

**第3次秋田市総合交通戦略**  
**第3次秋田市公共交通政策ビジョン**  
**【資料編】**

**社会情勢、公共交通をとりまく  
環境の変化の把握**

令和2年11月

秋 田 市

## 目次

1.1 交通を取り巻く社会情勢・環境変化.....	1
1.2 現状と課題.....	3
(1) 秋田市の人口と市街地の状況.....	3
(2) 中心市街地の状況.....	7
(3) 自動車利用と渋滞状況.....	9
(4) 高齢化と交通事故の状況.....	14
(5) 冬期交通条件の悪化.....	18
(6) 歩行者および自転車を取り巻く環境.....	19
(7) 公共交通の状況.....	21
(8) 秋田市民の交通に関する意識.....	38
(9) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正.....	42
1.3 市街地形成の課題.....	43
(1) 人口減少と市街地拡散、低密度化.....	43
(2) 中心市街地の求心力の低下.....	45
1.4 交通環境向上に向けたこれまでの主な取り組み.....	47
(1) 歩行者・自転車利用環境向上に向けた取り組み.....	47
(2) バス路線の維持と利便性向上に向けた取り組み.....	50
(3) 道路の走行性向上に向けた取り組み.....	56

## 1.1 交通を取り巻く社会情勢・環境変化

上位計画に定める将来都市像の実現に向けて、交通事故発生状況や人口配置、市民意向調査結果の分析から、現状の問題点を整理しました。

### ▼社会情勢・交通環境の問題抽出と課題の認識（まとめ）（1/2）

項目	社会情勢・交通環境の変化から抽出した問題点の整理結果
環境歩行者を取り巻く環境	<p><b>歩行者・自転車中心のまちづくりが求められる</b></p> <p>歩行者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者関連事故は依然として横ばい【P17】</li> <li>「居心地がよく歩きたくなるまちなか」の環境整備による都市再生の取組が国によって進められている【P19】</li> <li>「歩行者が安全安心かつ快適に通行できる空間の整備」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い</li> </ul> <p>自転車</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車両相互や自転車関連事故は大きく減少 ・自転車の安全な利用のための法整備も進んでいる【P17】</li> <li>「自転車が安全安心かつ快適に通行できる空間の整備」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い</li> </ul>
の高齢化と交通事故	<p><b>高齢化の進展と高齢者事故の増加</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>過去25年で高齢化率は2倍以上、高齢者世帯数は4倍以上と高齢化が進展【P14】</li> <li>土崎駅周辺や市役所西側（川尻町地区）で高齢化率50%超の地区が存在するほか、郊外部の周辺集落でも高齢化率の高い集落が広範囲に点在【P15】</li> <li>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【P16】</li> <li>高齢になった場合に運転免許証の返納を考えている市民は15%にとどまり、一方で「運転に不安を感じていない」と回答した市民は40%存在</li> </ul> <p>将来の見通し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生産年齢人口の減少と老年人口の増加が著しく、令和22年には全市で高齢化率約44%の超高齢化社会を迎える【P43】</li> <li>運転免許証返納者など、公共交通を必要とするニーズの増加および広域化が見込まれる</li> </ul>
中心市街地の状況	<p><b>恒常的なにぎわいが不足する中心市街地</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「エリアなかいち」の整備や「ぐるる」の運行により、新たな歩行者の流れを創出、駅前商業地の地価は上昇【P7】</li> <li>過去5か年の歩行者自転車通行量は横ばいであり、恒常的なにぎわい創出には至っていない【P7】</li> <li>第2期秋田市中心市街地活性化基本計画策定後、令和元年度に休日通行量が増加に転じており、新たな人の流れの創出および定着につなげる取組が急務【P7】</li> </ul> <p>取組効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○効果あり</li> <li>●効果なし</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>○「歩行者・自転車通行量」は、第2期中心市街地活性化基本計画策定（H29）以降、短期的には微増【P7】、「芸術文化施設利用者数」は増加【P46】</li> <li>●「人口の社会増加数」は減少傾向⇒CCRCによる新規分譲マンション供給で達成を目指す【P46】</li> <li>○「商業集積促進関連制度利用件数」や「市民活動施設等利用件数」は、目標達成済み【P46】</li> <li>●「中心市街地の観光入込客数」は横ばい【P46】</li> <li>●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。【45】</li> <li>●低未利用地の9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の使いやすさに対する不満を挙げている。【P45】</li> </ul>
人口と市街地構造	<p><b>市街地の拡散・低密度化の進行</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>総人口はH17をピークに減少、DID人口はH12をピークに減少に転じており、市街化区域全域で減少がみられる【P3】</li> <li>DID人口密度45.8人/haは県庁所在都市のうち全国ワースト6位の低水準【P4】</li> <li>中心部の秋田駅西口周辺や新屋駅周辺、河辺や雄和の集落全域で低密度化が顕著【P5】</li> </ul> <p>将来の見通し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和22年には秋田市総人口が約24.5万人となり、平成22年からの30年で約24%減少する見通し【P43】</li> <li>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【P44】</li> </ul> <p>市民の交通に関する意識</p> <p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「バスの利便性向上や路線運営適正化等」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い</li> <li>西部地域や北部地域、河辺地域を除く地域でバス路線の維持への要望が強い【P38】</li> <li>河辺地域では道路交通網の整備に対する要望が強い【P38】</li> <li>年代別では70歳以上の高齢者でバス路線維持への要望が強い【P38】</li> <li>バスや電車の利用しやすさの評価は6割が不満と回答【P39】</li> <li>バスを日常的に利用する人は少なく、特に雄和地域では7割が「バスを利用したことはない」と回答【P40】</li> <li>日常的に利用可能な自家用車を持たない市民は15%、このうち送迎も難しい人は37%（高齢化により今後増加する見込み）</li> </ul>

青字：過年度アンケートからの記載 緑字：今年度アンケートからの記載

▼社会情勢・交通環境の問題抽出と課題の認識（まとめ）（2/2）

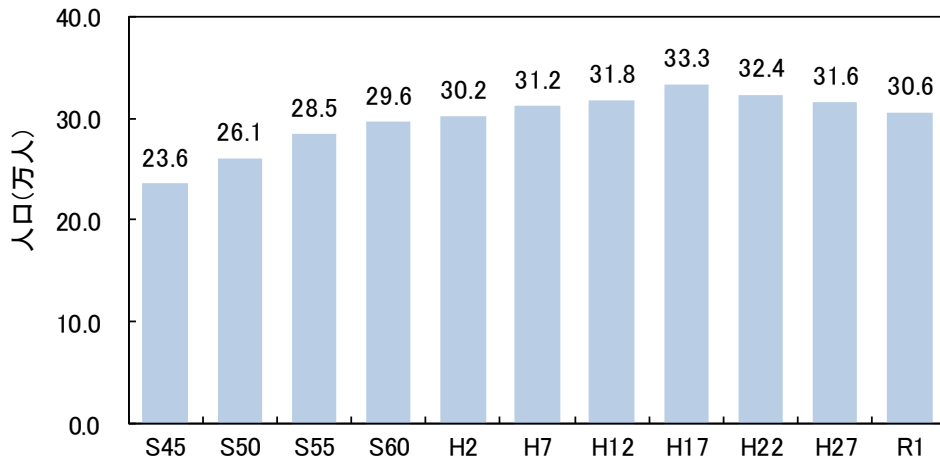
項目	社会情勢・交通環境の変化から抽出した問題点の整理結果
公共交通の状況	<p><b>公共交通のサービス水準の維持と利用者確保が課題</b></p> <p><b>鉄道</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道利用者は年々減少し近年は1万7千人/日を割り込む【P21】</li> <li>・秋田駅と土崎駅間に令和3年3月泉外旭川駅開業予定【P21】</li> </ul> <p><b>路線バス</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス利用者はH25をピークに年々減少（過去12年（H20～R1）において）【P26】</li> <li>・秋田駅から放射状ネットワークを形成、特に中心部⇄北部で高頻度運行【P22～24】</li> <li>・1日の運行本数が60本以上である「基幹的公共交通路線」の利用圏人口は総人口の4割程度【P25】</li> <li>・路線バスの運送収入は減少傾向にあり、赤字規模が拡大傾向【P27】</li> <li>・郊外の長距離系統で赤字がみられ、赤字系統利用圏の人口密度は28人/ha、黒字系統沿線に比べて低密度【P29】</li> <li>・公共交通を利用する理由は「交通費が安くすむ」が最多であるものの、運賃に不満を感じている人は3割</li> <li>・一方将来的にもバスを利用しないと思っている人は「運賃が高い」イメージを持つ人が多い（7割）【P28】</li> <li>・公共交通を利用しない理由は「利用したい時間帯に運行していない」が最多</li> <li>・待ち時間の長時間化、定時性の悪化、待合環境の悪化などで冬期に不満が増大【P18】</li> <li>・市民が望むサービスとして「リアルタイム運行情報」「ICカード」「わかりやすい運賃設定」への要望が高い</li> <li>・市民の乗換への抵抗意識は高く「乗り継ぐバスがすぐ到着する」ことが重視されている</li> </ul> <p><b>マイタウンバス</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市の負担額は増加傾向【P26】</li> <li>・南部線や西部線の県補助を受けていない長距離系統で運行欠損額が大きい【P32、P35】</li> <li>・路線別でみると利用者は西部線の利用者が最も多い【P32、P36】</li> <li>・収益は南部線と西部線で同程度【P32、P34】</li> </ul>
渋滞状況 自動車利用と	<p><b>高い自動車依存率、中心部に集中する交通と渋滞の発生</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車利用率は通勤通学時で6割と東北6県でも高水準、買物時は8割と更に自家用車依存の傾向が顕著となる【P9】</li> <li>・自動車利用の発着をみると中心部関連が半数を占め、中心部と土崎・広面・仁井田方面の往来が多い【P10】</li> <li>・主要渋滞箇所は市内35箇所、うち29箇所（83%）が中心部に集中【P11】</li> <li>・各種対策実施により市内各拠点と中心部との移動時間は短縮傾向【P12】</li> <li>・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が目標【P13】</li> </ul>
冬期の交通悪化	<p><b>冬期の事故や速度低下、移動制約</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・冬期は積雪に伴い通勤通学所要時間の長時間化や交通事故の多発といった問題が発生し、市民の移動の制約となっている【P18】</li> </ul>
関連法改正	<p><b>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（R2年度施行）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の多様な輸送資源の総動員による移動手段の確保【P42】</li> <li>・運賃やダイヤなど既存の公共交通サービスの改善の徹底【P42】</li> </ul>
新たな課題へ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ前後で日常的な外出を控える傾向がみられたほか、公共交通利用は微減、徒歩・自転車・自家用車利用が微増</li> </ul>

青字：過年度アンケートからの記載 緑字：今年度アンケートからの記載

## 1.2 現状と課題

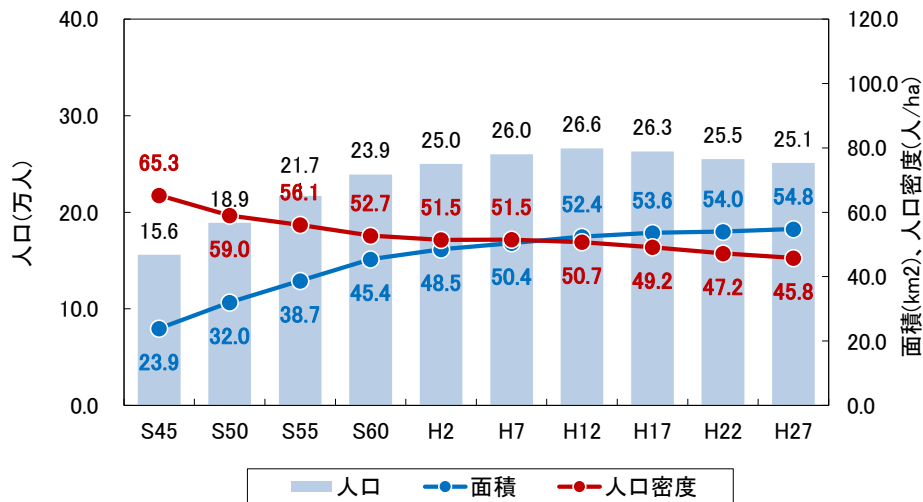
### (1) 秋田市の人口と市街地の状況

- 本市の人口は、令和元年 10 月 1 日時点で 306,178 人である。また、人口集中地区(DID 地区※)では昭和 45 年から平成 27 年の過去 45 年間で面積が約 2.3 倍、人口密度が約 0.7 倍となり、低密度な市街地形成が進行している。



▲秋田市の人口の推移

資料：国勢調査・秋田市人口世帯表



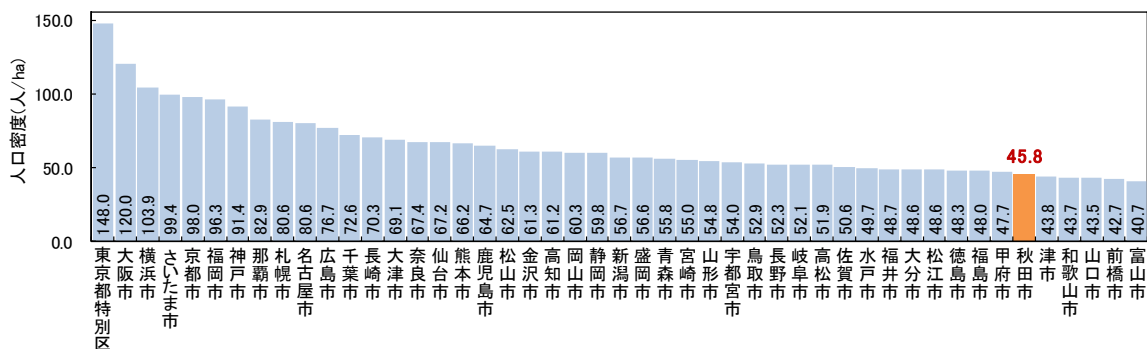
▲秋田市の DID の面積と人口密度の推移

資料：国勢調査

※人口は秋田市 DID 内人口、密度はグロス人口密度

※DID（人口集中地区）とは、市区町村の境界内で人口密度の高い基本単位区（原則として人口密度が 1km<sup>2</sup> 当たり 4,000 人以上の国勢調査区基本単位）が連たんで、その人口が 5,000 人以上となる地区のことである。

- 本市の DID の人口密度は 45.8 人/ha であり、全国全市町村平均である 67.9 人/ha をも下回る状況にある。また、この数値は平成 27 年時点で全国の県庁所在地 47 都市中 42 位である。

