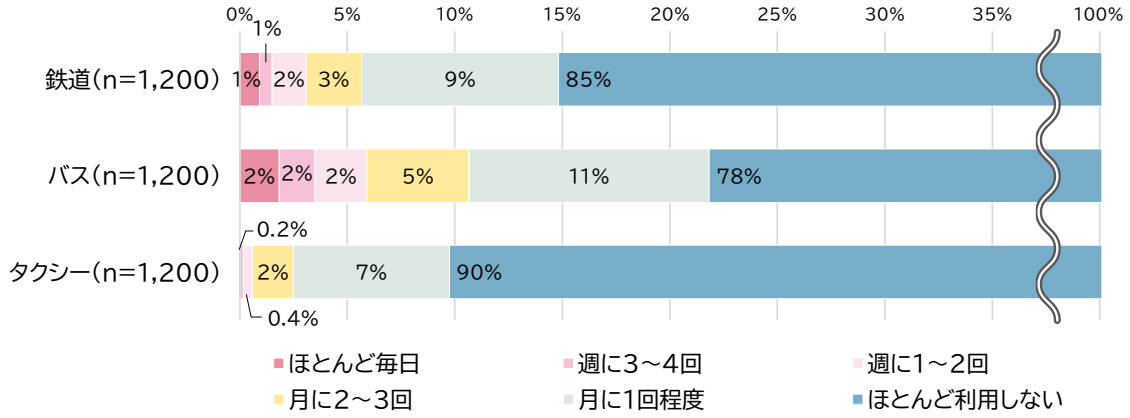
70代以上（n=147）



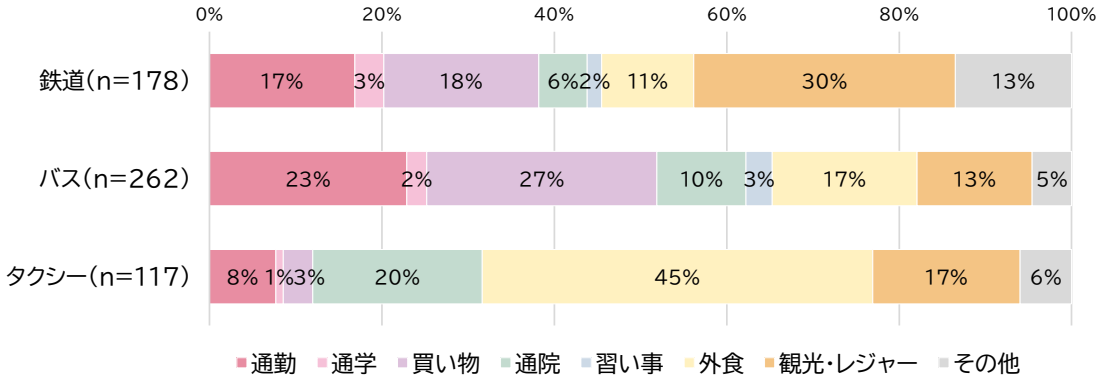
▼令和７年度市民アンケート調査結果（16/31）

・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

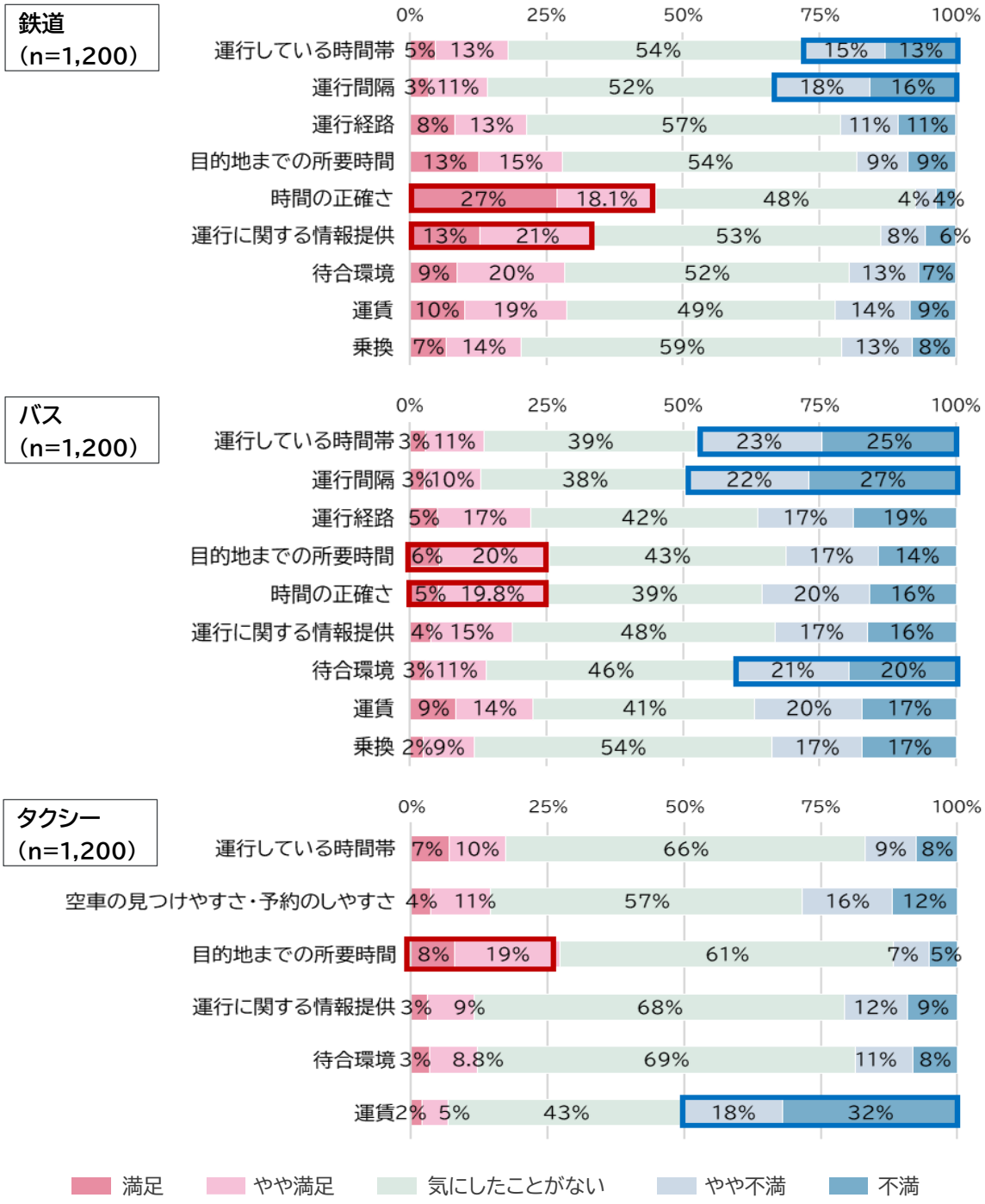
▼その他内容（タクシー）

	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



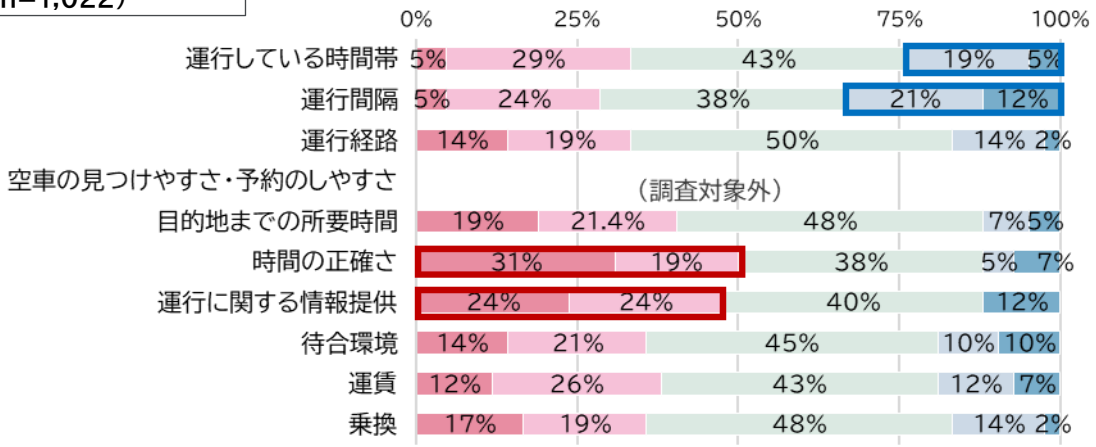
▼令和７年度市民アンケート調査結果（18/31）

・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

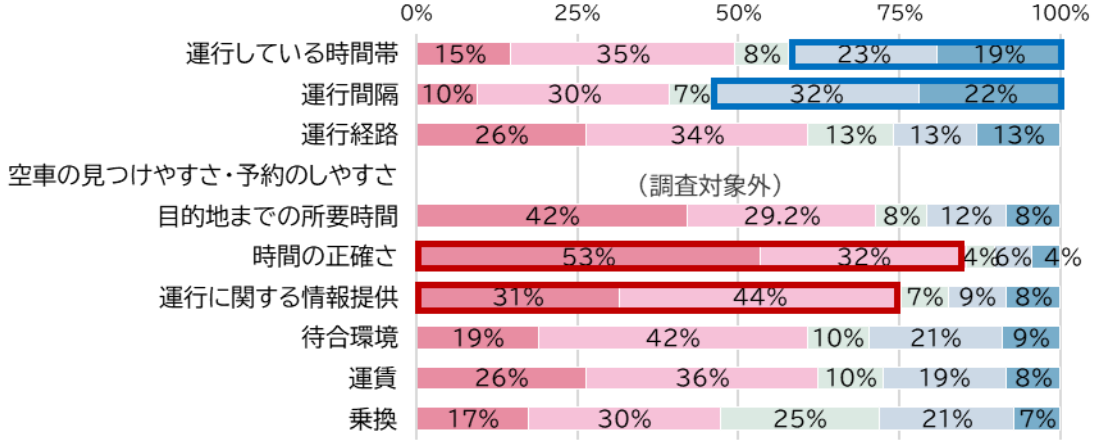
・ほとんど利用しない方に比べ、月１回以上利用している方は、すべての項目で「気にしたことがない」が少ない