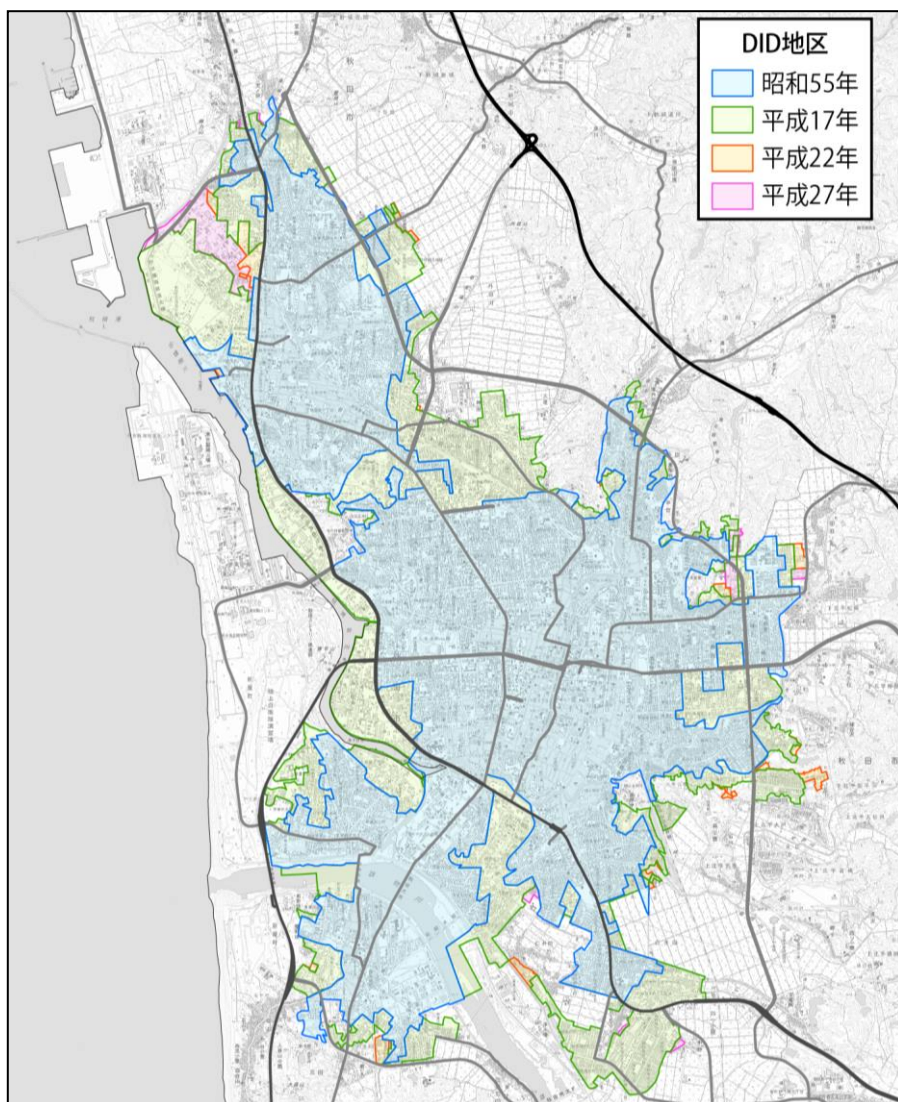


▲全国の県庁所在地の DID の人口密度

資料：平成 27 年国勢調査

●DID エリアの変遷

- 本市の DID の東西南北の範囲は昭和 55 年から大きく変わっていないが、国道 7 号沿線にあたる縁辺部で徐々に拡大してきた。

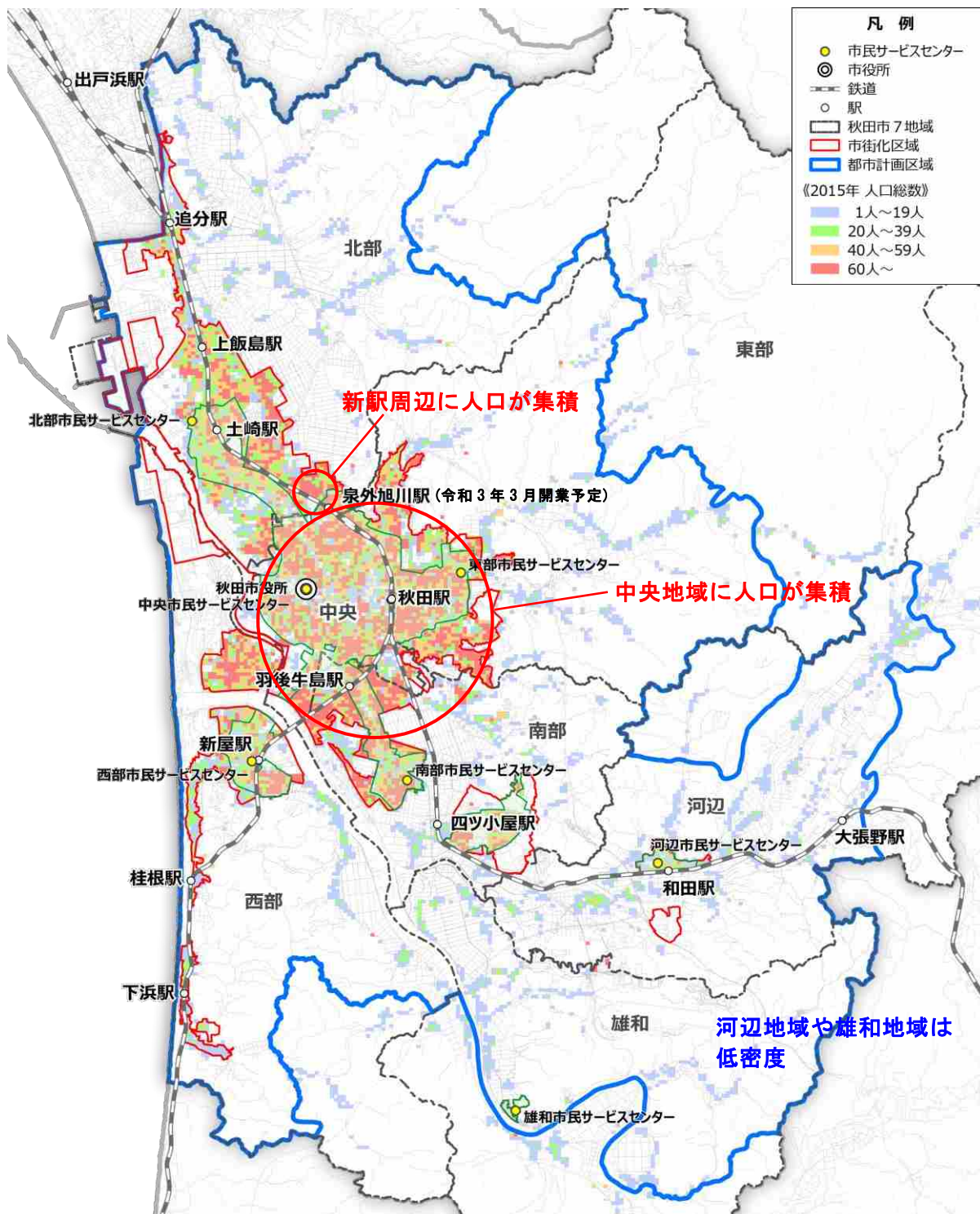


▲秋田市 DID の推移

資料：国勢調査

●人口分布

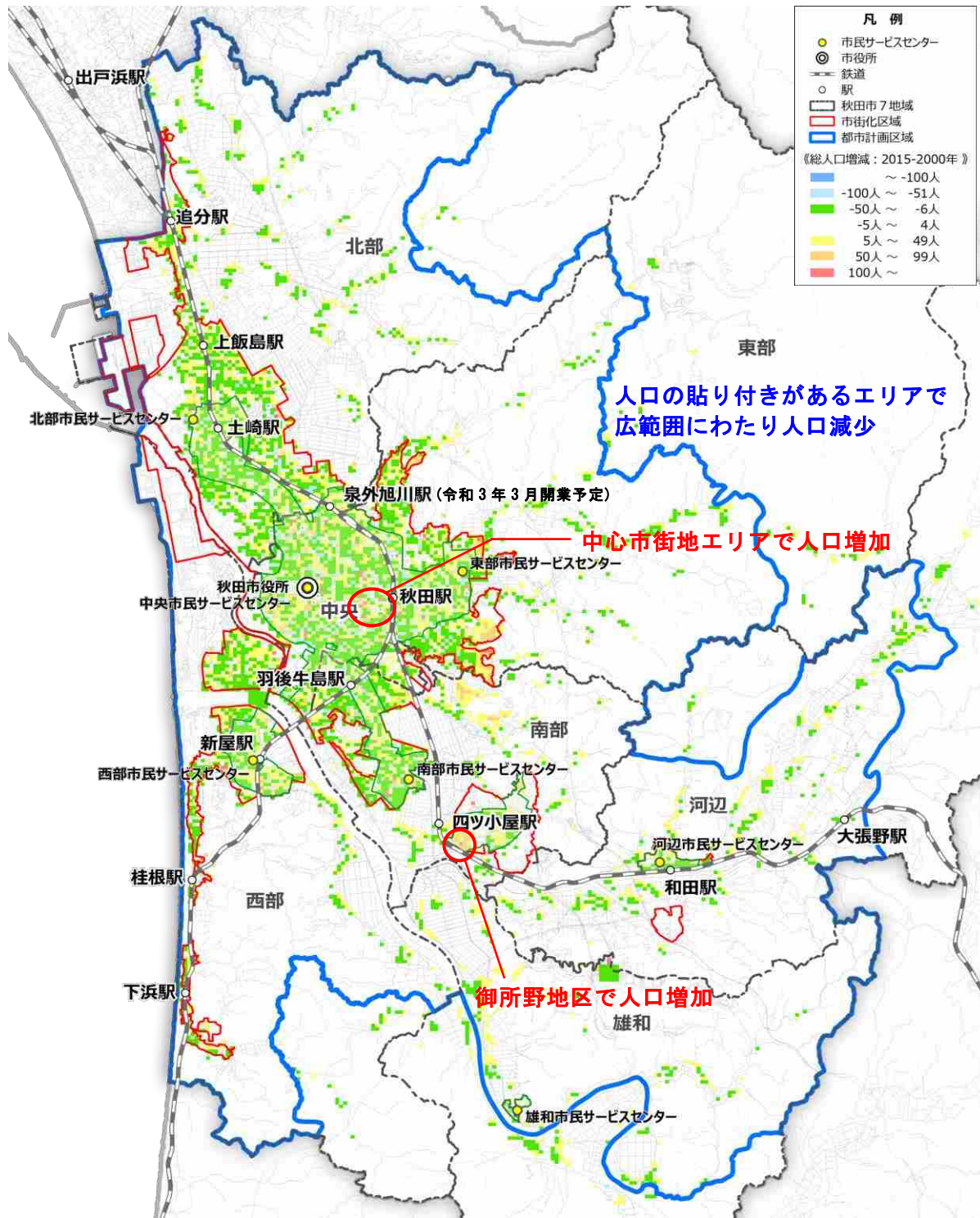
- ・中央地域に人口が集積しており、令和3年に開業予定の新駅「泉外旭川駅」周辺についても人口集積がみられる。
- ・その他の周辺地域では、北部地域の土崎駅周辺や西部地域の新屋駅周辺で人口集積がみられるが、その他の駅周辺は集積度が低い。
- ・河辺地域や雄和地域は全域で低密度な状況。



資料：平成27年国勢調査 100mメッシュ

●人口増減の分布

- ・人口は、市域全体で減少がみられる。
- ・一方、秋田駅西側の中心市街地エリアや南部の御所野地区で人口増加がみられる。



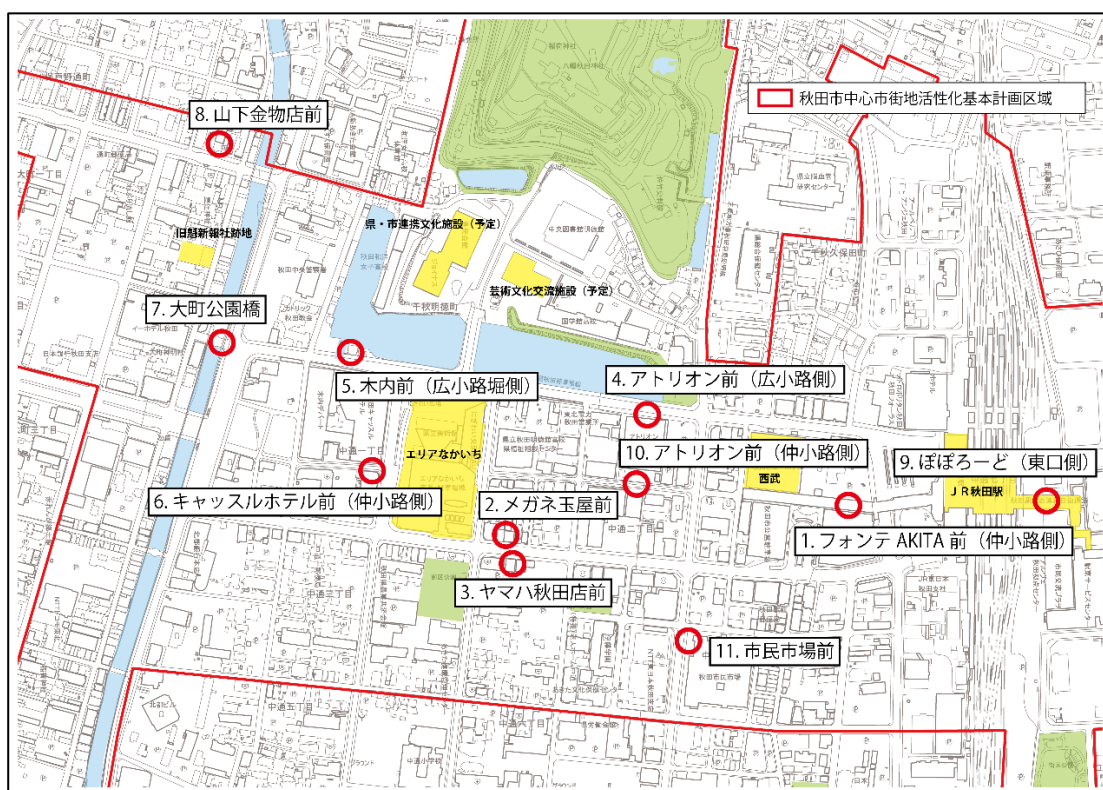
▲総人口の増減数（平成 27 年-平成 12 年）  
資料：各年国勢調査 100mメッシュ

多核集約型の都市構造の形成を促進する交通環境の整備が必要

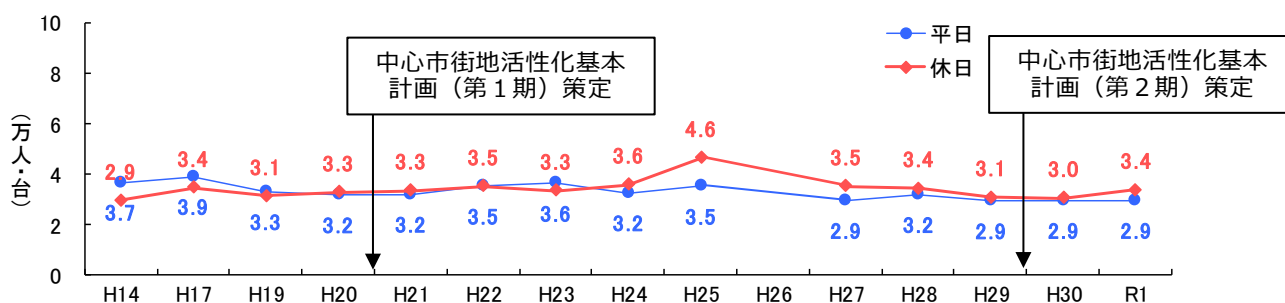


(2) 中心市街地の状況

- 秋田市内の市街地の拡散が進む一方で、中心市街地におけるにぎわい創出及び地域活性化を目的として平成 20 年度に「秋田市中心市街地活性化基本計画」（第 1 期計画）を策定した。
- 第 1 期計画に基づく「エリアなかいち」の整備や各種ソフト事業、中心市街地循環バスの運行開始等により、新たな人の流れを創出したものの、恒常的なにぎわい創出には至っていない。
- このような状況を踏まえて平成 29 年度に「秋田市中心市街地活性化基本計画」（第 2 期計画）を策定し、中心市街地のにぎわい創出に引き続き取り組んでいる。
- 休日歩行者自転車交通量については、平成 25 年度以降減少傾向にあったが、令和元年度に増加に転じた。



▲歩行者・自転車交通量の調査地点【中心市街地（駅前含む）】計 11 箇所

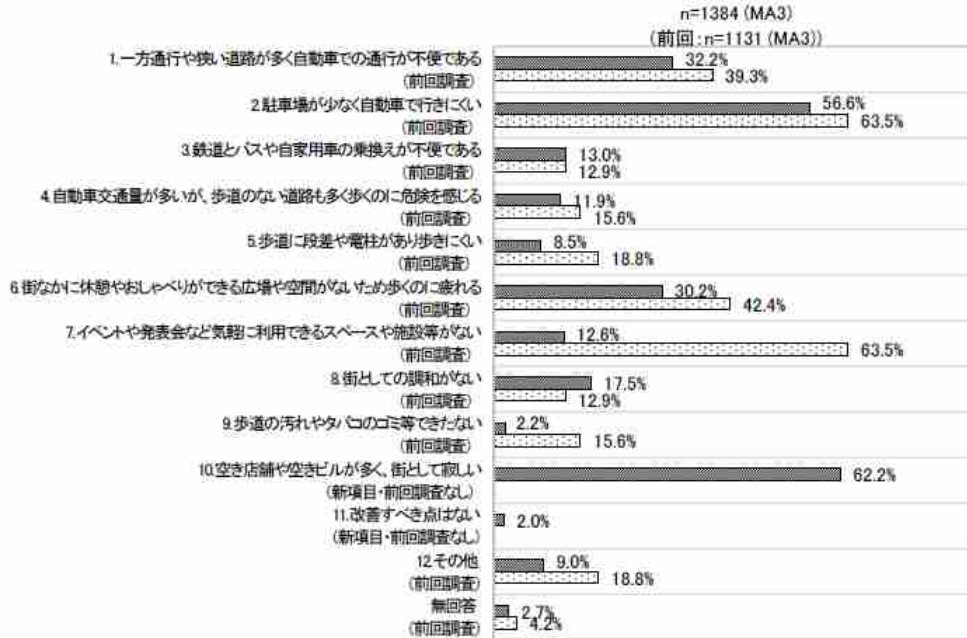


▲秋田市中心部 11 地点の歩行者・自転車交通量の推移

資料：秋田市中心市街地活性化基本計画  
 秋田市中心市街地歩行者自転車通行量調査結果  
 ※平成 26 年は調査時期・地点が例年と異なるため対象外

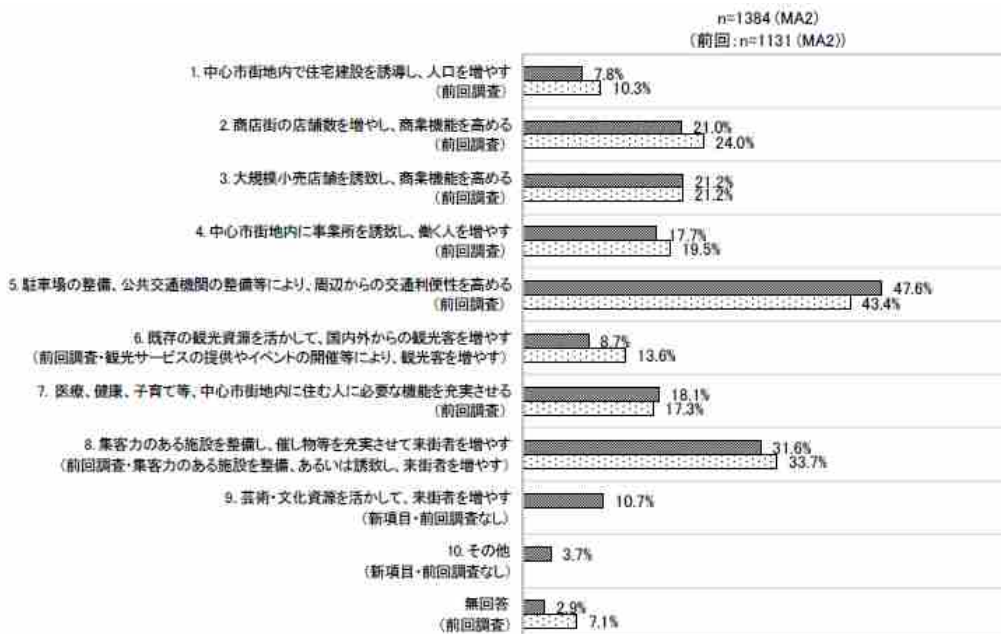
● 中心市街地の課題

- 中心市街地の改善すべき点として、「駐車場が少なく自動車で行きにくい」ことが上位に挙げられている。
- また、駐車場の整備、公共交通機関の整備等により、周辺からの交通利便性を高めることが必要とされている。



▲ 中心市街地の改善点

資料：秋田市中心市街地活性化計画市民アンケート調査（平成 28 年 1 月実施）



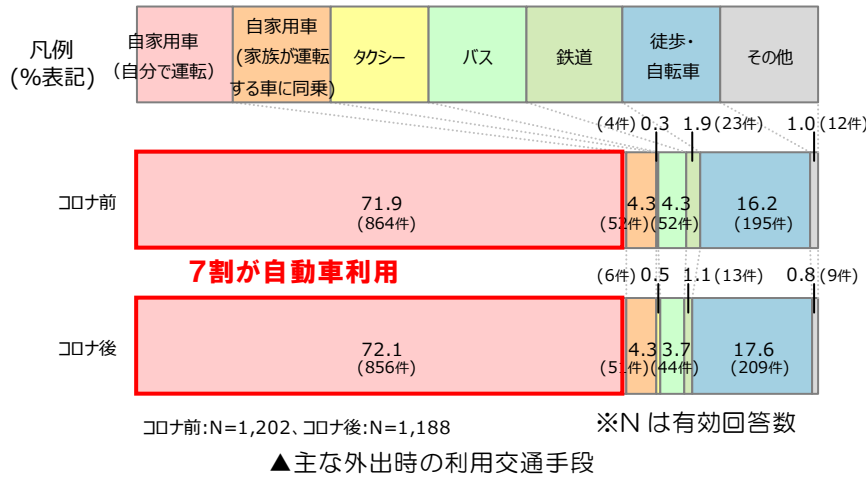
▲ 今後の中心市街地のまちづくりに求めること

資料：秋田市中心市街地活性化計画市民アンケート調査（平成 28 年 1 月実施）

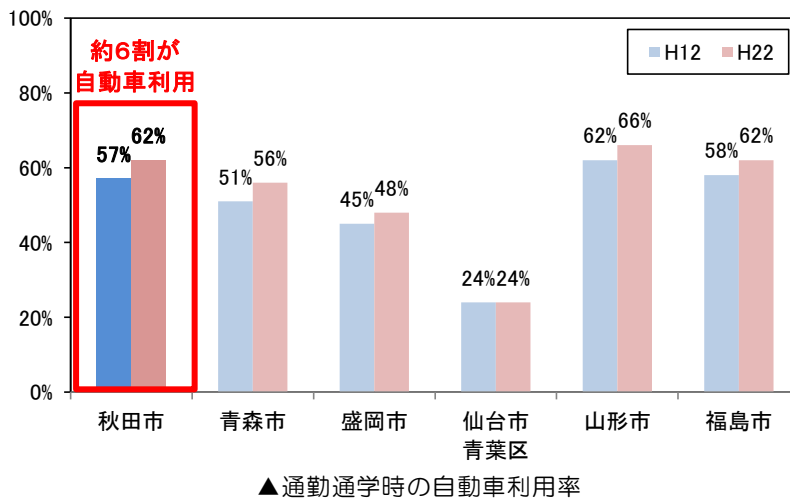
中心市街地の恒常的なにぎわいを創出するための交通環境の整備が必要

### (3) 自動車利用と渋滞状況

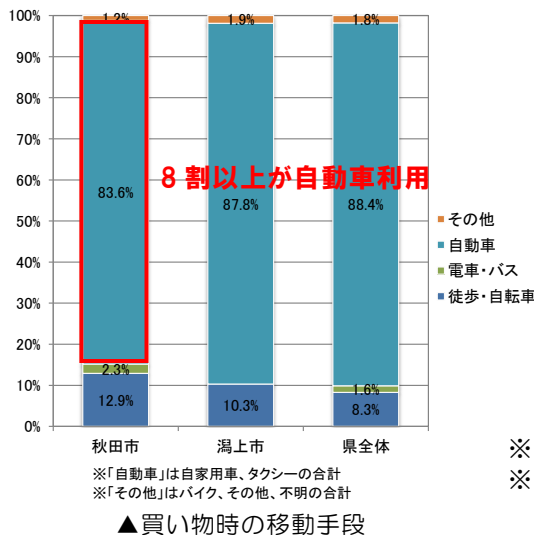
- 本市では自動車依存が進行しており、通勤通学における自動車利用率は、東北6県の県庁所在都市の中でも高い水準である。
- 買物時については通勤通学時を更に上回る8割以上の自動車利用率である。



※コロナ前：新型コロナウイルス感染症発生前（2019年12月以前）  
 ※新型コロナウイルス感染症発生後を踏まえた現時点  
 資料：秋田市の公共交通に関するアンケート調査(令和2年10月)

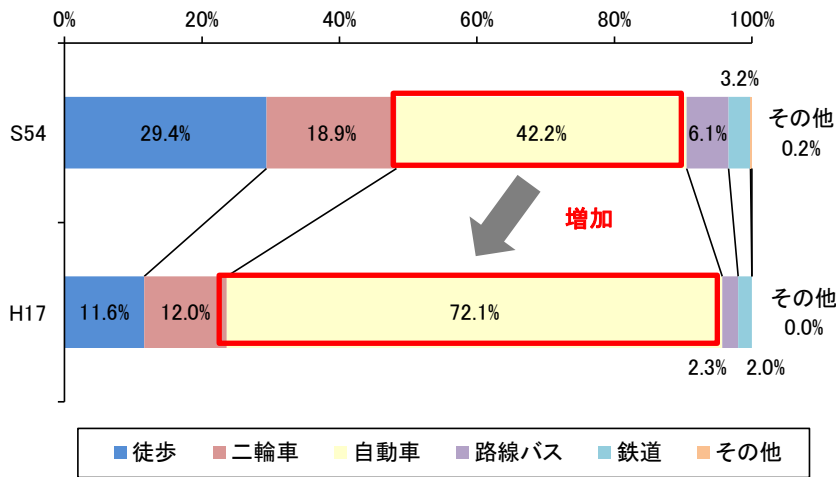


※当地に常住し自市または自区で従業・通学する人を対象(利用交通手段「不詳」を除く(複数回答あり))  
 ※「自家用車」、「ハイヤー・タクシー」の合計  
 資料：国勢調査



※「自動車」は自家用車、タクシーの合計  
 ※「その他」はバイク、その他、不明の合計  
 資料：秋田県買い物動向調査(平成23年)

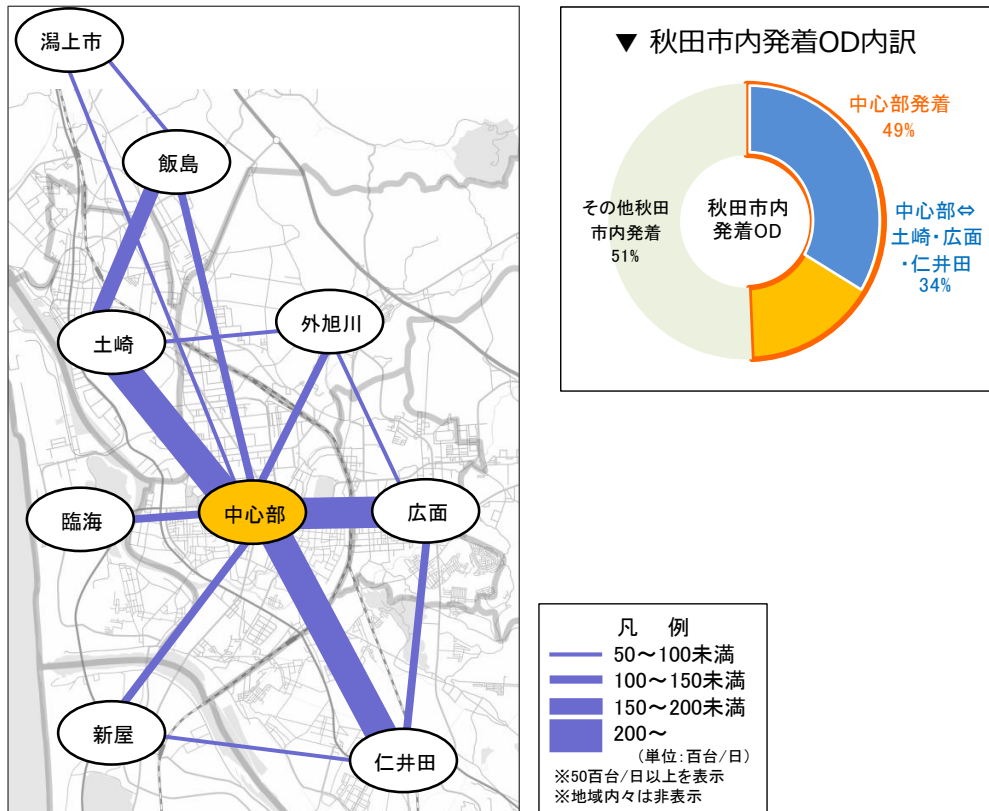
【参考】



▲秋田都市圏の代表交通手段構成の変化

●秋田市関連発着 OD 内訳

- 自動車交通については、秋田市内発着 OD の約半数が中心部発着であり、特に中心部と土崎方面、広面方面、仁井田方面の発着が多い。

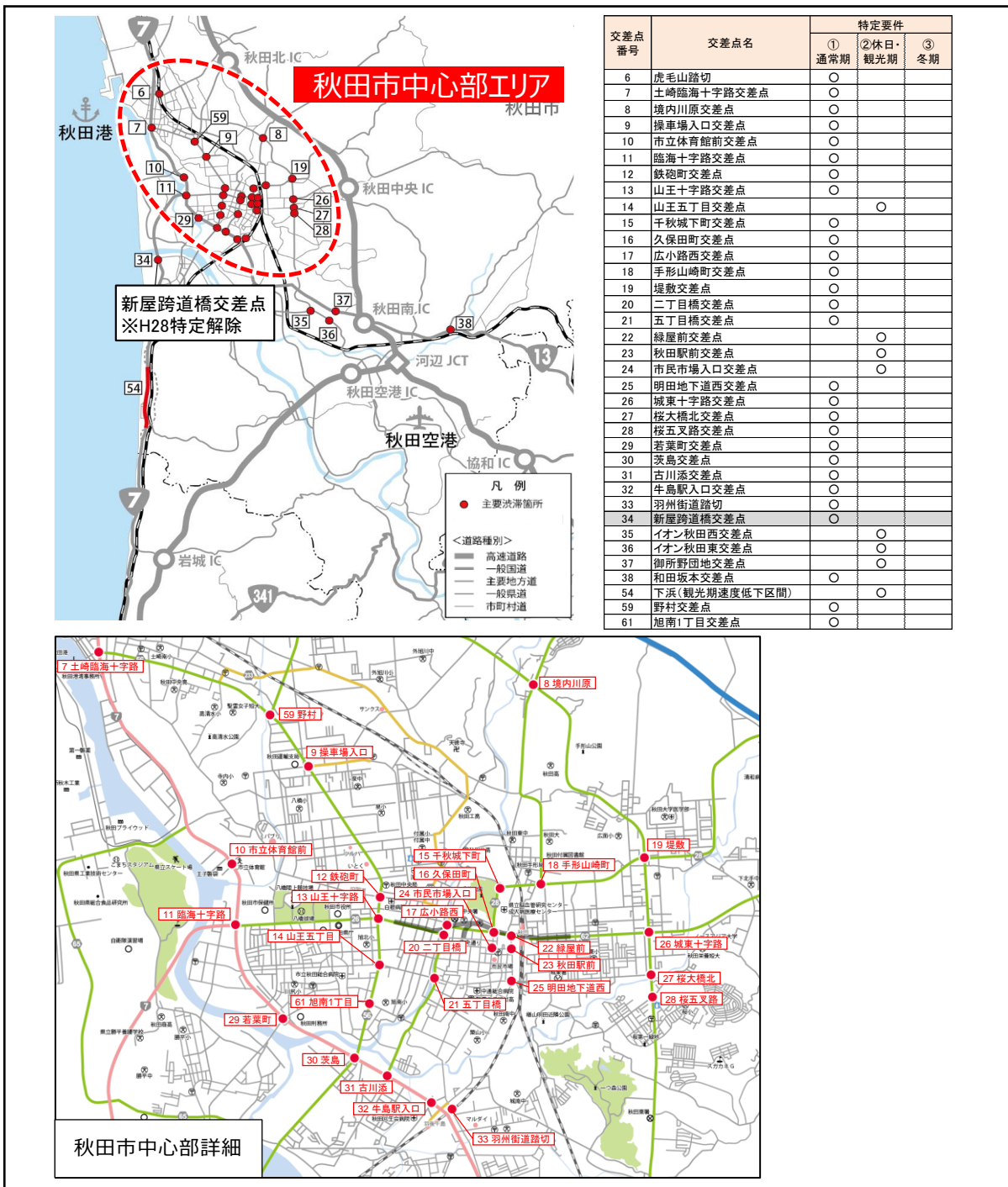


▲秋田市内 OD 内訳

資料：平成22年道路交通センサスに基づく平成22年現況 OD

●秋田市内の渋滞状況

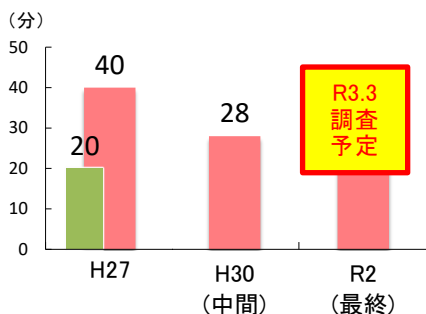
- 秋田県渋滞対策推進協議会において検討された県内の渋滞箇所について、最新の交通データを基に渋滞が多発している箇所や特定日に混雑している箇所を抽出し、道路利用者や民間事業者(トラック協会、バス協会、ハイヤー協会)、道路管理者(県・市町村)の意見を踏まえ、平成 25 年 1 月に「秋田県主要渋滞箇所」が特定された。
- 平成 27 年度に秋田南バイパス(秋田市新屋愛宕町~新屋三ツ小屋 延長=2.2km)の 4 車線拡幅が開通し、その翌年に新屋跨道橋交差点の渋滞が解消し特定解除となった。
- 現在、市内 35 箇所のうち 29 箇所(83%)が秋田市中心部エリアに集中している。
- 今後、主要渋滞箇所については、最新交通データおよび地域の交通状況を踏まえ、随時見直しが行われるものである。



▲秋田市中心部の主要渋滞箇所(令和2年3月19日) 資料：秋田県渋滞対策推進協議会

●主要拠点間移動時間

- ・秋田市内の各拠点間のピーク時間帯所要時間は短縮傾向にある。
- ・西部市民 SC→秋田駅西口を除く3ルートで冬季調査時の速度低下が著しい。



■ : 4地域の市民SCから秋田駅の朝ピーク時の所要時間平均値  
 ■ : 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査による通常期参考値