■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）



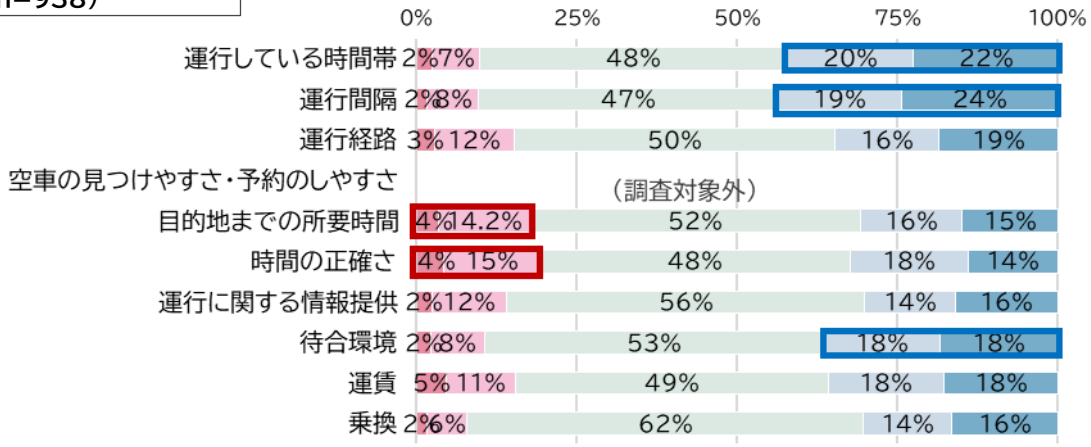
満足　やや満足　気にしたことがない　やや不満　不満

▼令和７年度市民アンケート調査結果（19/31）

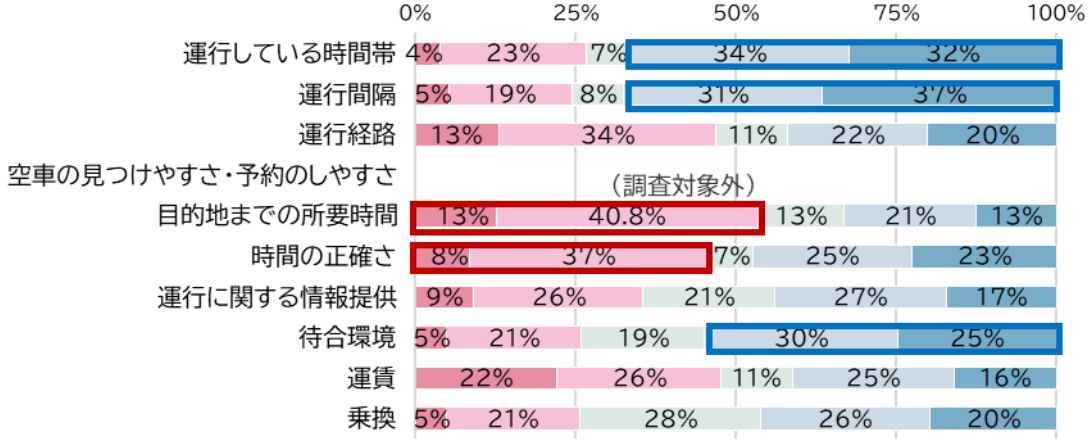
・ほとんど利用しない方と月１回以上利用している方のどちらも、「目的地までの所要時間」と「時間の正確さ」の２つの満足度が最も高く、「運行間隔」と「運行している時間帯」、「待合環境」の３つの満足度が最も低い
・ほとんど利用しない方に比べ、月１回以上利用している方は、すべての項目で「気にしたことがない」が少ない