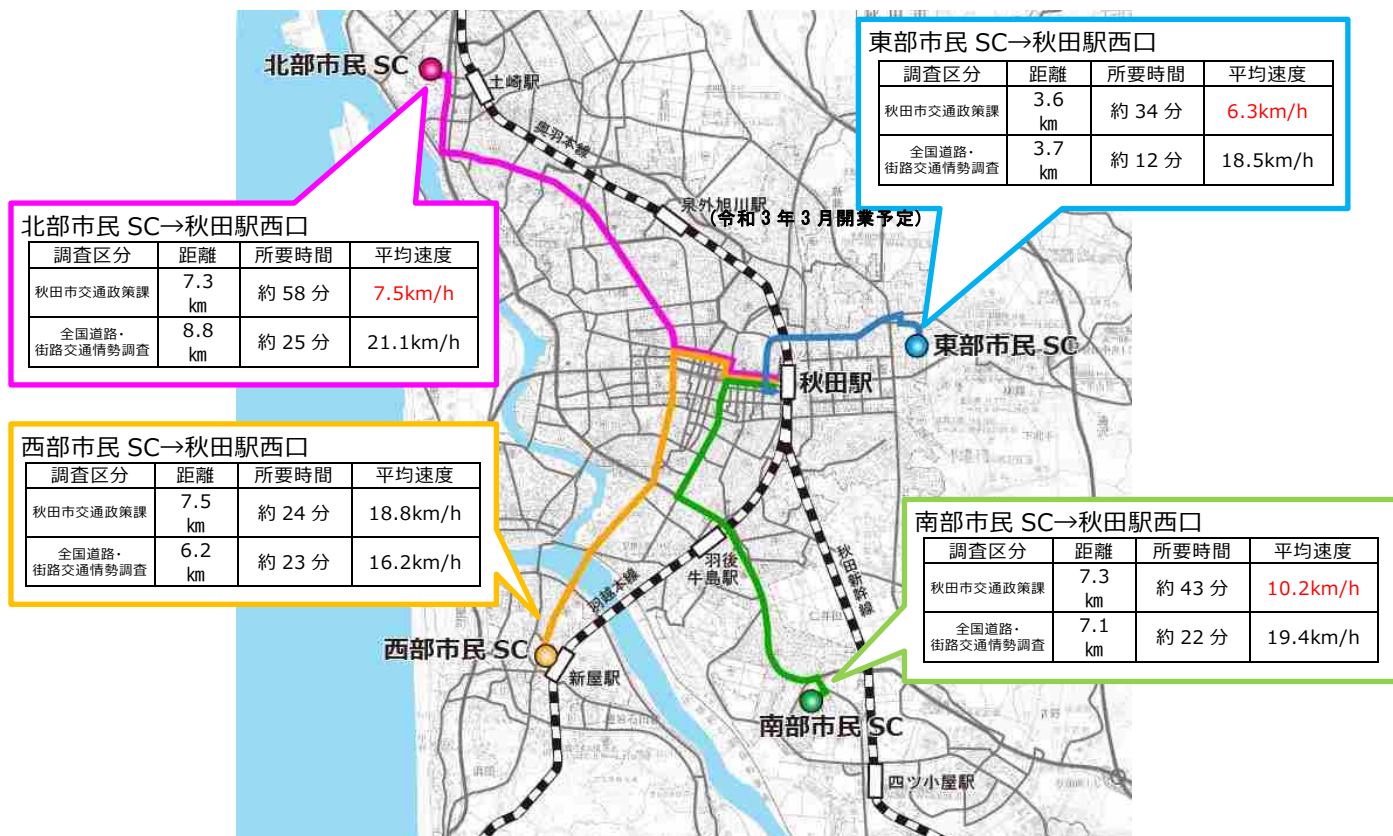
▲ 拠点間のピーク時間帯平均所要時間

資料：秋田市交通政策課

※4地域の市民SCから秋田駅の朝ピーク時の所要時間を計測（各年3月に実施）

平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

※センサス区間は混雑時旅行速度を用い、市町村道路は40km/hで算出



▲各拠点間のピーク時間帯所要時間（平成27年度実測値と統計値の比較）

資料：秋田市交通政策課

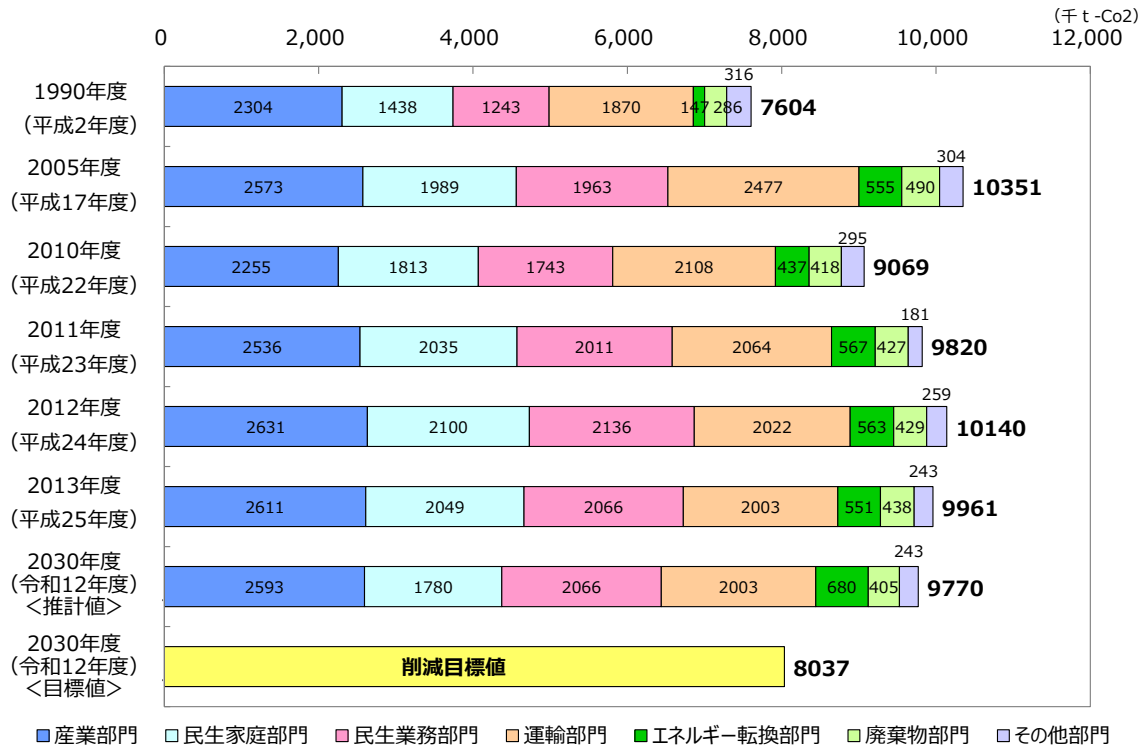
※4地域の市民SCから秋田駅の朝ピーク時の所要時間を計測（平成28年3月に実施）

平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

※センサス区間は混雑時旅行速度を用い、市町村道路は40km/hで算出

●秋田県の二酸化炭素排出量の状況

- ・運輸部門における二酸化炭素排出量のうち、大半は自動車交通によるものであり、このままいけば令和12年度においても横ばい状態であることが想定されている。
- ・令和12年度には、平成25年度より約2割削減の方向で目標が設定されている。

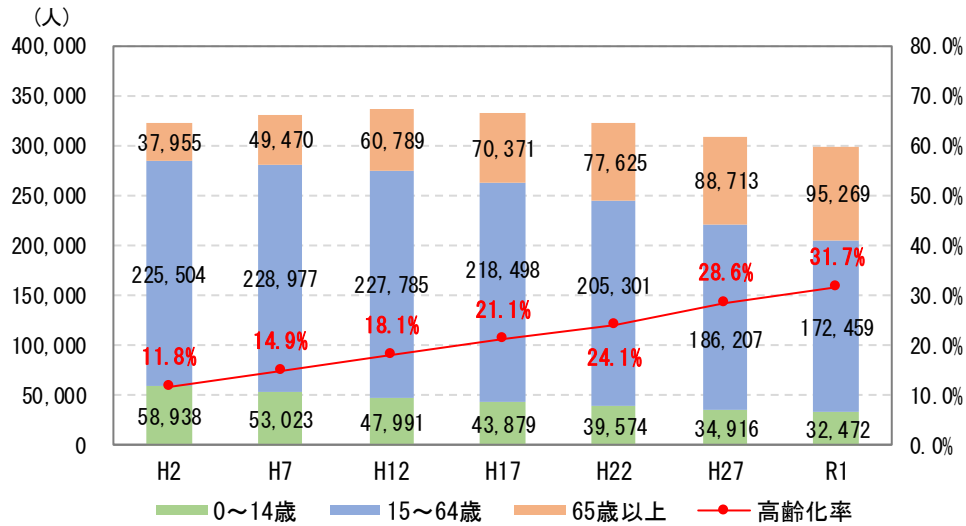


▲秋田県の二酸化炭素排出量と削減目標値

出典：第2次秋田県地球温暖化対策推進計画(平成29年3月秋田県)

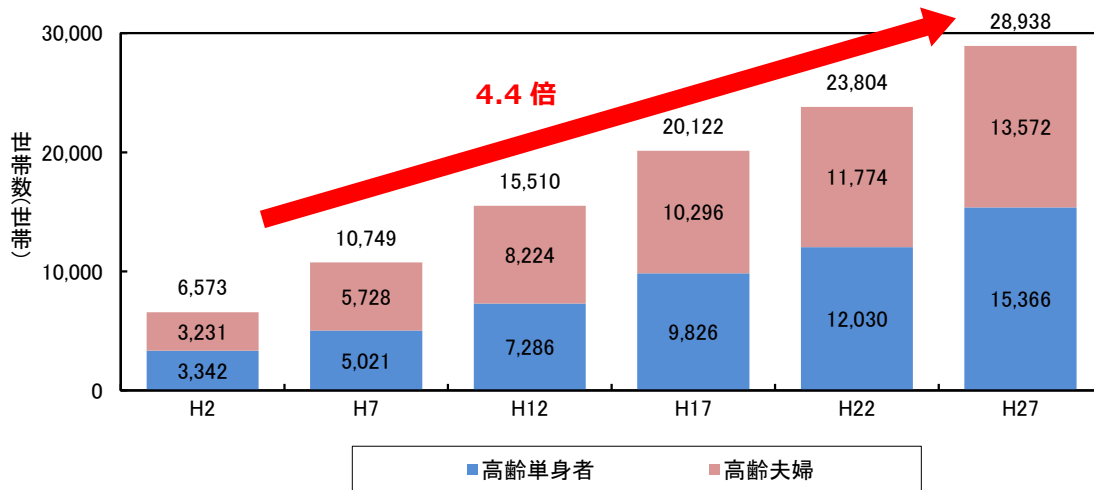
(4) 高齢化と交通事故の状況

- ・秋田市の高齢化率は、平成2年の12%程度から平成27年は30%程度と2倍以上に達しており、高齢化の進行が著しい。
- ・高齢化の進行に伴い高齢者世帯数も年々増加傾向であり、平成27年は平成2年の約4.4倍であり、今後もさらに増加することが想定される。



▲年齢3区分別人口および高齢化率

資料：国勢調査・秋田市人口世帯表



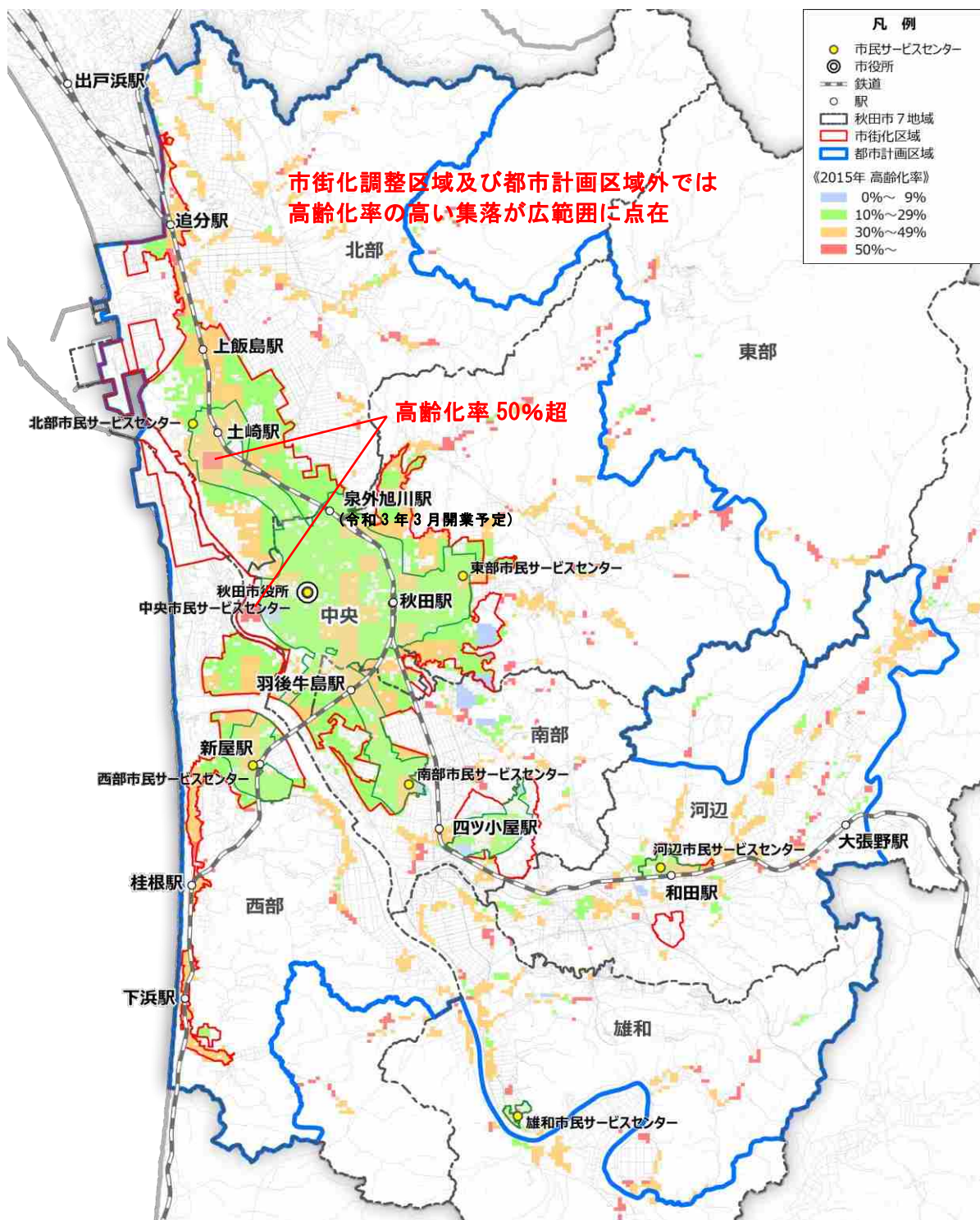
▲65歳以上の高齢者単身および高齢者夫婦世帯数の推移

資料：国勢調査



●高齡化率の分布

- ・市街化区域内でも土崎駅周辺などで高齡化率 50%超の地区が存在。
- ・市街化調整区域及び都市計画区域外では、高齡化率の高い集落が広範囲に点在。

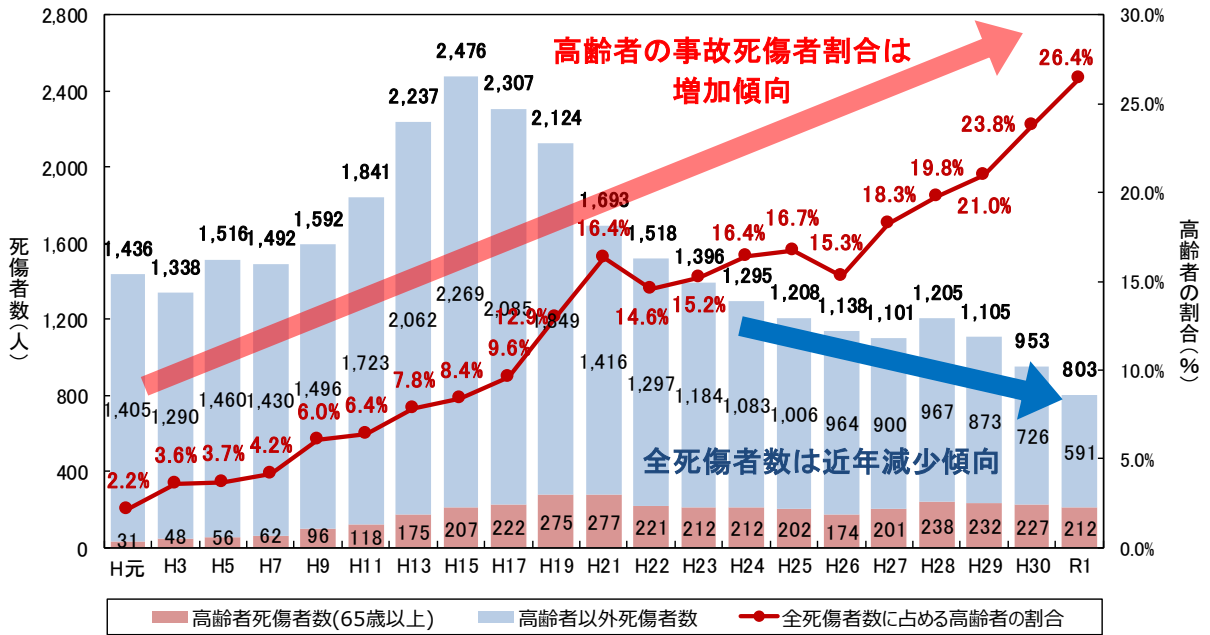


▲高齡化率の分布状況（平成 27 年）

資料：平成 27 年国勢調査 100mメッシュ

●高齢者関連の交通事故発生状況

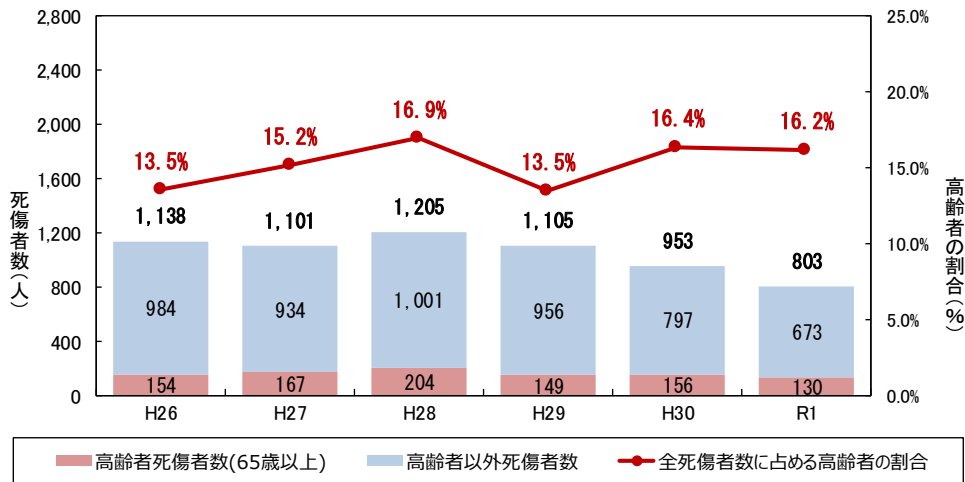
- ・秋田市内の交通事故死傷者数は平成 15 年をピークに減少傾向にある一方、死傷者数に占める高齢者の割合は増加傾向にある。