■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）

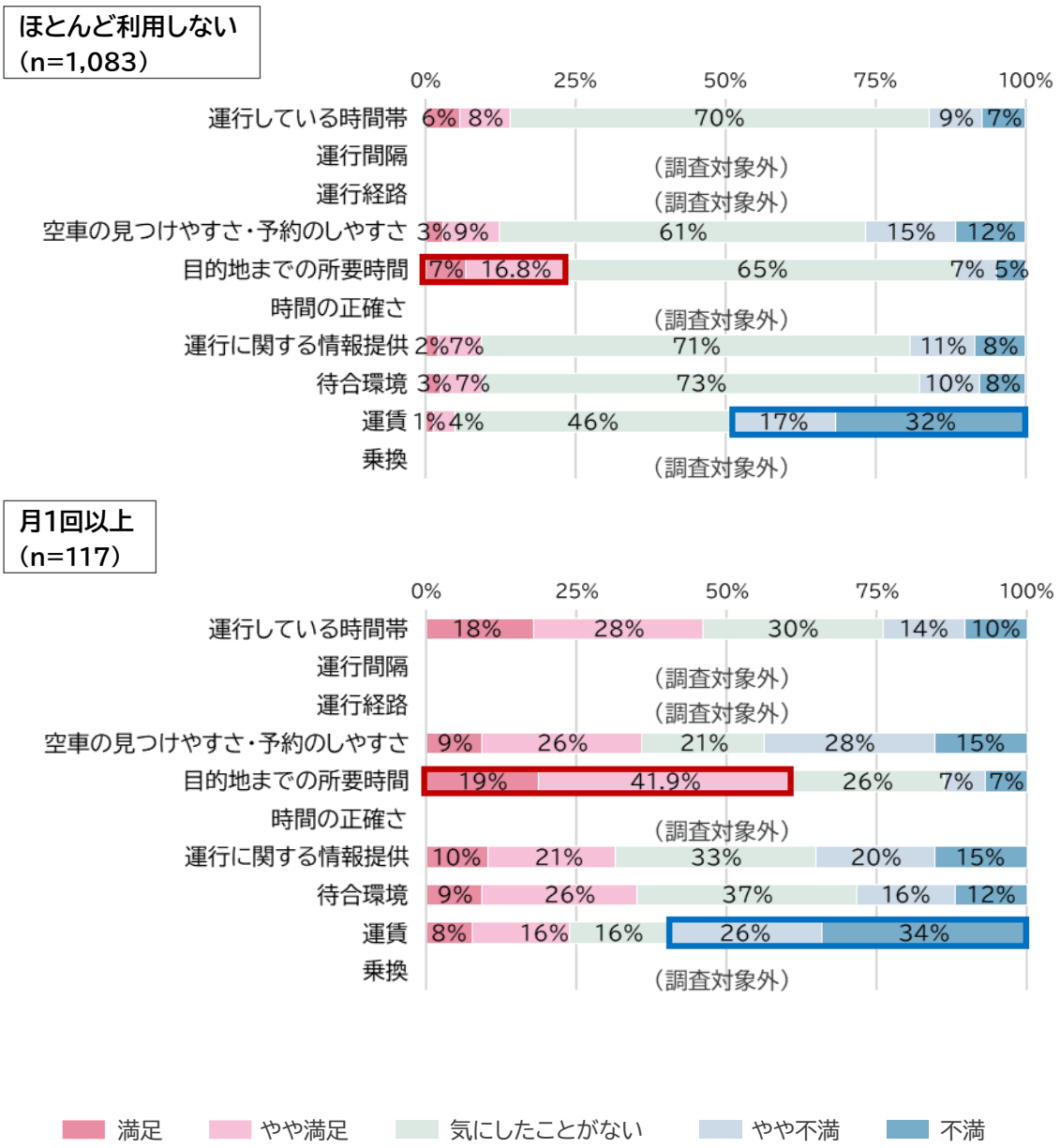


満足　やや満足　気にしたことがない　やや不満　不満

▼令和７年度市民アンケート調査結果（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

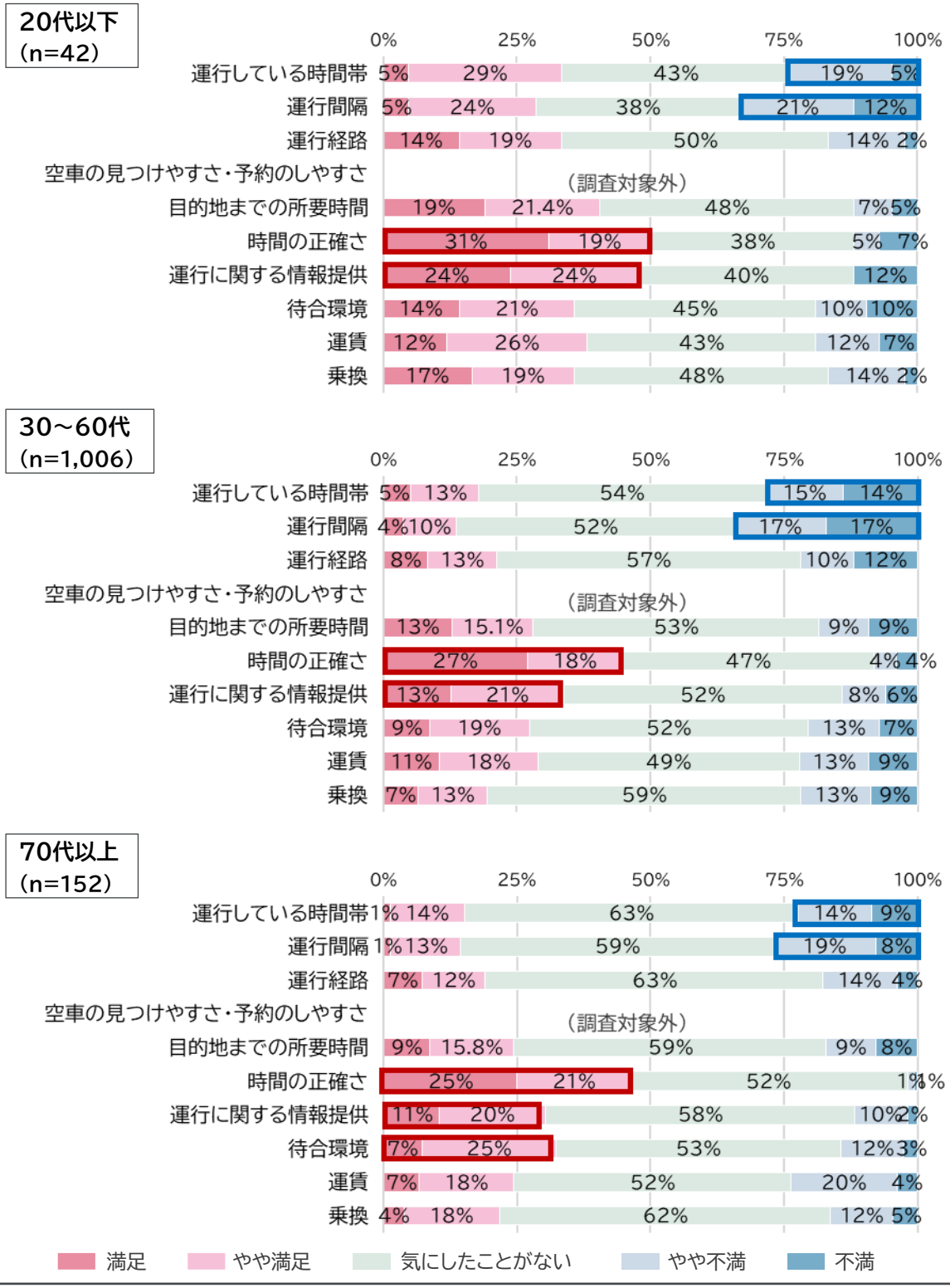
■タクシーの満足度（利用頻度別）



▼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

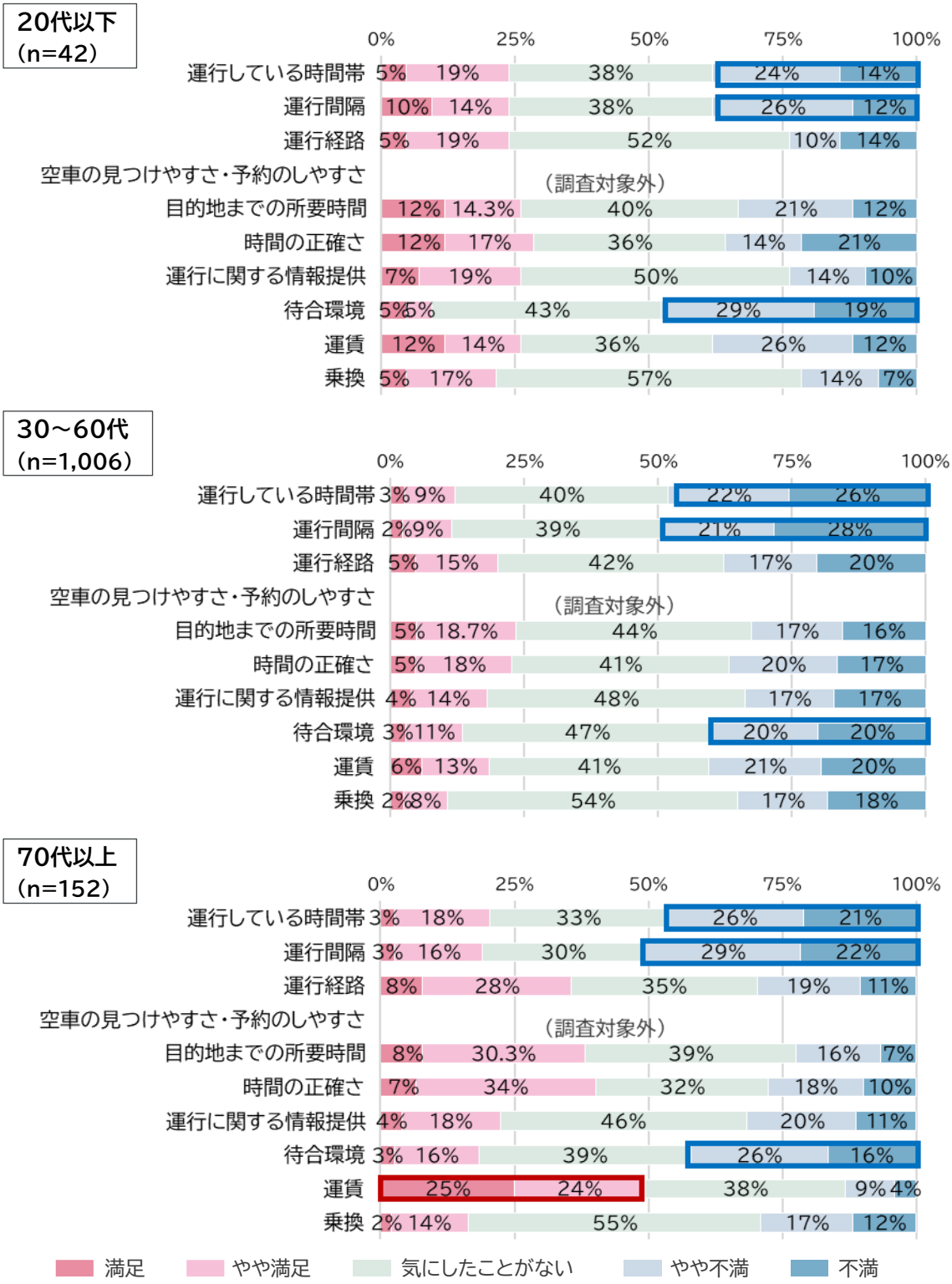
■鉄道の満足度（年代別）



▼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

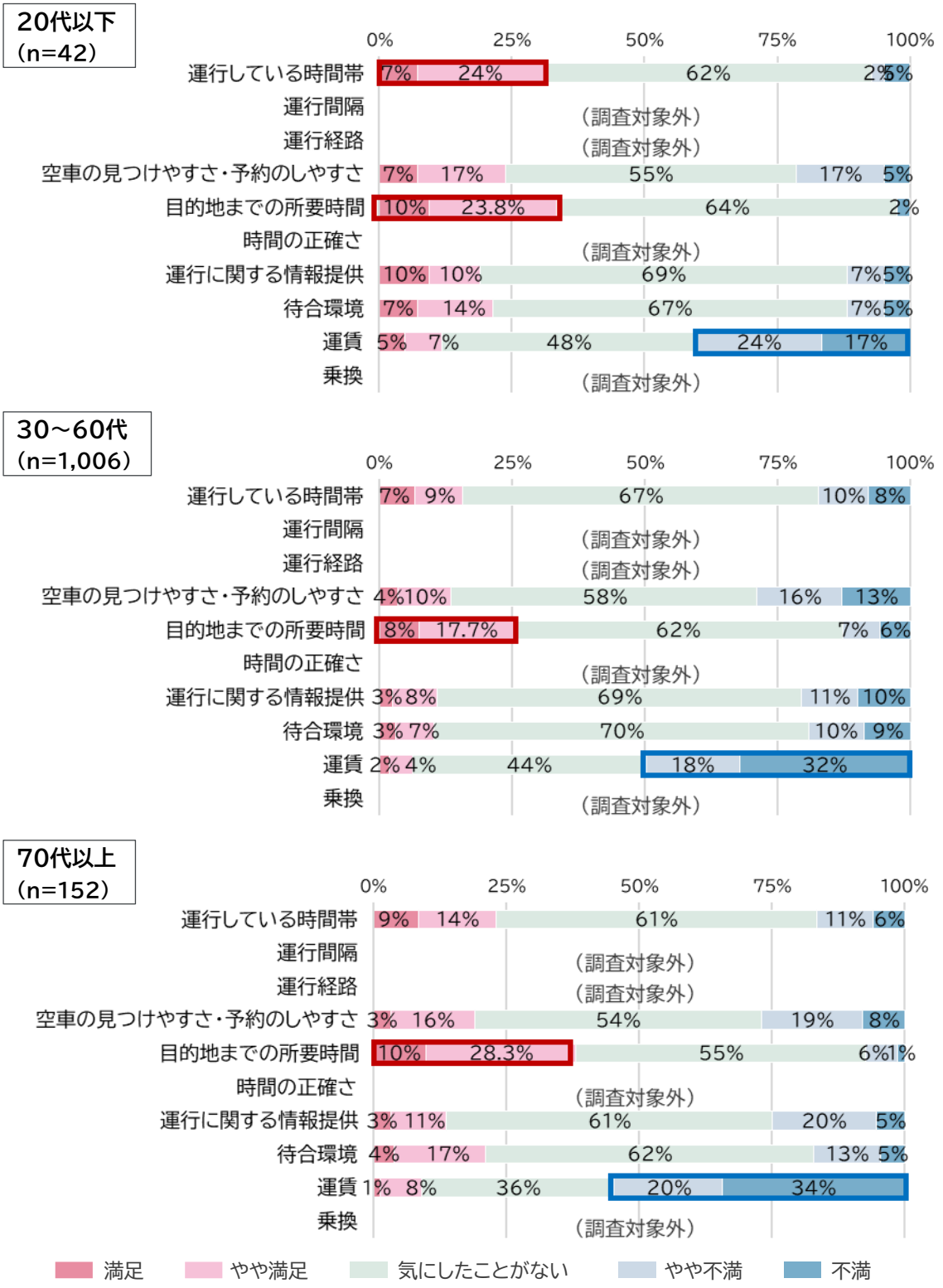
■バスの満足度(年代別)



▼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

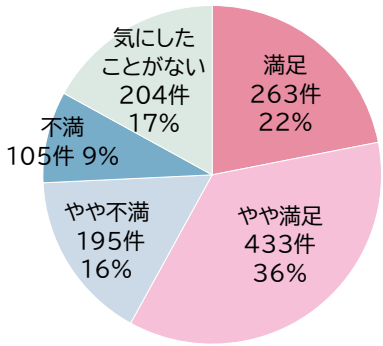
■タクシーの満足度（年代別）



▼令和７年度市民アンケート調査結果（24/31）

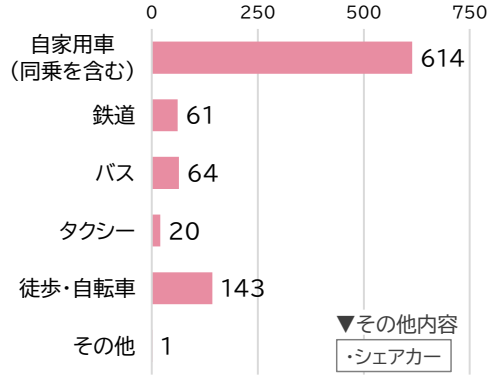
・日常生活における移動環境の満足度は、６割を占める
・満足度の高い交通手段は、「自家用車」、満足度が低い交通手段は、「バス」が最も多い
・移動目的別では、満足が高い場合･低い場合ともに「買い物」「通勤」が多い

■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)

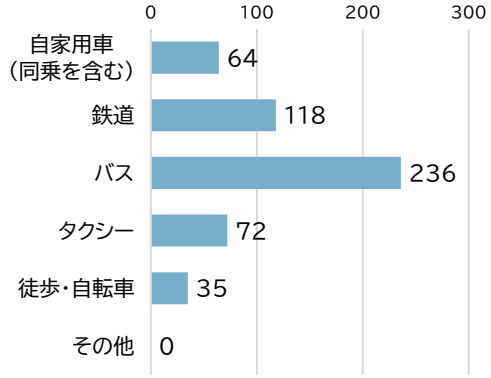
※「満足」「やや満足」回答者　※複数回答



▼その他内容
・シェアカー

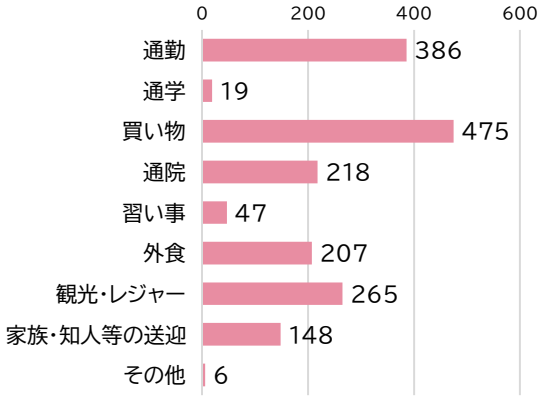
■満足度の低い交通手段　全体(n=300)

※「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)

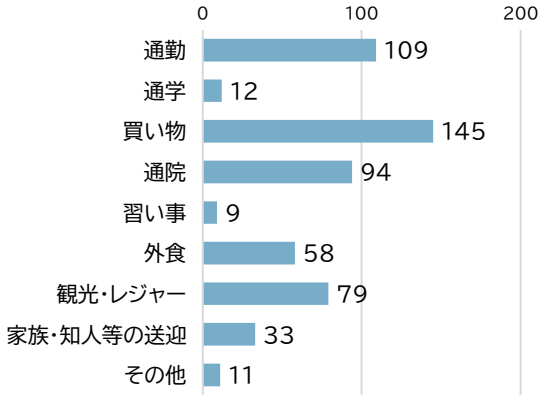
※「満足」「やや満足」回答者　※複数回答



▼その他内容
・通院(2件)
・運動(1件)
・仕事(1件)
・帰省(1件)
・地理的に便利(1件)

■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



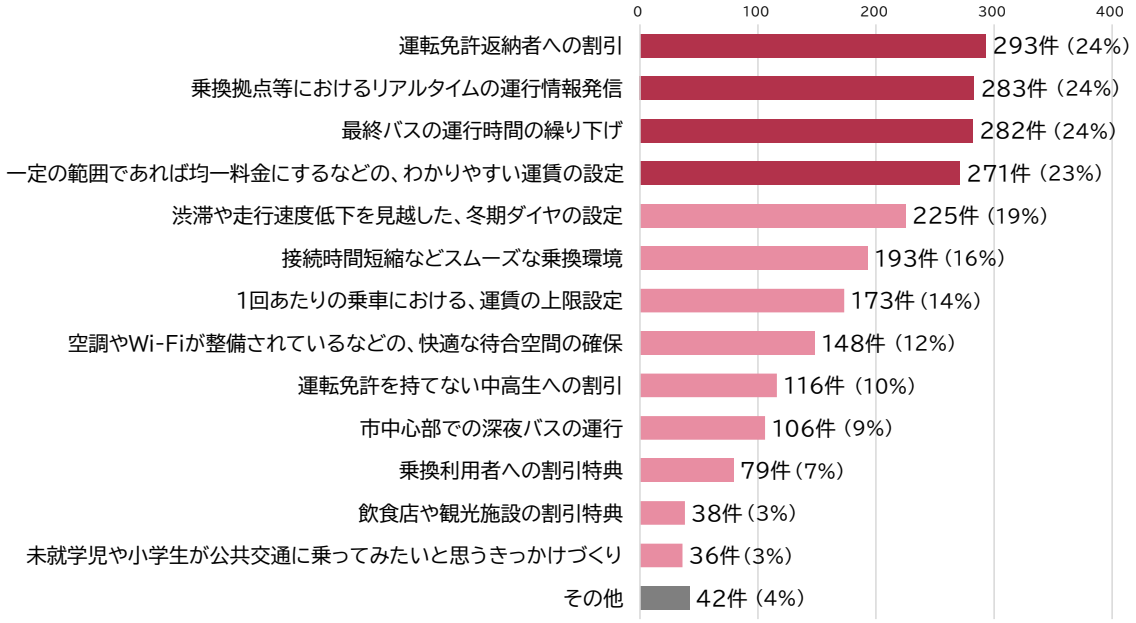
▼その他内容
・仕事･出張(2件)
・通院(1件)
・本数が少なく料金が高い(1件)
・会合に伴う移動(1件)
・車が使えない時(1件)
・お酒を飲む会合(1件)
・交通の便(1件)
・ボランティア(1件)
・子の送迎(1件)
・役所行き(1件)

▼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り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

	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
モバイルスイカを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

	回答数
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種・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
ダイヤの乱れ対策、混雑時の増便	1
通勤時間に会うバスなし	1
外国人用の案内（英語表記等）	1
排気の臭い	1
計	42

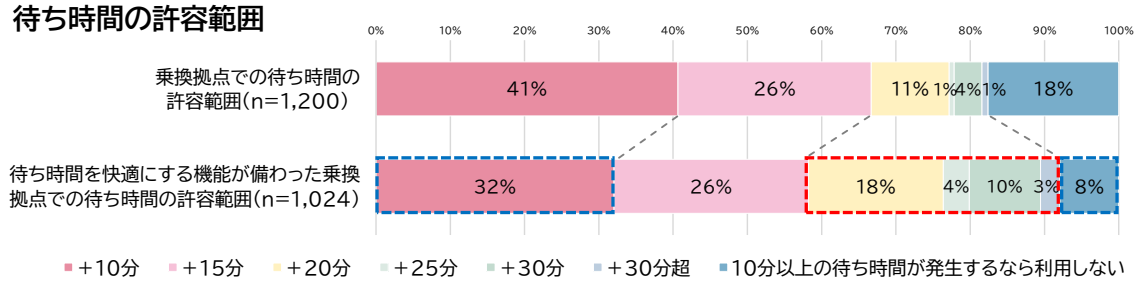
▼令和 7 年度市民アンケート調査結果（26/31）

・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

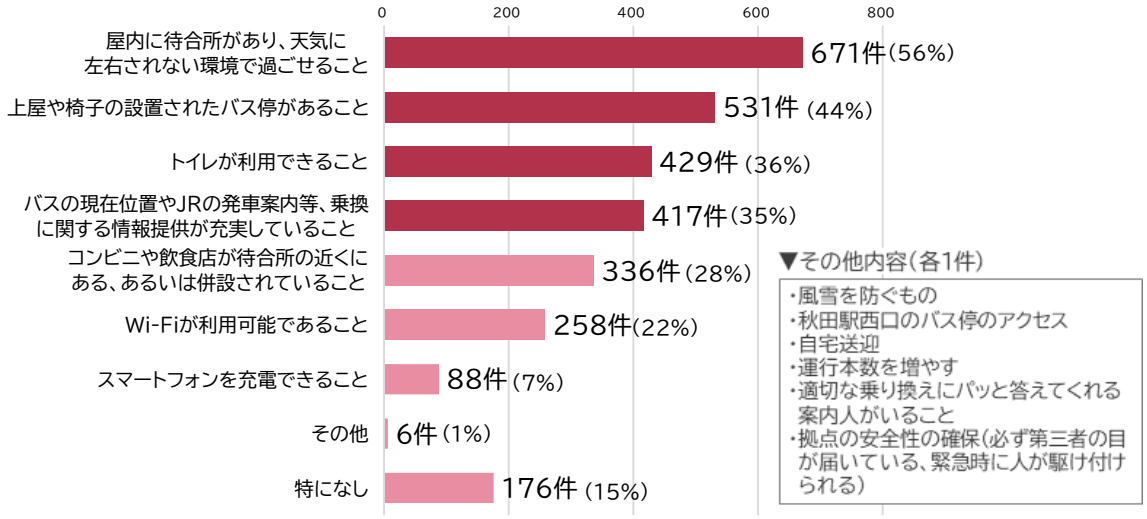
・乗換を快適にするために必要な機能では、「屋内に待合所があり、天気に左右されない環境で過ごせること」「上屋や椅子の設置されたバス停があること」「トイレが利用できること」「バスの現在位置や JR の発車案内等、乗換に関する情報提供が充実していること」が上位に挙げられた

・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

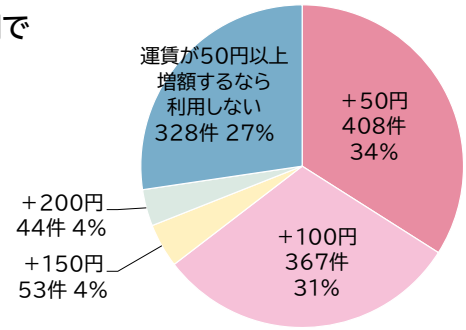
■乗換拠点での待ち時間の許容範囲・待ち時間を快適にする機能が備わった乗換拠点での待ち時間の許容範囲