▲秋田市内における交通事故死傷者数の推移①

資料：交通統計(秋田県警察本部)

※高齢者死傷者数は県警の管轄の関係上、市外の数も含む

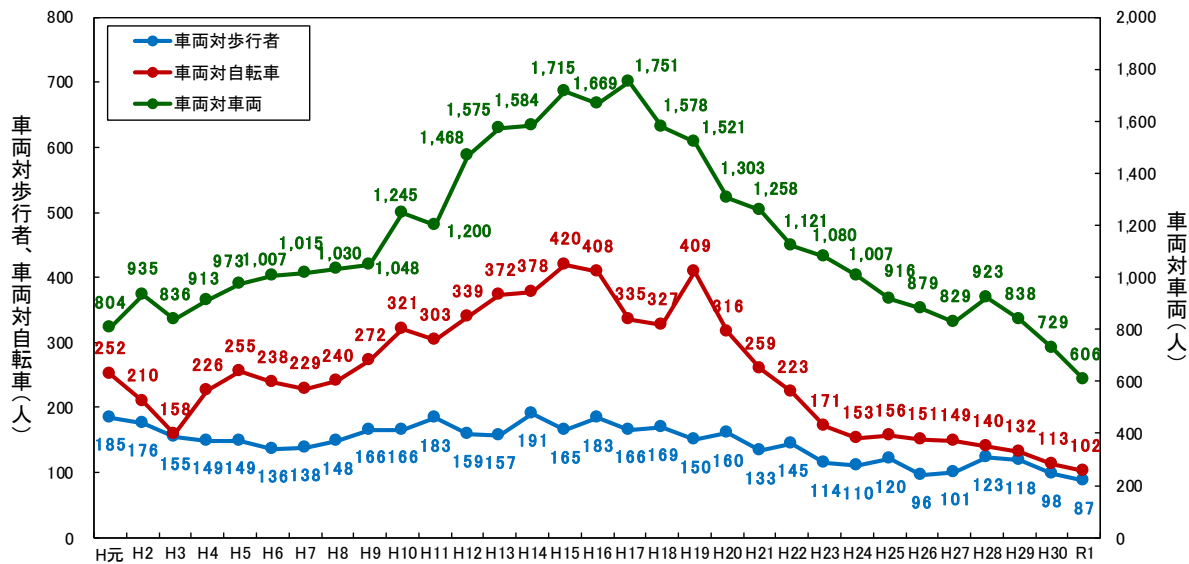


▲秋田市内における交通事故死傷者数の推移②

資料：秋田市交通政策課資料

●交通手段別交通事故発生状況

- ・事故死傷者数を当事者別でみると、車両対車両および車両対自転車は減少を続けているが、車両対歩行者は横ばいから微減傾向となっている。



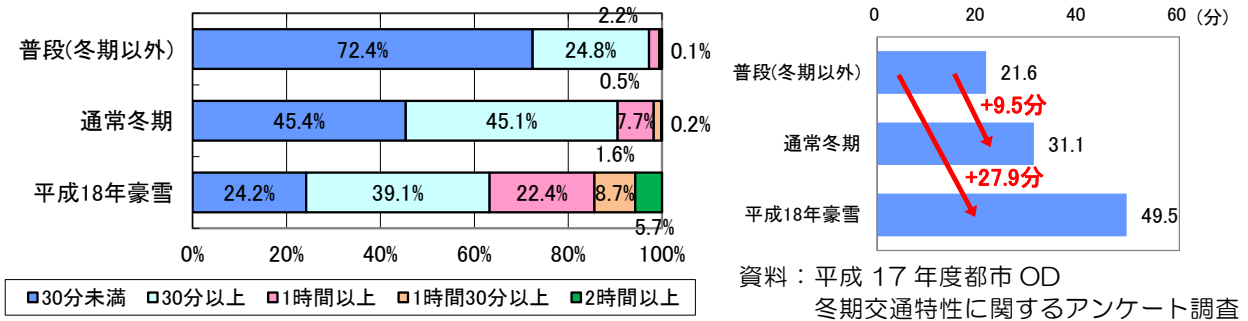
▲秋田市内車両対歩行者・自転車・車両事故死傷者数

資料：秋田市交通政策課

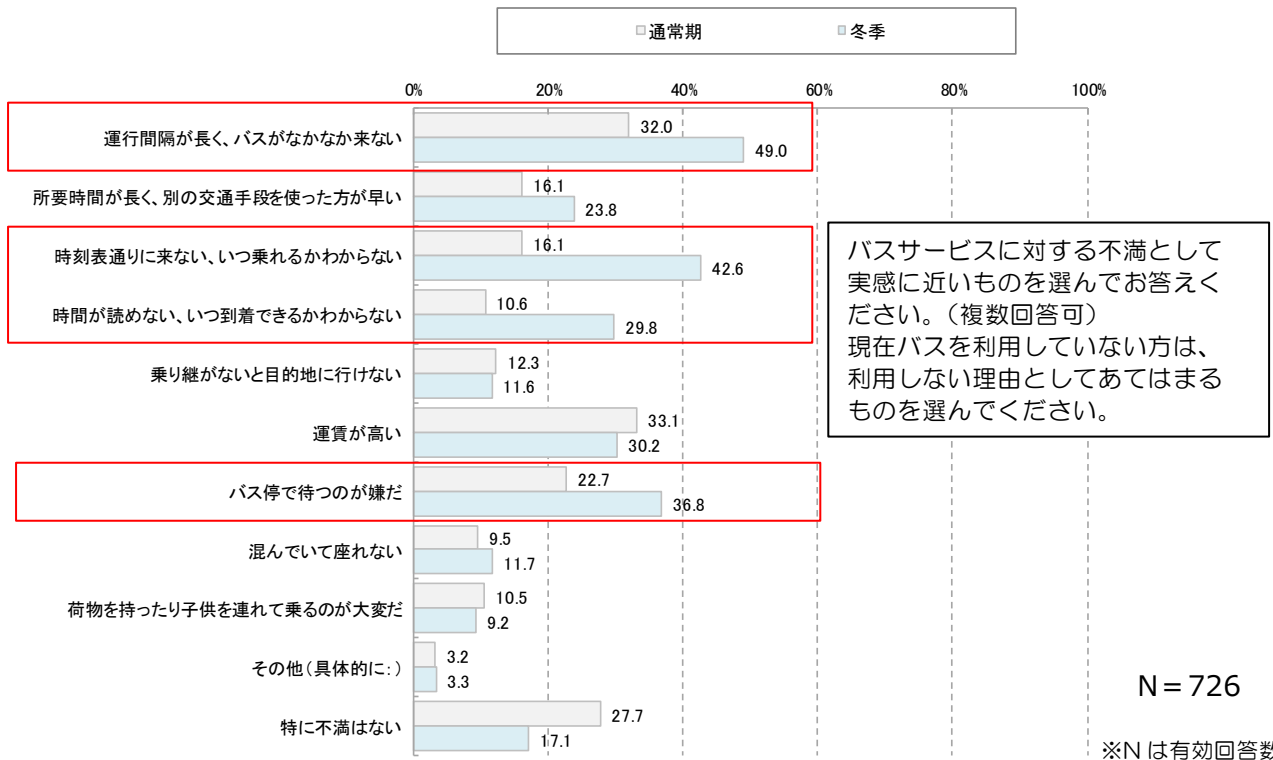
高齢者が利用しやすい道路空間の整備や安全な移動手段の確保が必要

(5) 冬期交通条件の悪化

- 秋田市においては、冬期の積雪時には道路交通の速度低下が発生しており、通常期と比べて渋滞の悪化や通勤・通学時間の増大が見られる。
- バス利用の面でも、多くの項目で通常期に比べて冬期に不満割合が高くなっており、特に待ち時間の長さや待ち合い環境、定時性悪化に対する不満が大きい。
- また、秋田県では雪の多い12月～2月の事故発生が多く、冬期の道路走行環境の改善は地域的な課題となっている。

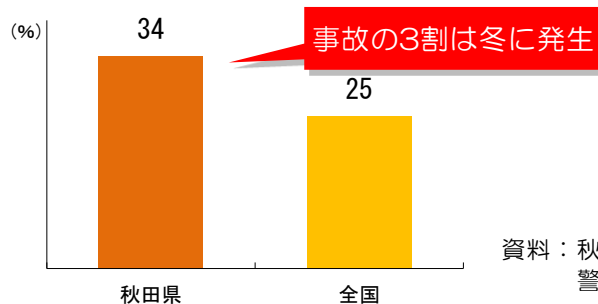


▲通勤・通学の所要時間



▲バスサービスに対する不満状況

資料：バスに関する市民意識調査 平成30年3月実施



資料：秋田県警察本部資料 警察庁資料

▲12～2月の事故発生割合(平成30年)

(6) 歩行者および自転車を取り巻く環境

(歩行者関連)

- ・令和元年度に「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」の提言において、『居心地が良く歩きたくなるまちなか』からはじまる都市の再生』が示された。
- ・令和2年度には「まちなかウォークアブル推進プログラム」として、関連予算や税制改正の内容が示された。
- ・秋田市においても「ウォークアブル推進都市」に賛同している。

令和元年6月26日 「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」の提言

『居心地が良く歩きたくなるまちなか』からはじまる都市の再生』

令和2年度

『まちなかウォークアブル推進プログラム』

関連予算、税制改正、検討会・懇談会、事例集とりまとめ 等実施  
 施策推進パートナー「ウォークアブル推進都市」：202 団体（秋田市含む）が賛同

令和2年度税制改正

公共空間の拡大につながる民地の開放・施設の改修等を推進

〇 居心地が良く歩きたくなるまちなか創出のための特例措置の創設

- ① 公共空間の拡大を図るため公共施設等の用に供した土地及び当該土地の上に設置した償却資産に係る課税の特例  
 【固定資産税（土地・償却資産）・都市計画税（土地）】  
 道路、広場等の用に供する土地及びこれらの上に設置された芝生、ベンチ等の償却資産の課税標準額を5年間1/2に軽減
- ② 公共空間の充実を図るために改修した家屋（原則として1階部分）に係る課税の特例  
 【固定資産税・都市計画税】  
 オープン化（ガラス張り化等）した改修後の家屋（※）のうち市町村の認める範囲（不特定多数の者が自由に交流・滞在できるスペースに限る）の課税標準額を5年間1/2に軽減  
 （※）食事施設、購買施設、休憩施設、案内施設その他これらに類するものに該当するもの  
 → (1)人中心のまちなかへの修繕・改変（リノベーション）



1階をガラス張りの店舗にリノベーションするとともに、民間敷地の一部を広場化（岩崎園日南市）



「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりのキーワード

Walkable Eye level Diversity Open



※「→」は懇談会の提言としてまとめられた「国による10の施策」へにおける関連項目

予算・税制等のパッケージ支援により、公共空間の拡大・改変・利活用を推進



資料：国土交通省資料「まちなかウォークアブル推進プログラム」（令和2年度予算決定時点版）

(自転車関連)

- 平成 24 年度には国土交通省・警察庁による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定され、平成 25 年度の道路交通法の一部改正では、自転車の通行方法が明確にされた。
- 令和 2 年度には道路交通法の一部改正により、自転車運転中の危険行為について新たに「あおり運転」が追加された。

**平成 23 年 10 月**

「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」

(警察庁)

- 自転車は「車両」であるということの徹底
- 「車道を通行する自転車」と「歩道を通行する歩行者」の双方の安全を確保

**平成 24 年 4 月**

みんなにやさしい自転車環境

—安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言—

(安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会)

- 自転車通行空間の計画
- 自転車通行空間の設計
- 利用ルールの徹底
- 自転車利用の総合的な取組

**平成 24 年 11 月**

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

(国土交通省・警察庁)

**平成 25 年 12 月** 道路交通法の一部改正

路側帯の通行方法、警察官による自転車の検査 等

**平成 27 年 6 月** 道路交通法の一部改正

自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定

**平成 29 年 5 月**

自転車活用推進法の施行

(国土交通省)

- 自転車専用道路等の整備
- 路外駐車場の整備等
- シェアサイクル施設の整備
- 自転車競技施設の整備 など

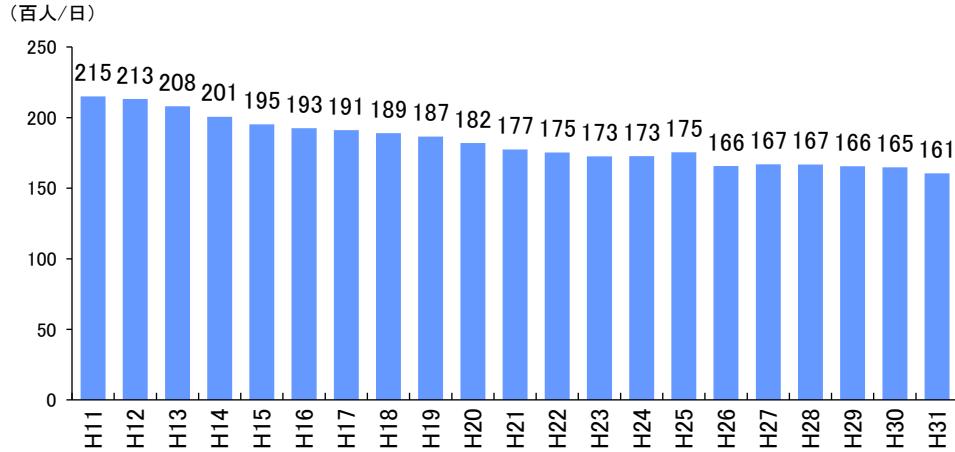
**令和 2 年 6 月** 道路交通法の一部改正

自転車運転中の危険行為 15 項目を規定

(7) 公共交通の状況

① 鉄道

- 本市の公共交通のうち鉄道については、秋田駅その他 10 の駅において、秋田新幹線、奥羽本線、羽越本線、追分駅から男鹿線が運行されており、市内外の交通を分担している。
- 令和 3 年 3 月には奥羽本線に新駅「泉外旭川駅」が開業予定となっている。
- JR 駅 1 日平均乗車人員の推移をみると、徐々に減少しており、直近 6 ヶ年は 1 万 7 千人を割り込んでいる。



▲ JR 駅 1 日平均乗車人員の推移 (秋田市内有人駅計)

※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

資料：東日本旅客鉄道株式会社ホームページ

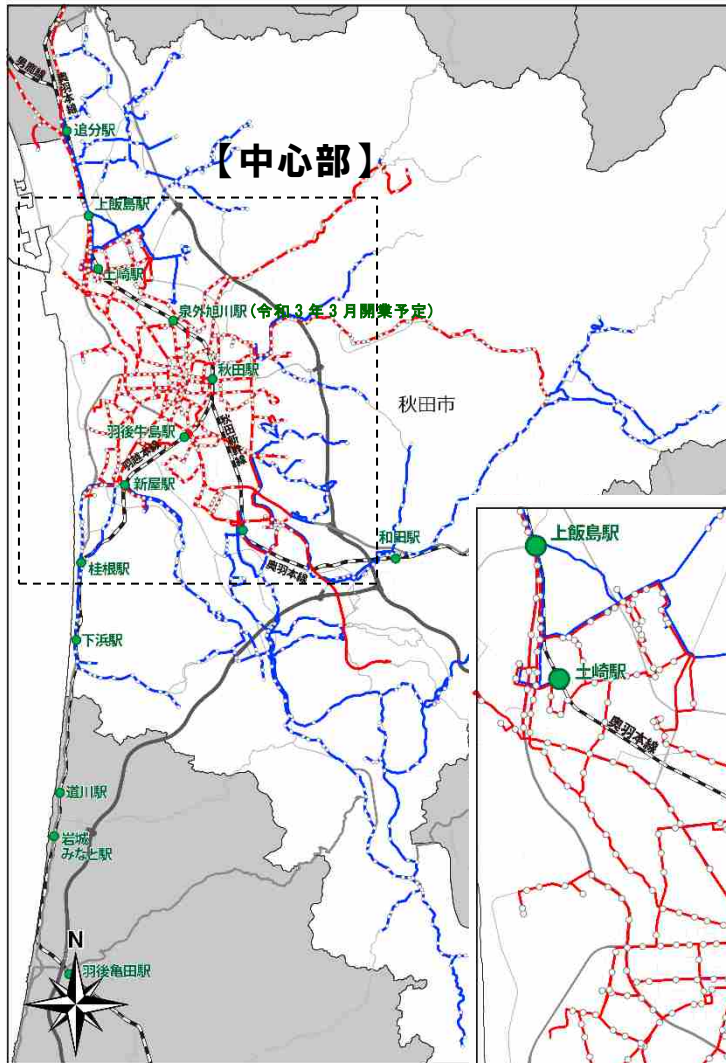


▲ 秋田市内鉄道網図

## ②バス路線

- ・路線バスは 44 路線 109 系統、マイタウン・バスは 18 路線 57 系統、合計 62 路線 166 系統が運行されており、秋田駅を中心に放射状のネットワークを形成している(路線・系統数は令和元年度(バス会計年度：平成 30 年 10 月～令和元年 9 月)時点の公表値)。