■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）

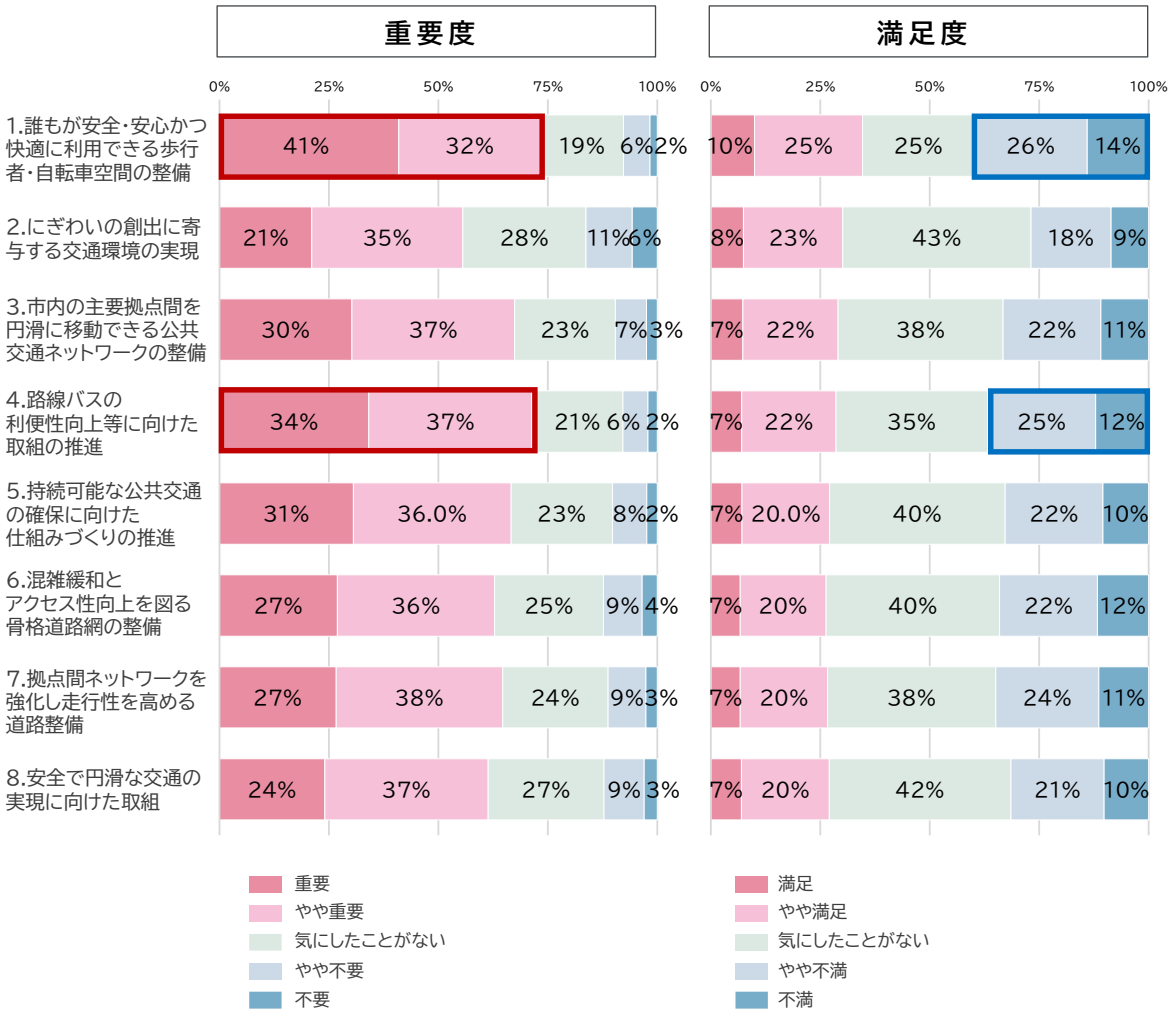


▼令和７年度市民アンケート調査結果（27/31）

・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

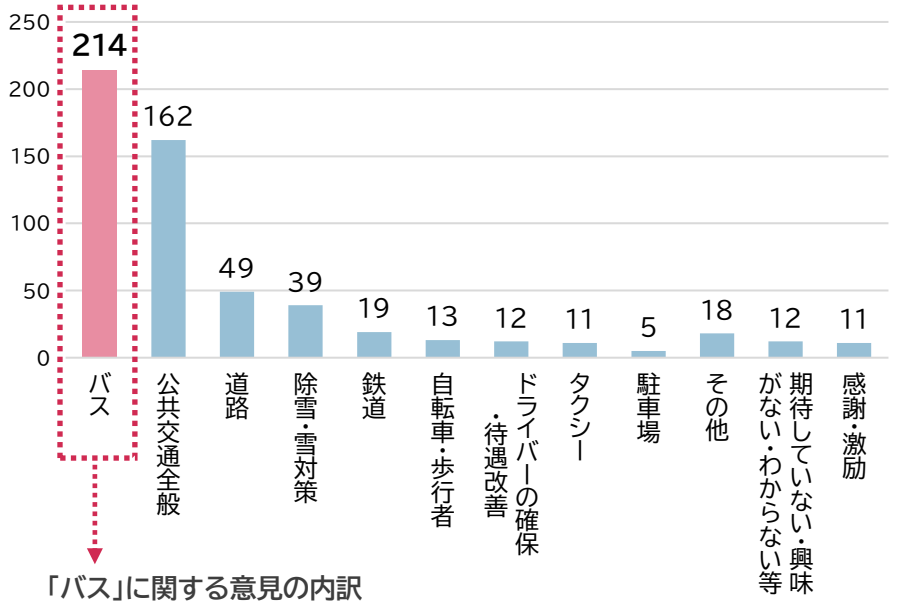
■計画に位置付けられた施策についてあなたの感覚に近いもの　（n=1,200）



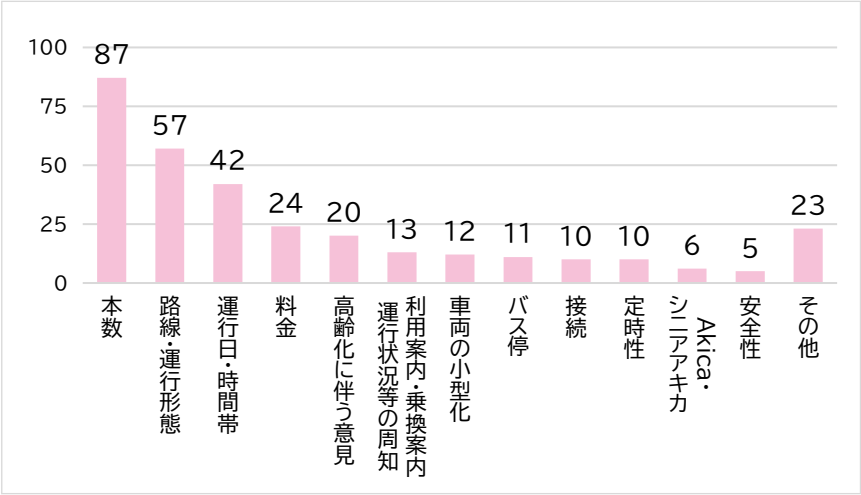
▼令和 7 年度市民アンケート調査結果（28/31）

・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輌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、自動運転車輌の導入により、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。
・夏ダイヤと冬ダ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。

▼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。

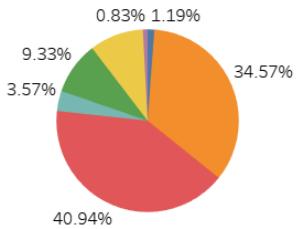
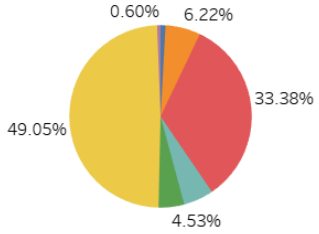
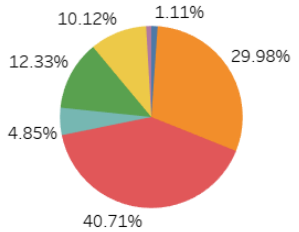
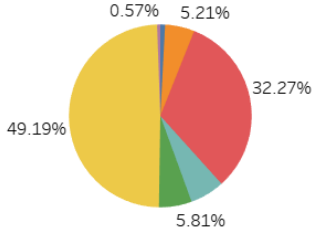
1-5　データ分析結果

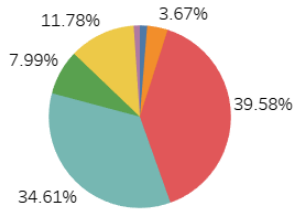
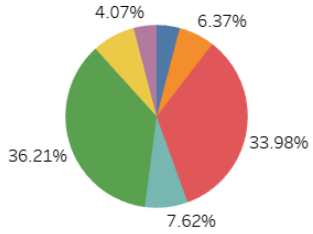
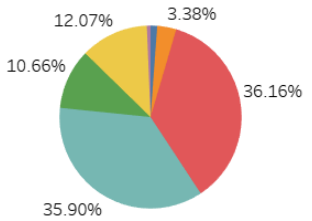
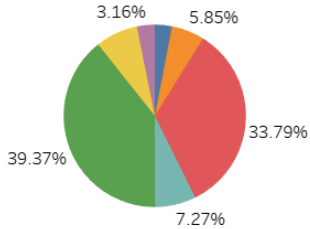
（1）人流データ分析結果