### 【市全域】



### 【中心部】



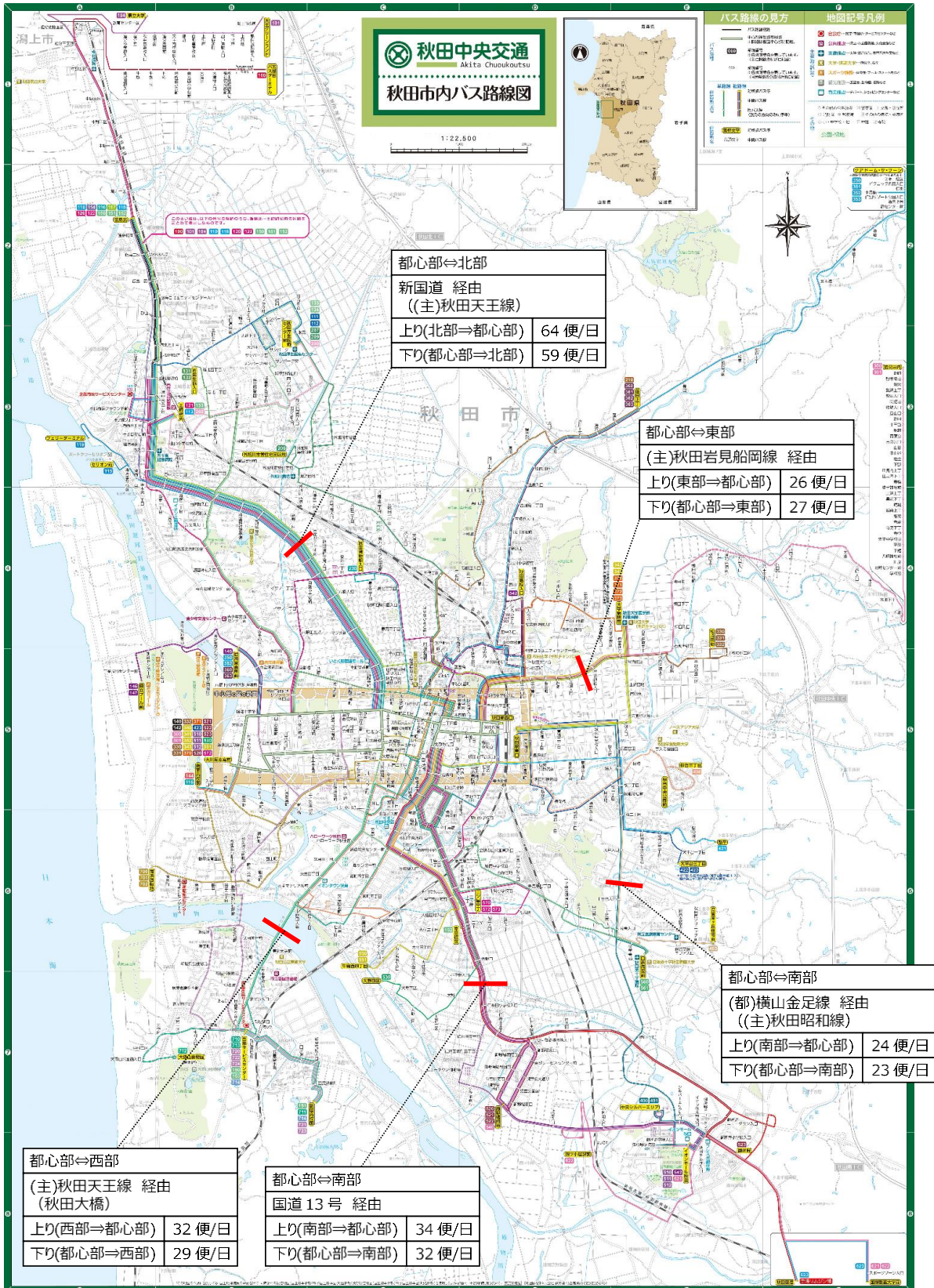
※路線図は令和元年 10 月現在

凡 例	
<span style="color: red;">—</span>	路線バス
<span style="color: blue;">—</span>	マイタウン・バス
<span style="border-bottom: 1px solid black; width: 20px; display: inline-block;"></span>	鉄道

▲秋田市のバス路線図(路線バス、マイタウン・バス)



- 路線バスは都心部と地域中心を結ぶ重要な交通手段となっている。
- 最も路線が集中している都心部⇔北部の新国道((主)秋田天王線) 経由は一日に 123 本運行しており、幹線としての高いサービス水準が確保されている。



資料：秋田中央交通株式会社  
※令和 2 年 7 月時点時刻表より作成

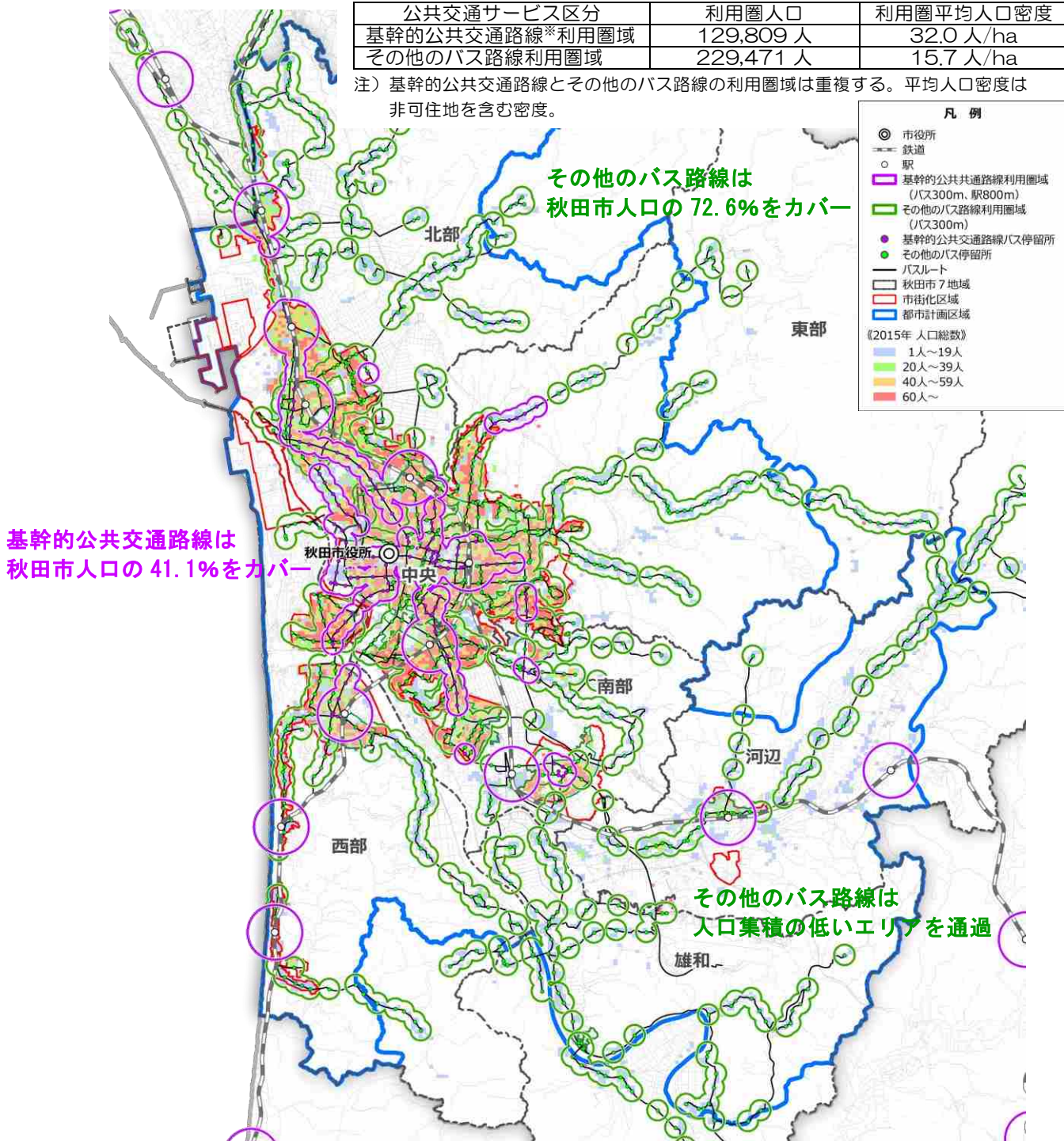


●公共交通サービスのカバー状況

- 人口配置と公共交通サービスのカバー状況をみると、1日の運行本数が60本以上である「基幹的公共交通路線」の利用圏人口は12.9万人であり、秋田市総人口（H27国勢調査）の41.1%程度に留まる。
- 「その他のバス路線」の利用圏人口については、22.9万人で秋田市総人口の72.6%を占める。
- 利用圏の人口密度は、基幹的公共交通路線利用圏域で平均32.0人/haであるが、その他のバス路線利用圏域では15.7人/haと人口集積の低いエリアを通過している。

公共交通サービス区分	利用圏人口	利用圏平均人口密度
基幹的公共交通路線*利用圏域	129,809人	32.0人/ha
その他のバス路線利用圏域	229,471人	15.7人/ha

注) 基幹的公共交通路線とその他のバス路線の利用圏域は重複する。平均人口密度は非可住地を含む密度。

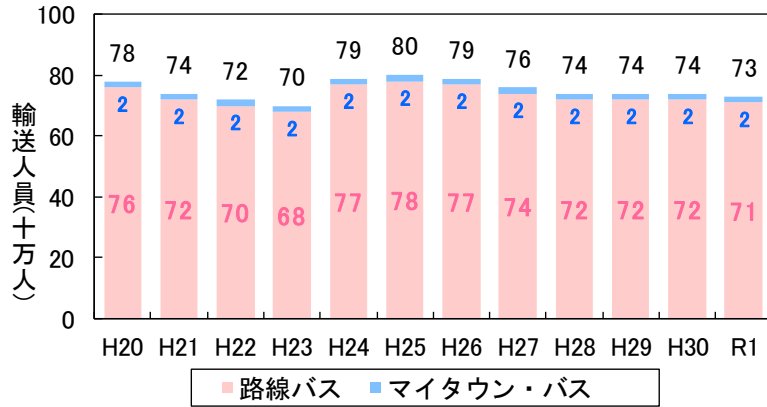


▲公共交通利用圏の人口及び人口密度

資料：秋田市交通政策課作成資料、平成27年国勢調査100mメッシュ  
 ※運行本数は令和2年度秋田市交通政策課作成資料による

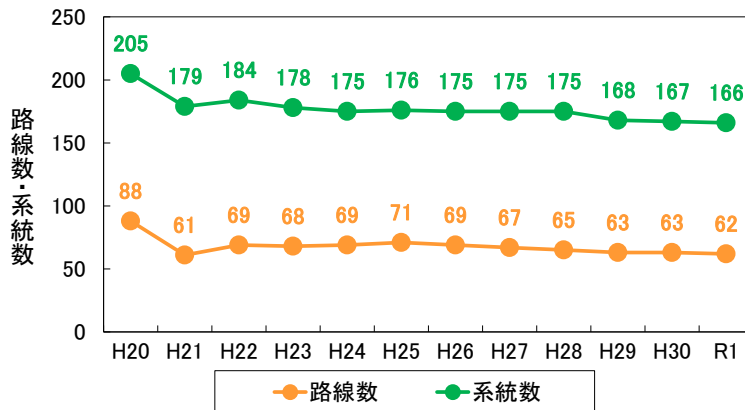
●バス運行状況

- ・バス輸送人員については平成 23 年 10 月から開始した高齢者コインバス事業の効果もあり、一時増加したものの、近年は徐々に減少している。
- ・バス路線の再編により、平成 20 年から平成 21 年にかけて路線数と系統数は急激に減少しており、平成 21 年以降は徐々に減少している。
- ・バスの損益は赤字であり、秋田市の負担額は年次ごとに若干のばらつきはあるものの、毎年 2 億円強で概ね横ばいである。

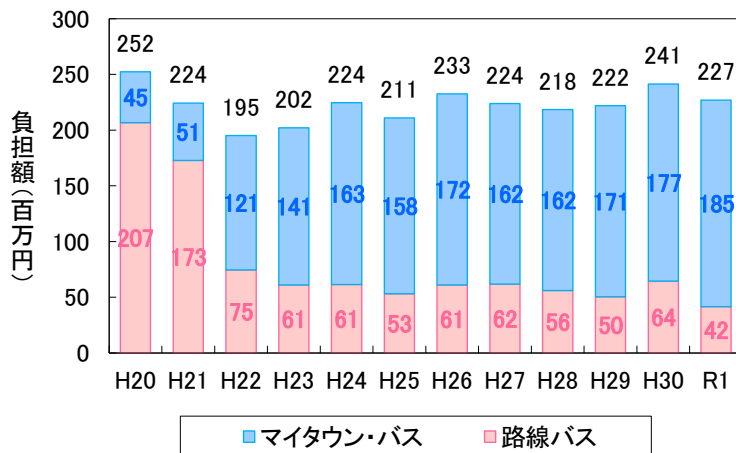


▲バス輸送人員の推移

※輸送人員は市内推計値(広域路線を距離按分)。  
 教養大学バス,リムジンバス,スクールバスを除く  
 ※期間はバス会計年度(10/1~9/30)



▲路線数・系統数の推移



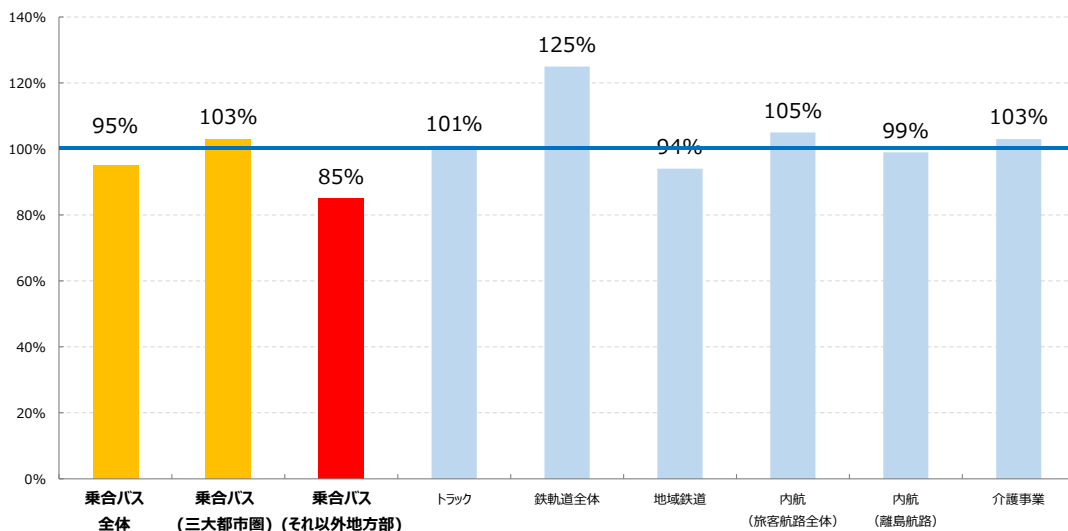
▲路線バスおよびマイタウン・バスに対する秋田市の負担額

資料：秋田中央交通株式会社・秋田市

### ③バス路線の収支状況

#### ●地方部の乗合バスの収支状況

- ・乗合バス事業の収支は全体でも約5%の赤字であり、特に地方部では約15%の赤字となっている。
- ・他の交通事業と比較しても、地方部の乗合バスは全国的に厳しい赤字状況にあることがわかる。

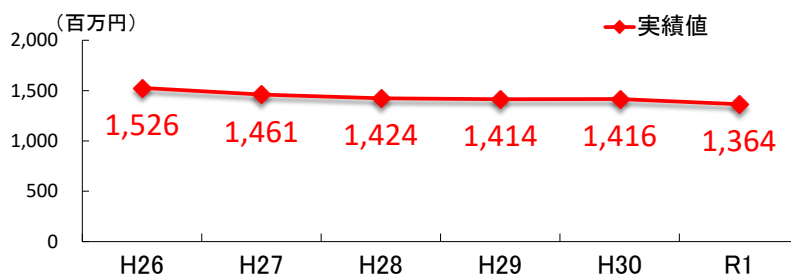


▲事業別当該事業収支率（運行補助のあるものは補助前）

資料：国土交通省自動車局資料、全日本トラック協会「経営分析報告書」、国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」、国土交通省海事局「海事レポート」、厚生労働省「度介護事業経営実態調査結果」より国土交通省総合政策局作成  
乗合バスは H30、それ以外は H28

#### ●路線バスの運送収入の推移

- ・秋田市内における路線バスの運送収入は、年々減少傾向にある。

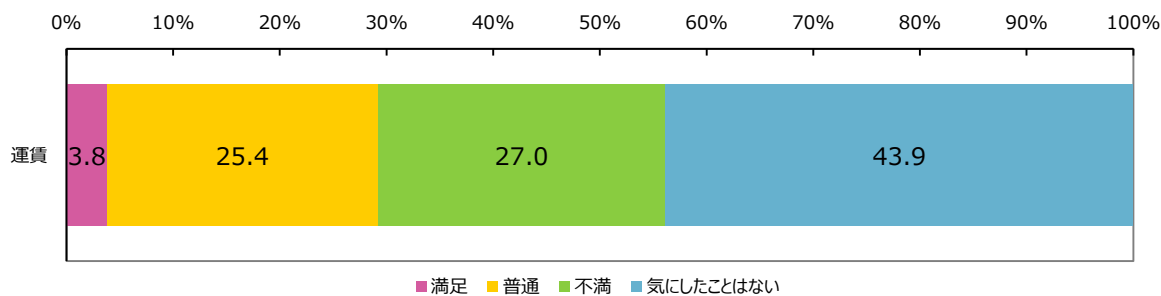


▲市内のバス運送収入

資料：秋田市交通政策課作成資料

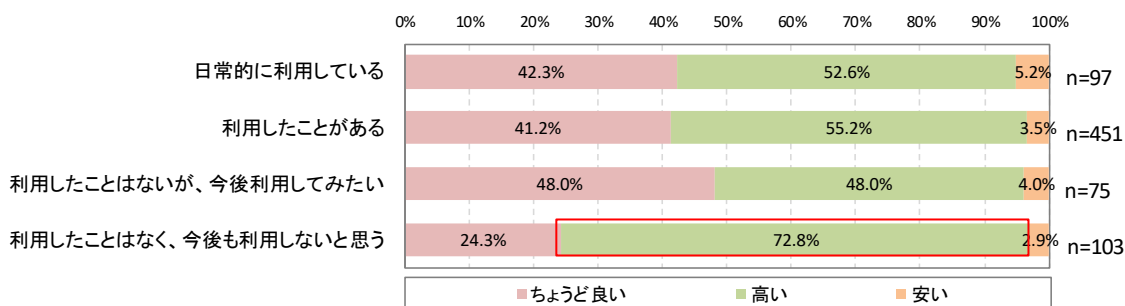
●バスの運賃に対する市民感覚

- ・バスの運賃に対して「不満がある」と回答した人は3割程度。
- ・バスの運賃に対する市民感覚を利用者・非利用者別にみると、利用者の5割強が現在の運賃を「高い」と感じており「ちょうど良い」は4割程度。
- ・一方、非利用者の中でも今後も利用しないと回答した人に着目すると「高い」というイメージを持つ人が7割以上と非常に多くなっている。



▲バスの運賃に対する満足度

資料：秋田市の公共交通に関するアンケート調査 令和2年10月実施



N=726

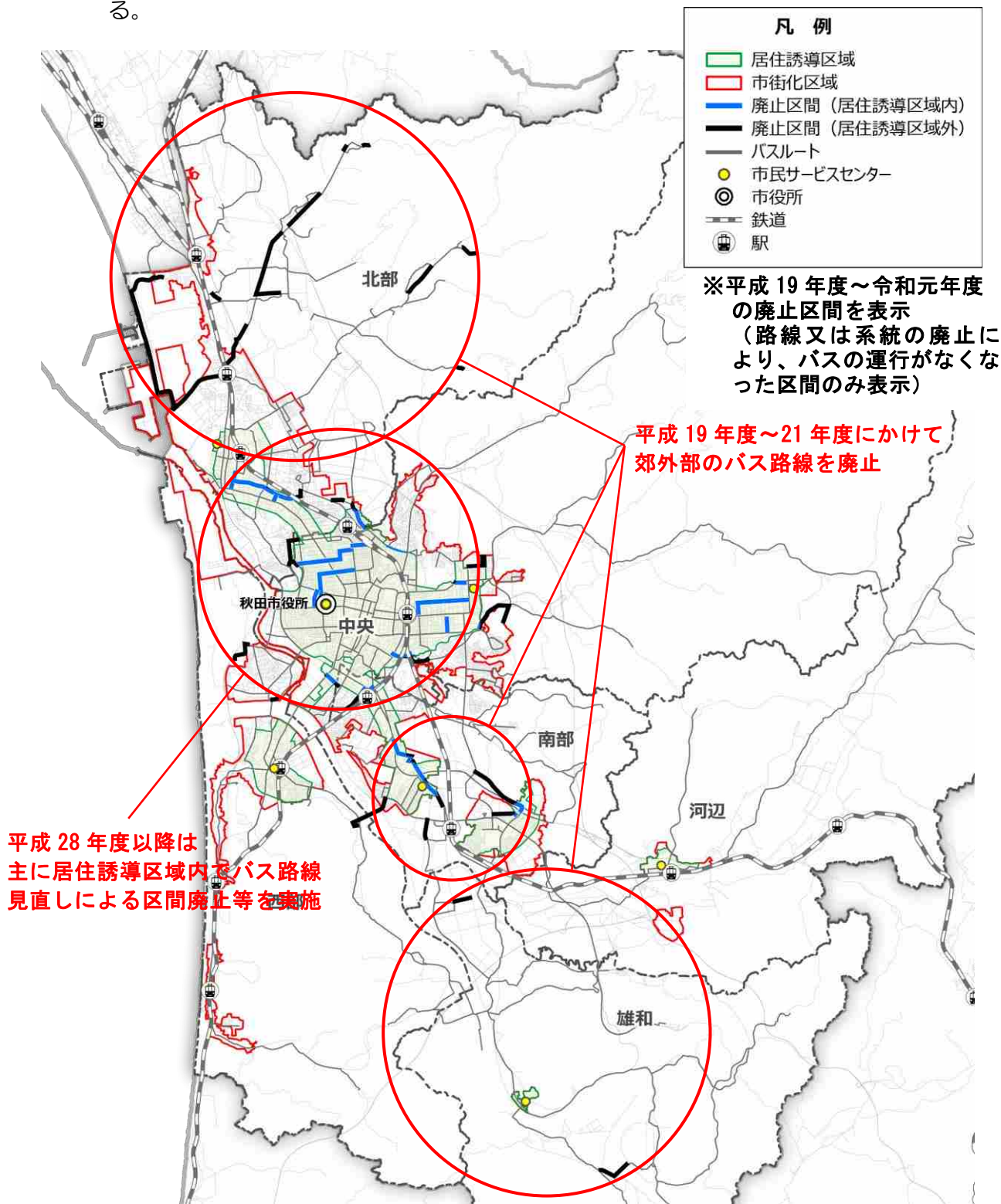
※Nは有効回答数

▲バスの運賃に対する市民の感覚（バスの利用状況別集計結果）

資料：バスに関する市民意識調査  
平成30年3月実施

●路線バスの廃止状況

- 平成 19 年度～21 年度にかけて、雄和地域や南部地域、北部地域の郊外部路線の廃止を行っている。
- 平成 28 年度以降は、主に居住誘導区域内で路線の見直しに伴う区間廃止等を行っている。

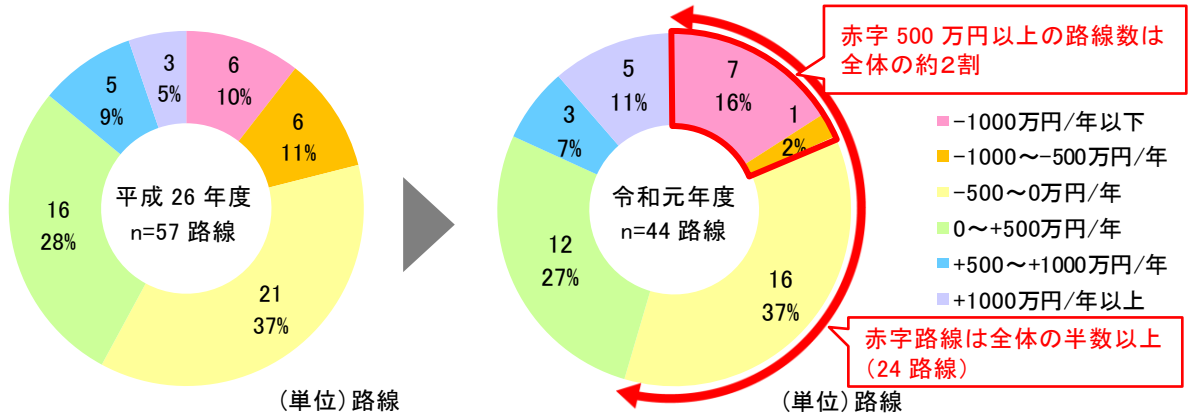


▲市内のバス路線位置図 (平成 19 年度～令和元年度の廃止区間)

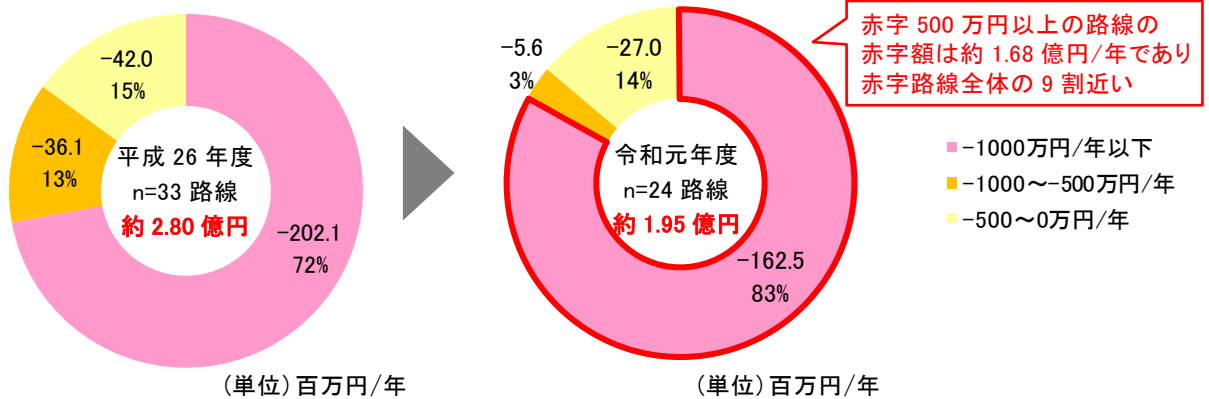
資料：秋田市交通政策課作成資料

●路線バスの路線別収支状況

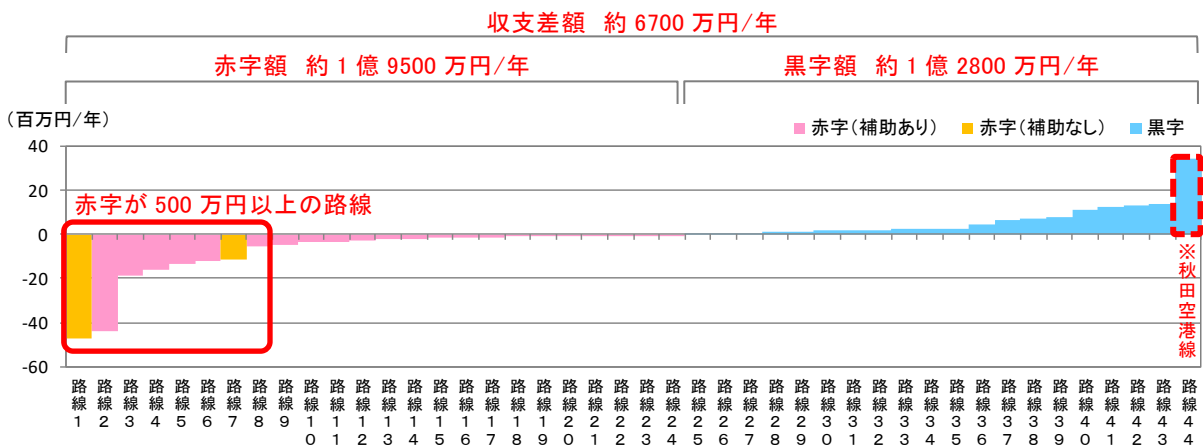
- 令和元年度(平成30年10月～令和元年9月)において、秋田市関連の秋田中央交道路線バス44路線(高速バス、スクールバス除く)のうち赤字路線は24路線と半数以上を占めており、赤字額は約1.95億円/年となっている。
- 令和元年度の赤字が500万円を超える路線数は全体の約2割(8路線)であるが、赤字金額で見ると赤字路線全体の9割に近い(約1.68億円/年)ことがわかる。
- 過年度と比較すると、赤字路線数の割合は若干減少しているものの、赤字額が1000万円以上の路線の占める赤字額の割合は増加しており、負担が大きくなっていることがわかる。
- 黒字路線は20路線であり、中でも秋田空港線(リムジンバス)の黒字額が大きい。



▲運行収支状況別路線数(平成26年度と令和元年度の比較)



▲運行収支状況別赤字額(平成26年度と令和元年度の比較)



▲路線別運行収支状況(令和元年度)

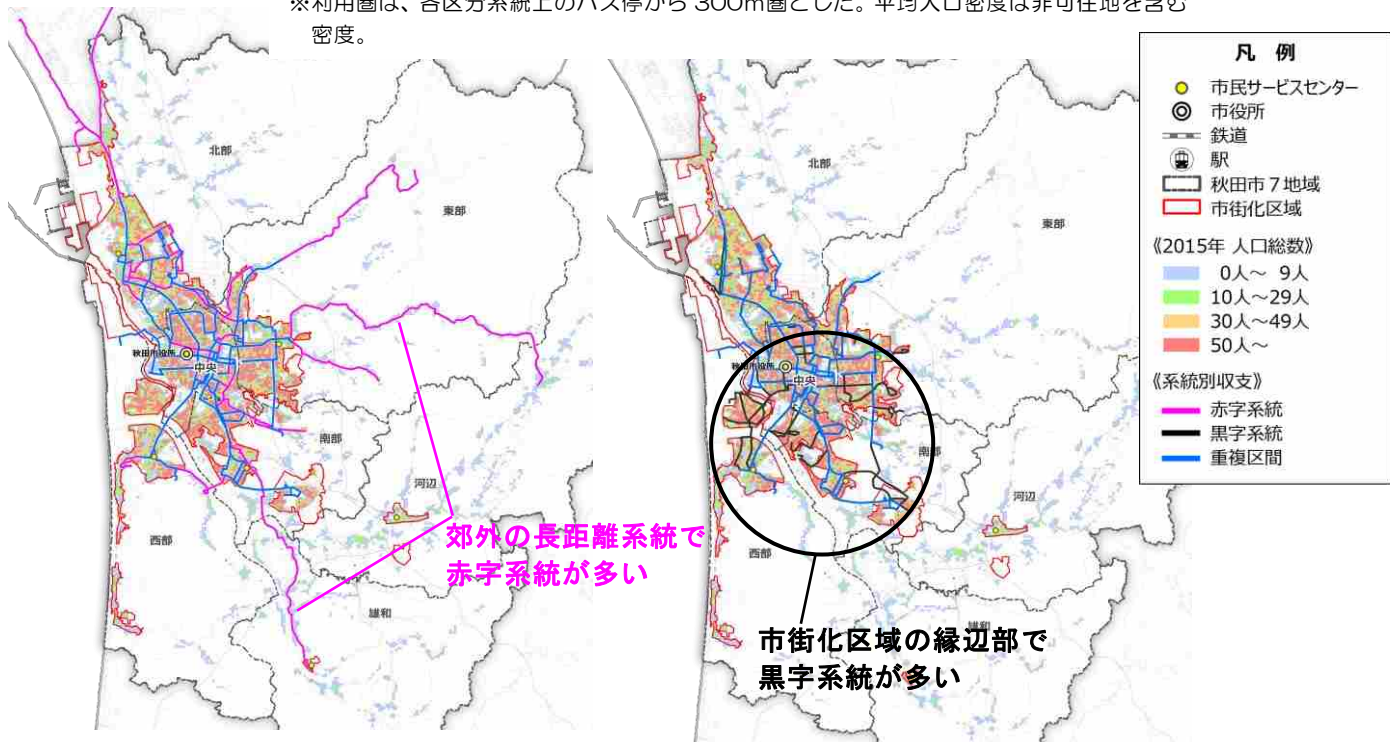


●赤字系統と黒字系統の分布状況

- ・郊外の長距離系統で赤字系統が多くみられ、沿線の人口密度は 27.7 人/h a と低い。
- ・黒字系統は、主に市街化区域内にみられ、沿線の人口密度は 39.4 人/h a と DID の基準となる 40 人/h a に近い水準である。

利用圏区分*	利用圏人口	利用圏平均人口密度
赤字系統の利用圏域	193,393 人	27.7 人/h a
黒字系統の利用圏域	213,114 人	39.4 人/h a
赤字黒字重複区間の利用圏域	163,310 人	39.9 人/h a

※利用圏は、各区分系統上のバス停から 300m 圏とした。平均人口密度は非可住地を含む密度。



▲系統別収支状況（平成 30 年 10 月～令和元年 9 月）

資料：平成 27 年国勢調査 100mメッシュ、秋田市交通政策課作成資料

●マイタウン・バスの路線別収支状況

- ・令和元年度において、マイタウン・バスの負担額は全体で約 1.8 億円/年であり、そのうち秋田県のマイタウン・バス運行費補助を約 1,160 万円/年受けている。

▼系統別運行実績

路線名	コース名	運行形態	H30.10～R1.9運行実績							H30.10～R1.9利用者数		
			走行キロ (千km)	総運行 回数 (回/年)	営業 費用 (千円/年) a	営業 収益 (千円/年) b	欠損額 (※) (千円/年) c=a-b	県補助額 (千円/年)	収益率 d=b/a	年間 (人/年)	月平均 (人/月)	日平均 (人/日)
北部線	金足	デマンド型	-	3,302	-	1,616	-	1,002	-	9,408	784	26
	下新城	デマンド型	-	2,822	-	692	-	0	-	4,518	377	12
	上新城	デマンド型	-	3,024	-	1,303	-	1,601	-	6,347	529	17
	笹岡	デマンド型	-	65	-	10	-	0	-	65	5	0
	北部線合計			117	9,213	29,956	3,621	26,335	2,603	12%	20,338	1,695
南部線	河辺A	定時 定路線型	-	4,348	-	4,686	-	1,331	-	23,742	1,979	65
	河辺B	デマンド型	-	870	-	301	-	0	-	1,581	132	4
	河辺C	デマンド型	-	62	-	13	-	0	-	69	6	0
	雄和A	定時 定路線型	-	5,316	-	4,190	-	302	-	15,564	1,297	43
	雄和B	定時 定路線型	-	5,078	-	2,682	-	151	-	10,867	906	30
	雄和 川添	デマンド型	-	16	-	4	-	0	-	19	2	0
	雄和 種平	デマンド型	-	83	-	19	-	0	-	103	9	0
	南部線合計			395	15,773	104,699	11,896	92,803	1,784	11%	51,945	4,329
西部線	浜田	定時定路線型	-	4,118	-	2,455	-	841	-	16,595	1,383	45
	豊岩	定時 定路線型	-	7,121	-	3,895	-	1,091	-	29,704	2,475	81
	下浜	定時 定路線型	-	8,232	-	6,545	-	5,328	-	44,205	3,684	121
	西部線合計			222	19,471	64,974	12,895	52,079	7,260	20%	90,504	7,542
東部線	上北手	定時 定路線型	-	4,578	-	150	-	0	-	1,165	97	3
	中北手	定時 定路線型	-	1,698	-	19	-	0	-	156	13	0
	木曾石	定時 定路線型	-	2,535	-	256	-	0	-	1,861	155	5
	東部線合計			67	8,811	13,368	425	12,943	0	3%	3,182	265
合計			801	53,268	212,997	28,837	184,160	11,647	14%	165,969	13,831	455