・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

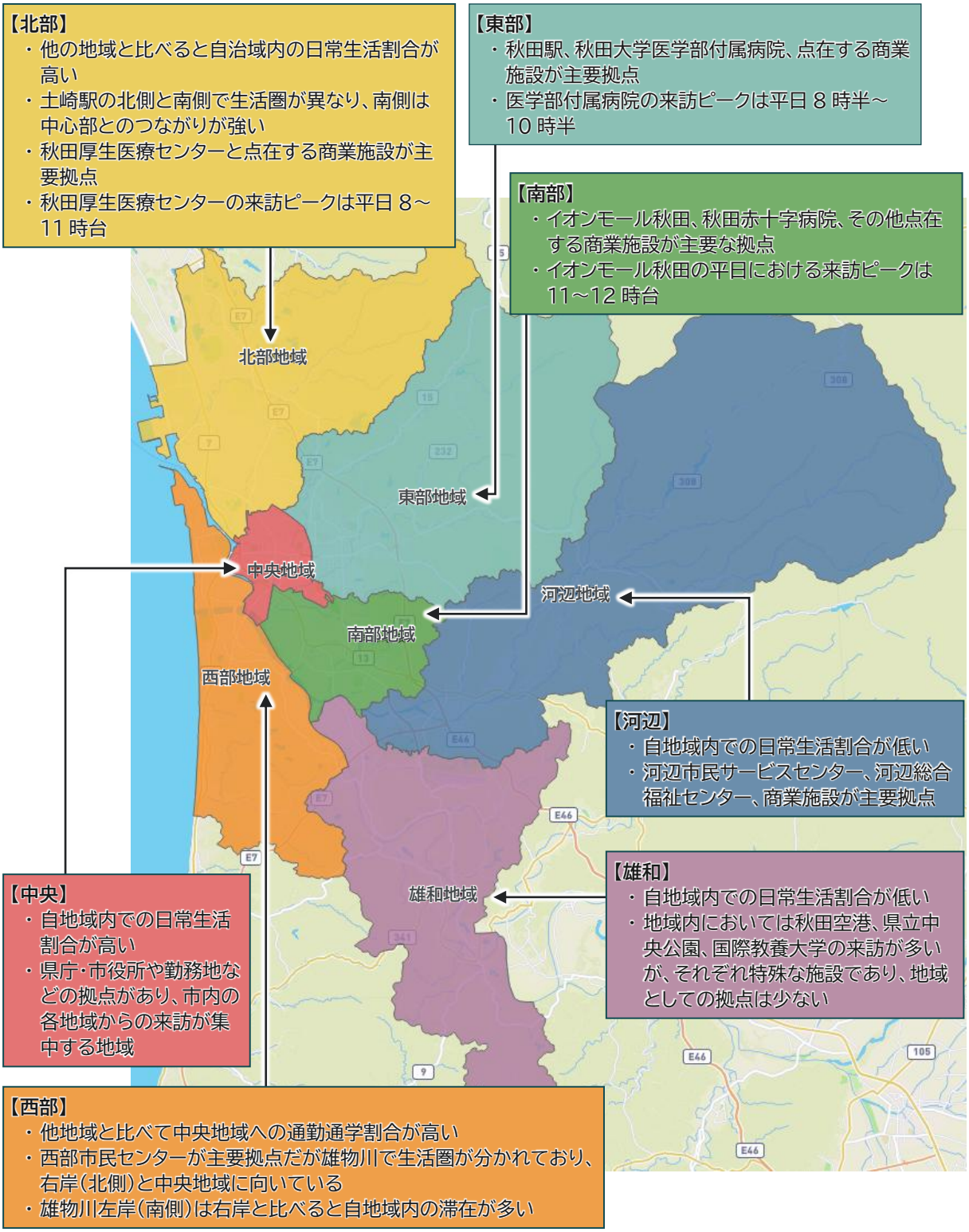
■:河辺地域　■:西部地域　■:中央地域　■:東部地域　■:南部地域　■:北部地域　■:雄和地域

滞在開始時間帯	西部	北部
朝（5～8時）		
日中（9～15時）		

滞在開始時間帯	東部	南部
朝（5～8時）		
日中（9～15時）		

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

▼地域別の移動特性（主要な目的地）

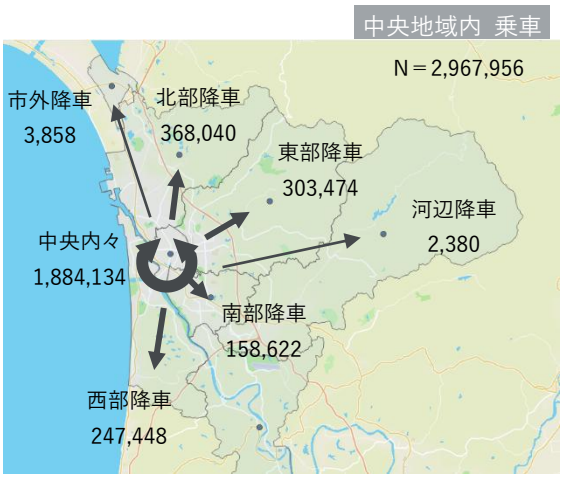


資料：スマホGPS人流データ（ブログウォッチャー）集計結果（2021年5月）

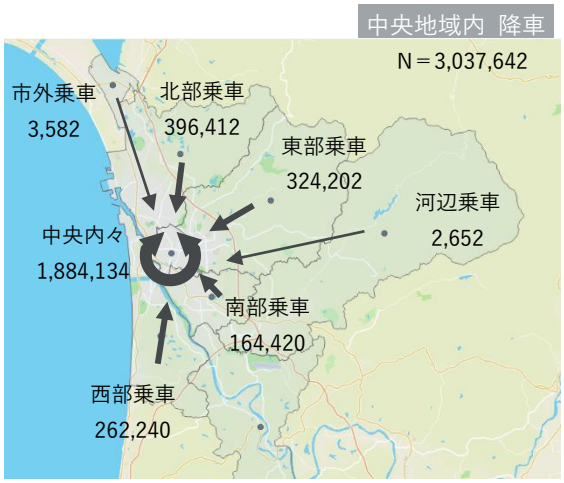
（2）ICカードデータ分析結果

① 発着地域分析結果

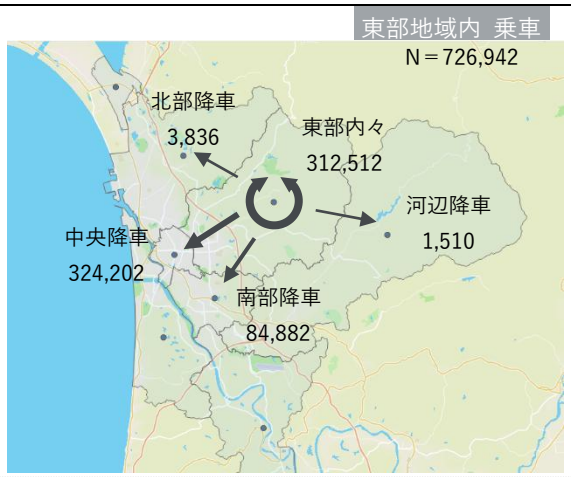
・ＩＣカードデータを用いて、秋田市内７地域間の流動を確認した。
・いずれの地域も中央地域の往来が多く、特に北部地域と西部地域は、全体の約70％を中央地域発着が占める。人流データ分析結果と同様、中央地域とのかかわりが日常生活に欠かせないことがうかがえる。
・一方、南部地域は地域内々比率が2割弱だが、中央地域だけでなく、河辺・雄和などさまざまな地域からの発着がみられる。



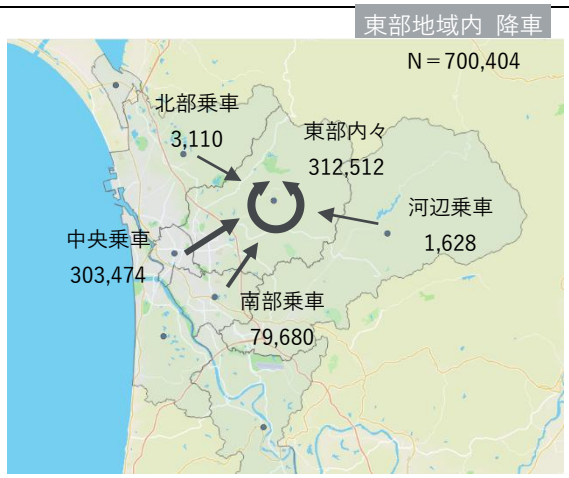
地域内々発着 63.5%
地域内外発着 36.5%



地域内々発着 62.0%
地域内外発着 38.0%

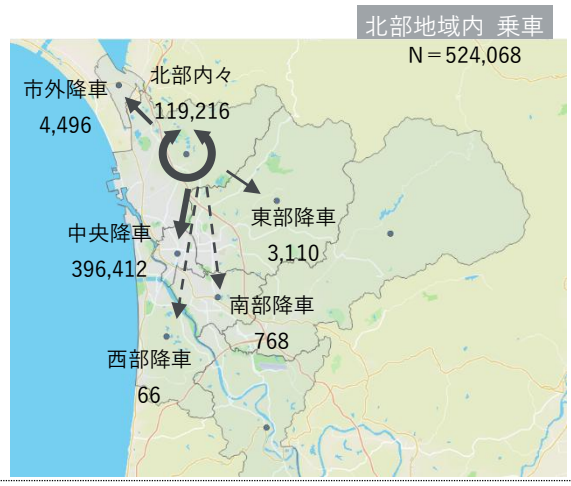


地域内々発着 43.0%
地域内外発着 57.0%
（うち、中央地域関連 44.6%）



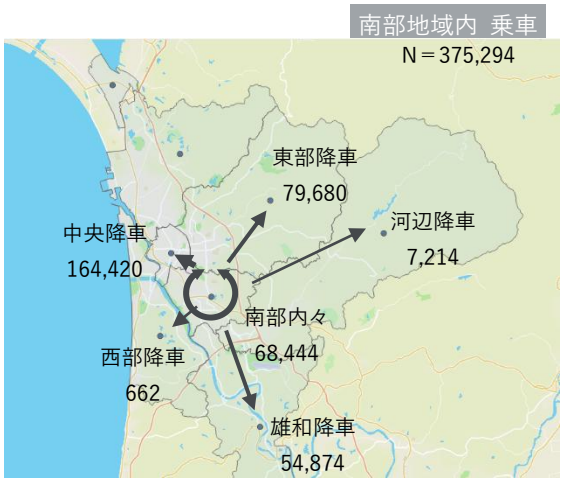
地域内々発着 44.6%
地域内外発着 55.4%
（うち、中央地域関連 43.3%）

資料：ＩＣカードデータ集計結果（2024年2月～2025年2月）

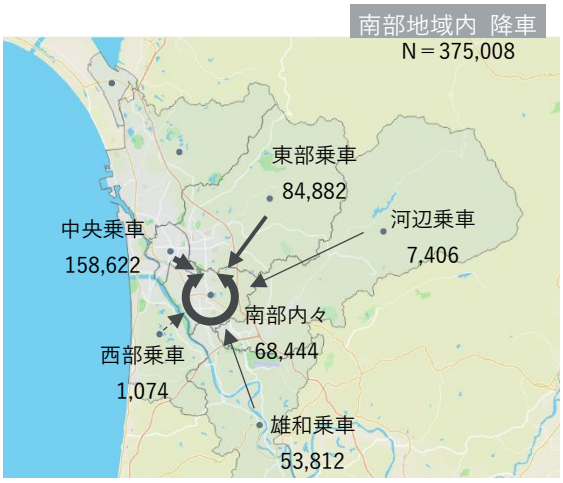


地域内々発着　22.7%
地域内外発着　77.3%
（うち、中央地域関連　75.6%）

地域内々発着　24.1%
地域内外発着　75.9%
（うち、中央地域関連　74.3%）



地域内々発着　18.2%
地域内外発着　81.8%
（うち、中央地域関連　43.8%）



地域内々発着　18.3%
地域内外発着　81.7%
（うち、中央地域関連　42.3%）

地域内々発着　33.4%
地域内外発着　66.6%
（うち、中央地域関連　66.1%）

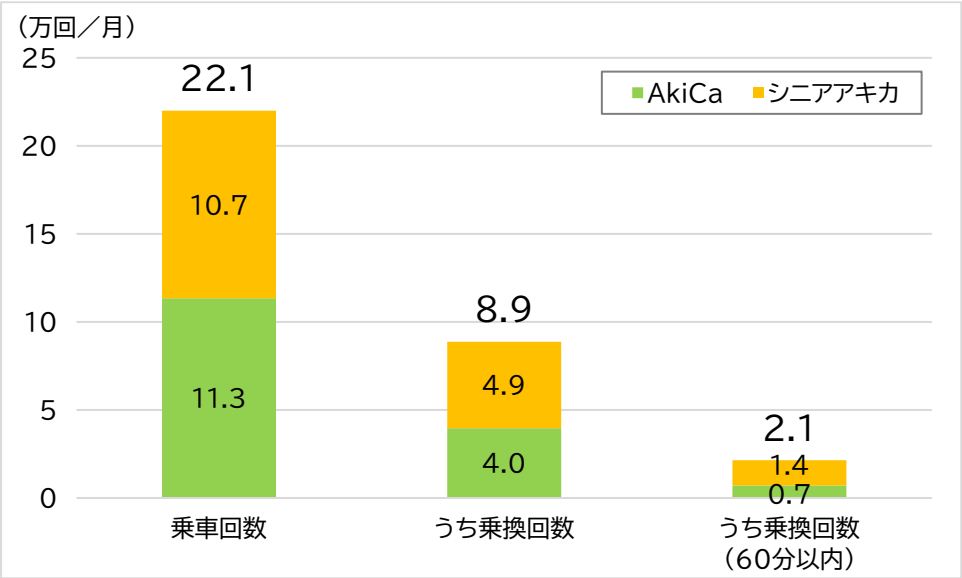
地域内々発着　34.7%
地域内外発着　65.3%
（うち、中央地域関連　64.9%）

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

・ＩＣ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、ＩＣ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。

▼ＩＣカードを用いた乗車回数・乗換回数（1ヶ月合計）



資料：ＩＣカードデータ集計結果（2024年6月）

第2章 成果目標の設定

2-1 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、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	市内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	市内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	市内路線バスの運転士数	秋田市交通政策課集計

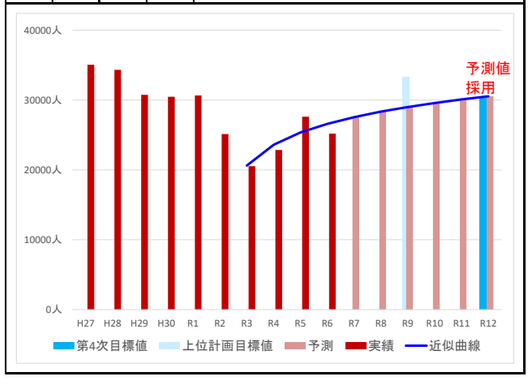
【目標Ⅲ】拠点間ネットワークを形成し、生活や経済活動の基盤となる道路網の実現

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
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）

▼成果目標設定の根拠（1/2）

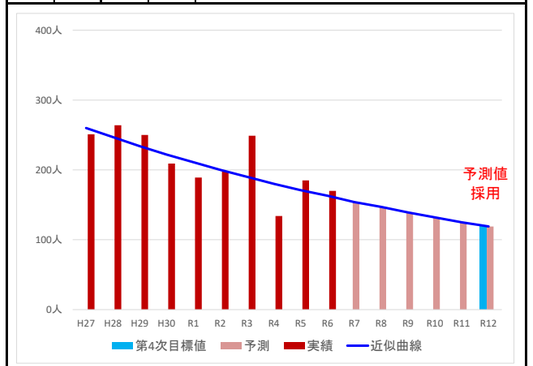
指標名	中心市街地の歩行者・自転車通行量（人）	単位	人

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
30,664	25,187	25,187	30,500	コロナ禍により大きく減少した後、回復傾向にあることから、令和3年以降のトレンドに基づく予測から目標値を設定する。



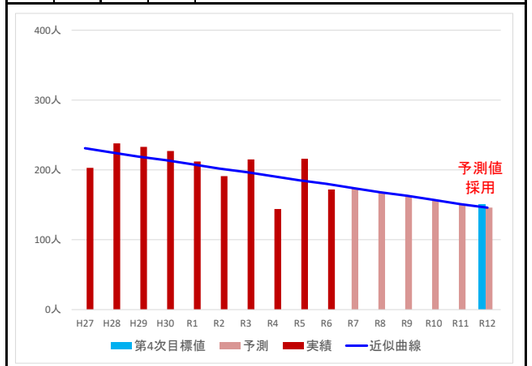
指標名	市内の交通事故死傷者数（人）（歩行者・自転車関連）	単位	人

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
189	170	170	120	近年変動がみられるものの、長期的には順調（減少傾向）に推移していることから、過去10年間のトレンドに基づく予測から目標値を設定する。



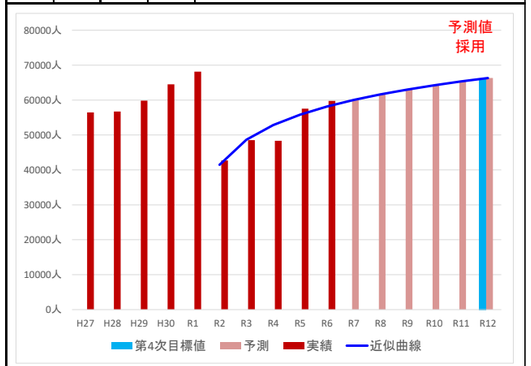
指標名	市内の高齢者が起こした交通事故による死傷者数（人）	単位	人

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
212	172	172	150	近年変動がみられるものの、長期的には順調（減少傾向）に推移していることから、過去10年間のトレンドに基づく予測から目標値を設定する。



指標名	中心市街地循環バスの利用者数（人）	単位	人

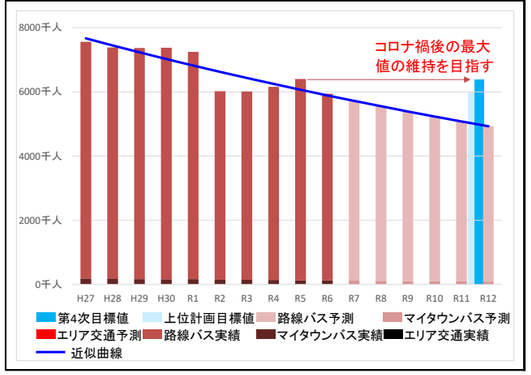
第3次計画		第4次計画		
現況値	達成値	現況値	目標値	目標設定の考え方
68,149	59,779	59,779	66,000	コロナ禍により大きく減少した後、回復傾向にあることから、過去5年間のトレンドに基づく予測から目標値を設定する。



指標名	路線バス利用者数（千人）
指標名	マイタウン・バス利用者数（千人）
指標名	エリア交通利用者数（千人）

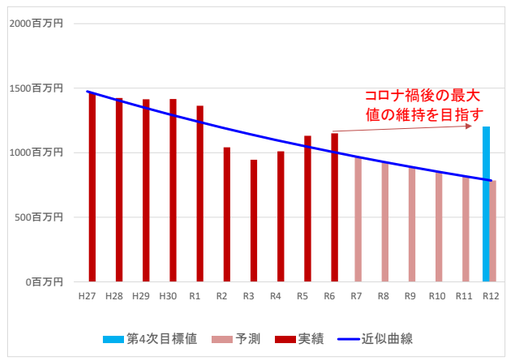
単位	千人

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
7,246	5,942	5,943	6,400	人口減少やコロナ禍の影響なども受けて3次計画期間では減少傾向にあり、特に令和3年時点の落ち込みも大きい。今後、少系統多頻度運行の路線網への見直し等による利便性向上策の実施による利用者数の回復を目指すが、現状のトレンドとしては減少傾向であることから、コロナ禍後の最大値であるR5並みの水準の維持を目指し、目標値を設定する。



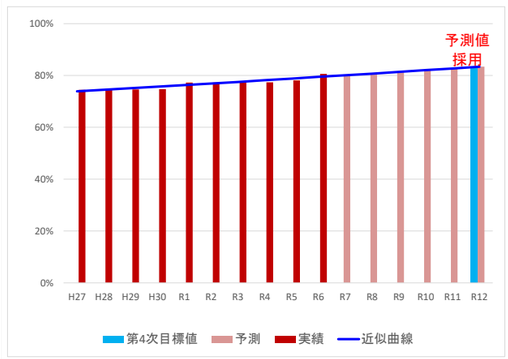
指標名	路線バス運送収入（百万円）	単位	百万円

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
1,364	1,150	1,150	1,200	利用者数の減少も受けて、年々減少傾向にある 利用者数の変動と同様の考え方に基づき、コロナ禍後の最大値であるR6並みの水準の維持を目指し、目標値を設定する。



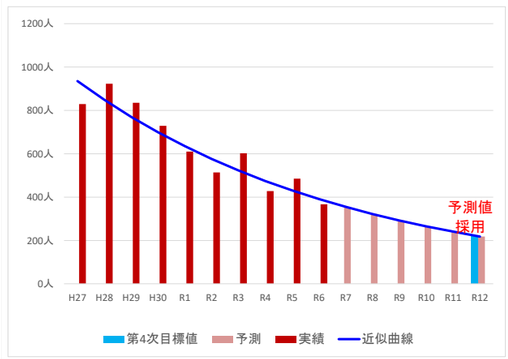
指標名	都市計画道路の整備率	単位	%

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
77.2%	80.6%	80.6%	83.0%	年々順調（増加傾向）に推移していることから、過去10年間のトレンドに基づく予測から目標値を設定する。



指標名	市内の交通事故死傷者数（人）（自動車関連）	単位	人

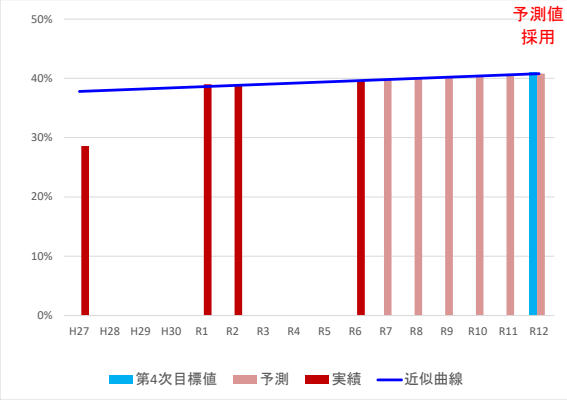
第3次計画		第4次計画		
現況値	達成値	現況値	目標値	目標設定の考え方
610	367	367	220	近年変動がみられるものの、長期的には順調（減少傾向）に推移していることから、過去10年間のトレンドに基づく予測から目標値を設定する。



▼成果目標設定の根拠（2/2）

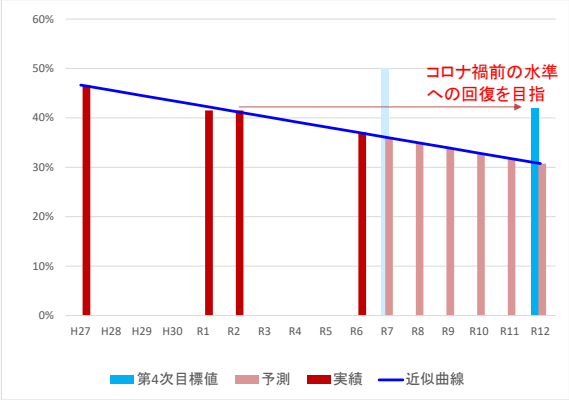
指標名	市民による「まちのにぎわい」満足度	単位	%

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く予測から目標値を設定する。



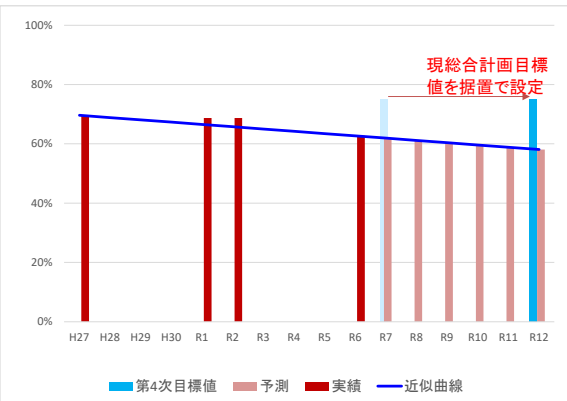
指標名	市民による「バス、電車などの利用しやすさ」満足度	単位	%

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 KPI 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 事業名		実施主体	事業予定期間 R8	R9	R10	R11	R12	R13～	開始	完了	備考
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	安全で快適な歩行環境の確保	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) 二ツ屋山崎線	道路改良(現道拡幅)	市							R4	R12	
		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。	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	
		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) 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	
		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。	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	
		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(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。	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。	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	
		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。	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							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 事業名		実施主体	事業予定期間 R8	R9	R10	R11	R12	R13～	開始	完了	備考
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出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	
				15	一般国道13号（河辺拡幅（1工区））	バイパス整備	国							H3	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）秋田八郎潟線（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	
				15	一般国道13号（河辺拡幅（1工区））	バイパス整備	国							H3	未定	
		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。	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	
	安全で円滑な交通の実現に向けた取組	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。	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	
		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。	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	

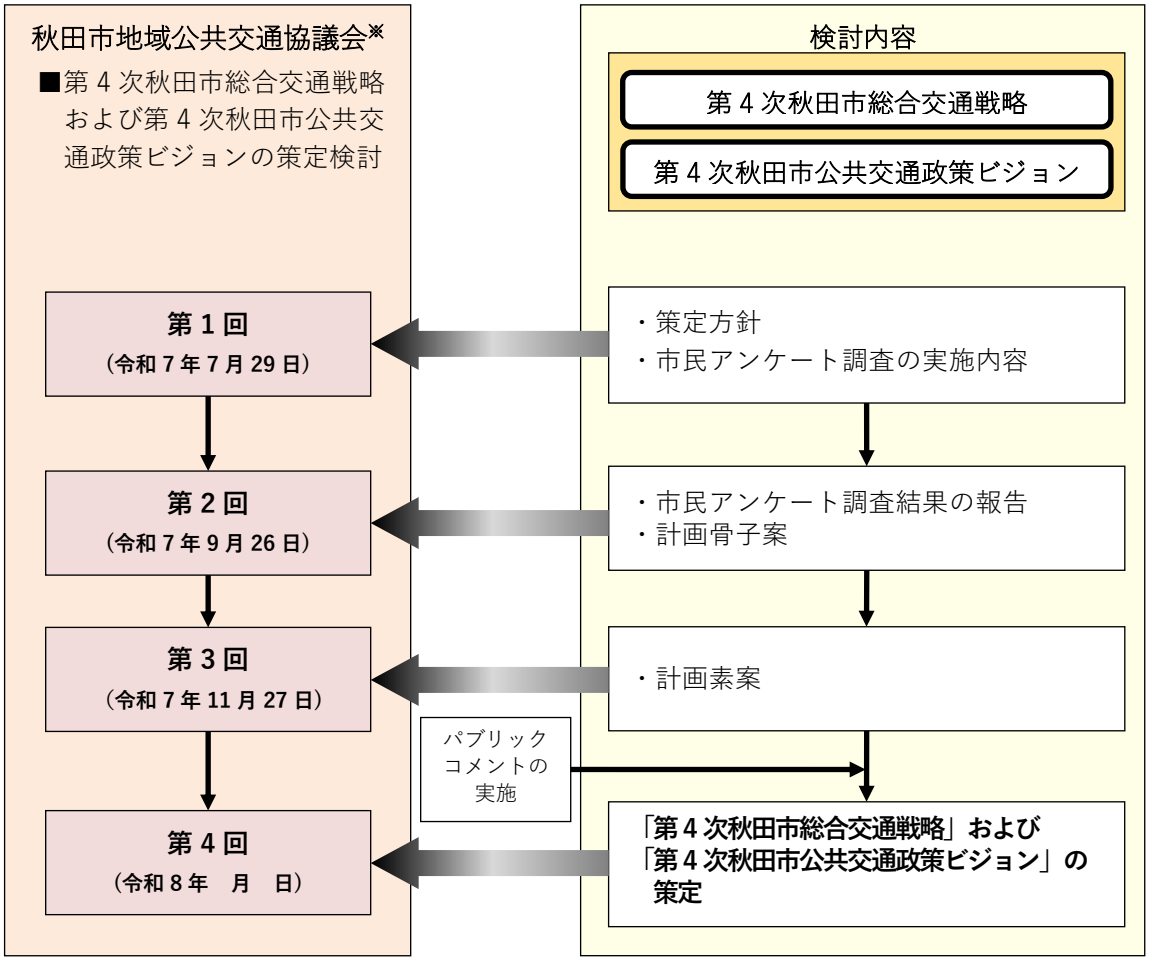
▼各事業のモニタリング（第４次秋田市公共交通政策ビジョン）

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 R8	R9	R10	R11	R12	R13～	備考
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	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。	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							
				マイタウン・バスの持続的な運営	3	利用ニーズを踏まえた安定運行の継続	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							
				中心市街地循環バスの利便性向上	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							
		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	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							
		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。	快適に過ごせる乗換空間の整備	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							
					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							
		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。	誰もが利用しやすいバス利用環境の整備	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							
		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。	わかりやすい料金制度の導入	14	マイタウン・バスにおける定額運賃やゾーン制運賃等、分かりやすい運賃の導入検討	市							
				乗換時における割引運賃の導入	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							
	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。	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							
				限られた輸送資源を活用した交通手段等の導入	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							
					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							
				連携協定に基づく取組の推進	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							
		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	24	バス路線維持に係る支援	県 市							
					25	運転士等担い手確保に係る支援	市							

▼モニタリングを行う KPI

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	現況値 R6		第4次戦略・ビジョン進捗状況 R7【策定年】	R8【1年目】	R9【2年目】	R10【3年目】	R11【4年目】	R12【5年目】	目標値 R12	備考
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	市内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	市内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	市内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%	
	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	「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となる事項の協議に関すること。