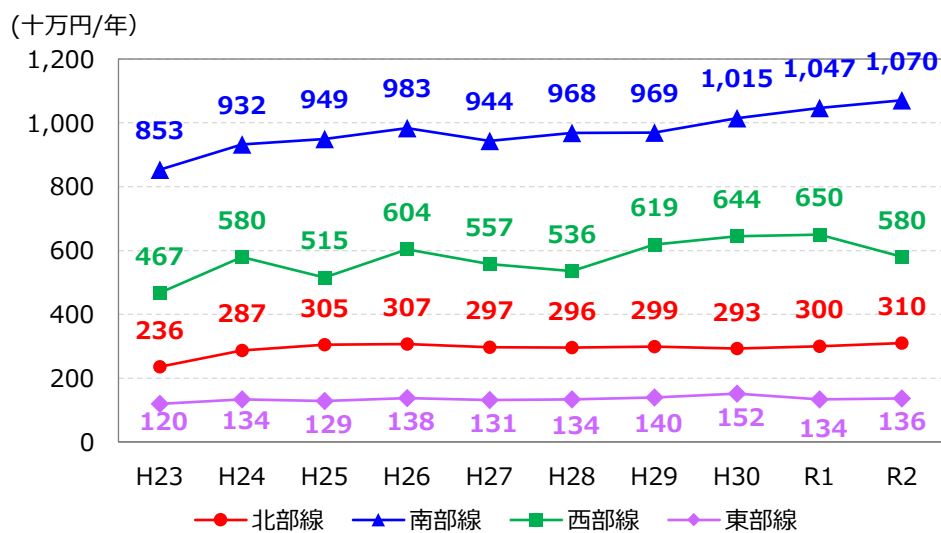
資料：秋田市交通政策課

※総運行回数は、1 往復の往路、復路を各 1 回として算出した。

※月平均利用者数は年間 12 ヶ月、日平均利用者数は年間 365 日として算出した。

●マイタウン・バスの路線別運行費用の推移

- ・運行費用の推移をみると、4路線のうち南部線が最も高額で推移しており、路線延長が長く、系統数が多いことが影響しているものと考えられる。南部線と西部線は年々増加傾向にある一方で、北部線と東部線は近年横ばいで推移している。



▲路線別運行費用の推移

【参考】

▼路線別運行費用の推移（表）

	北部線	南部線	西部線	東部線
H23	23,607	85,325	46,741	11,976
H24	28,741	93,192	57,978	13,385
H25	30,499	94,943	51,542	12,858
H26	30,688	98,346	60,350	13,816
H27	29,696	94,367	55,735	13,141
H28	29,564	96,844	53,587	13,401
H29	29,884	96,923	61,876	14,008
H30	29,263	101,469	64,432	15,161
R1	29,956	104,699	64,974	13,368
R2	30,975	107,009	58,031	13,647

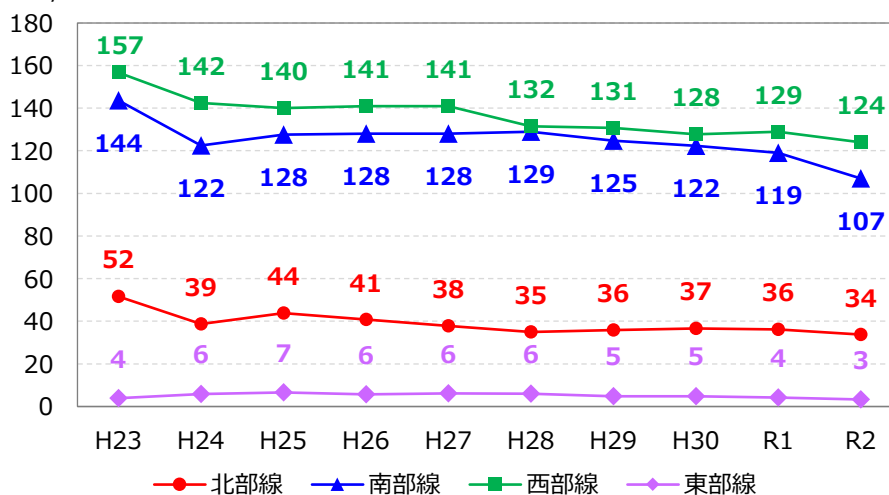
資料：秋田市交通政策課

※「運行実績報告書による集計表」より

●マイタウン・バスの路線別運行収益の推移

- ・運行収益の推移をみると、南部線と西部線ともに年々減少傾向にある。
- ・前述のとおり、南部線の運行費用は高額で推移しているものの、運行収益は西部線より低い金額で推移しており、他の路線に比べて収益率が悪いことがわかる。

(十万円/年)



▲路線別運行収益の推移

【参考】

▼路線別運行収益の推移（表）

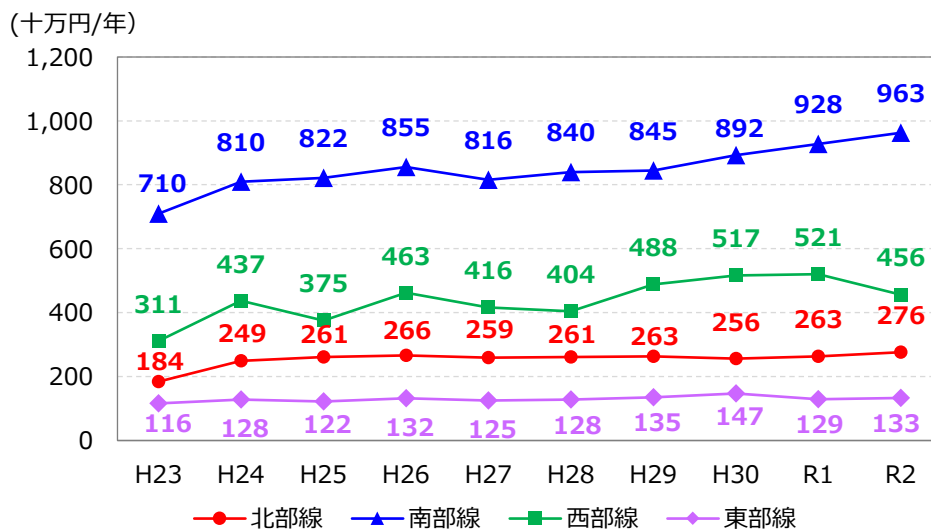
	北部線	南部線	西部線	東部線
H23	5,166	14,357	15,666	388
H24	3,877	12,240	14,247	592
H25	4,388	12,764	14,007	654
H26	4,078	12,806	14,093	574
H27	3,774	12,802	14,093	617
H28	3,494	12,888	13,152	596
H29	3,584	12,470	13,070	484
H30	3,656	12,233	12,775	483
R1	3,621	11,896	12,895	425
R2	3,373	10,707	12,393	326

資料：秋田市交通政策課

※「運行実績報告書による集計表」より

●マイタウン・バスの路線別運行欠損額の推移

- ・運行欠損額の推移をみると、路線ごとにばらつきはあるもののどの路線においても徐々に増加傾向にあり、南部線が最も高額で推移していることがわかる。



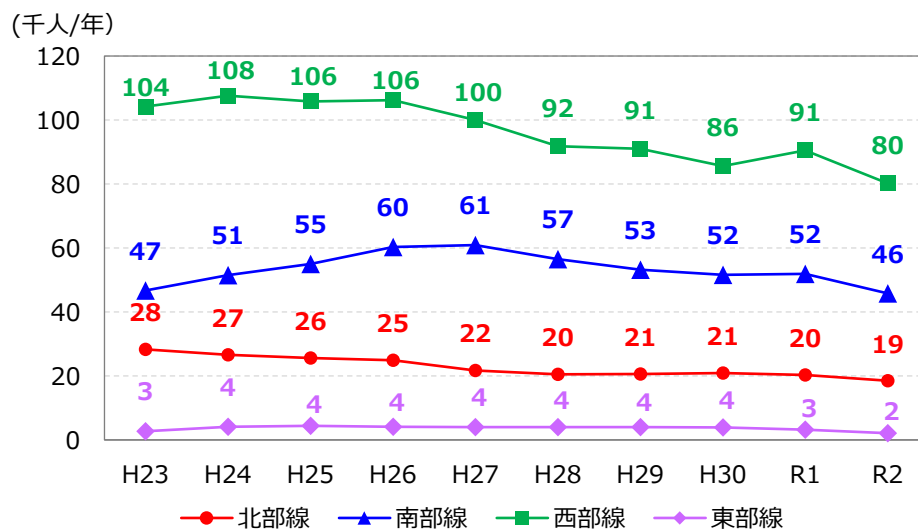
【参考】

▼路線別運行欠損額の推移（表）

	北部線	南部線	西部線	東部線
H23	18,441	70,968	31,075	11,587
H24	24,864	80,952	43,731	12,793
H25	26,111	82,179	37,535	12,204
H26	26,610	85,540	46,258	13,242
H27	25,922	81,565	41,641	12,524
H28	26,070	83,956	40,434	12,805
H29	26,300	84,453	48,805	13,524
H30	25,607	89,236	51,658	14,678
R1	26,335	92,803	52,079	12,943
R2	27,602	96,302	45,638	13,321

●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みると、西部線は他の路線に比べて最も多く利用されていることがわかる。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、その後減少し近年は横ばいで推移している。



▲路線別年間利用者数の推移

【参考】

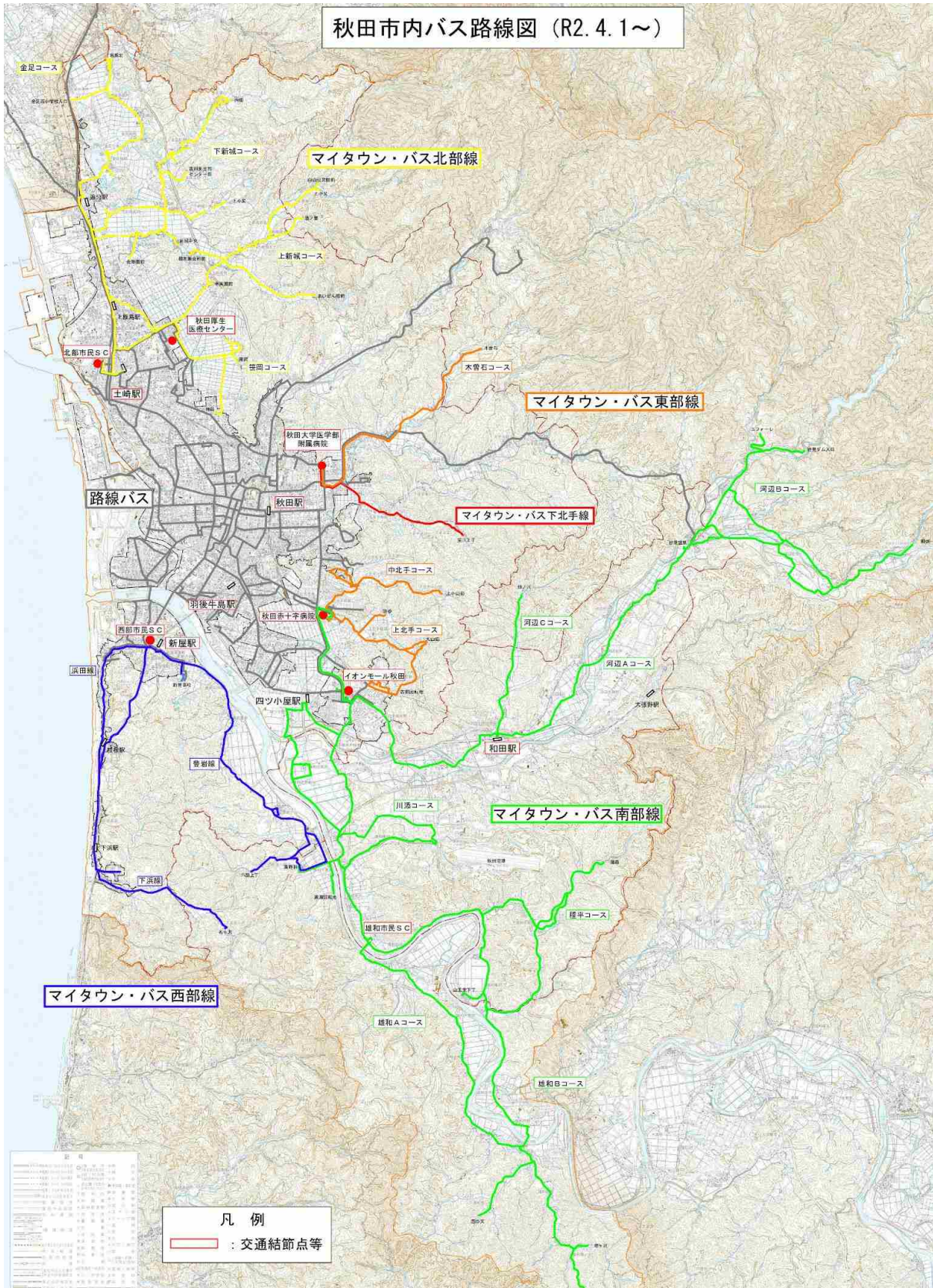
▼路線別年間利用者数の推移（表）

	北部線	南部線	西部線	東部線
H23	28,255	46,713	104,221	2,722
H24	26,630	51,490	107,639	4,056
H25	25,603	55,054	105,863	4,380
H26	24,892	60,328	106,187	4,115
H27	21,714	60,865	100,023	4,026
H28	20,455	56,505	91,820	4,029
H29	20,582	53,165	90,972	4,019
H30	20,929	51,644	85,644	3,888
R1	20,338	51,945	90,504	3,182
R2	18,525	45,796	80,219	2,138

資料：秋田市交通政策課

※「運行実績報告書による集計表」より

【参考】



資料：秋田市交通政策課作成資料

(8) 秋田市民の交通に関する意識

- ・秋田市の施策で力を入れてほしいもののうち、交通関連項目では「バス路線の維持」「道路交通網の整備」が市全体として要望が多くなっている。
- ・地区別にみると、「バス路線の維持」は中央、東部、南部、雄和地域で上位に挙げられている。一方で、河辺地域では「道路交通網の整備」が上位に挙げられている。
- ・西部地域や北部地域はこれらの項目が挙げられておらず、その理由として鉄道利用者が多いことが考えられる。
- ・年代別にみると、50代では「道路交通網の整備」、70代では「バス路線の維持」が上位に挙げられている。

● 秋田市の施策で力を入れてほしいもの(全34施策)

**市全体** (全 34 施策中上位 10 位)

1 位	冬期の除雪	61.4%	6 位	商工業の振興や経済の活性化	27.3%
2 位	雇用対策	43.9%	7 位	中心市街地のにぎわい創出	26.9%
3 位	<b>バス路線の維持</b>	<b>32.3%</b>	8 位	<b>道路交通網の整備</b>	<b>24.5%</b>
4 位	高齢者福祉	32.1%	9 位	観光振興	17.7%
5 位	子育て支援	27.9%	10 位	健康づくり・医療・保健衛生	14.4%

**地区別** (全 34 施策中上位 3 位)

	1 位	2 位	3 位
中央	冬期の除雪	雇用対策	<b>バス路線の維持</b>
東部	冬期の除雪	雇用対策	<b>バス路線の維持</b>
西部	冬期の除雪	雇用対策	高齢者福祉
南部	冬期の除雪	雇用対策	<b>バス路線の維持</b>
北部	冬期の除雪	雇用対策	高齢者福祉
河辺	冬期の除雪	<b>道路交通網の整備</b>	雇用対策
雄和	冬期の除雪	<b>バス路線の維持</b>	高齢者福祉

**年代別** (全 34 施策中上位 3 位)

	10 代	20 代	30 代	40 代	50 代	60 代	70 代以上
1 位	大学など高等教育環境の整備	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 位	中心市街地のにぎわい創出	雇用対策	子育て支援	雇用対策	雇用対策	雇用対策	高齢者福祉
3 位	観光振興	子育て支援 中心市街地のにぎわい創出	雇用対策	商工業の振興や地元経済の活性化	<b>道路交通網の整備</b>	高齢者福祉	<b>バス路線の維持</b>

資料：「秋田市しあわせづくり市民意識調査Ⅳ」令和元年9月～10月実施



- ・ 住み心地の評価のうち、交通関連項目では「バス・電車などの利用のしやすさ」の評価が低く、特に雄和地域では「悪い」との回答割合が高くなっている。
- ・ 道路の整備状況の評価について「どちらかといえば悪い」「悪い」と回答した割合は、河辺地域で最も高くなっている。

● 秋田市の分野別住み心地の評価(全31分野)

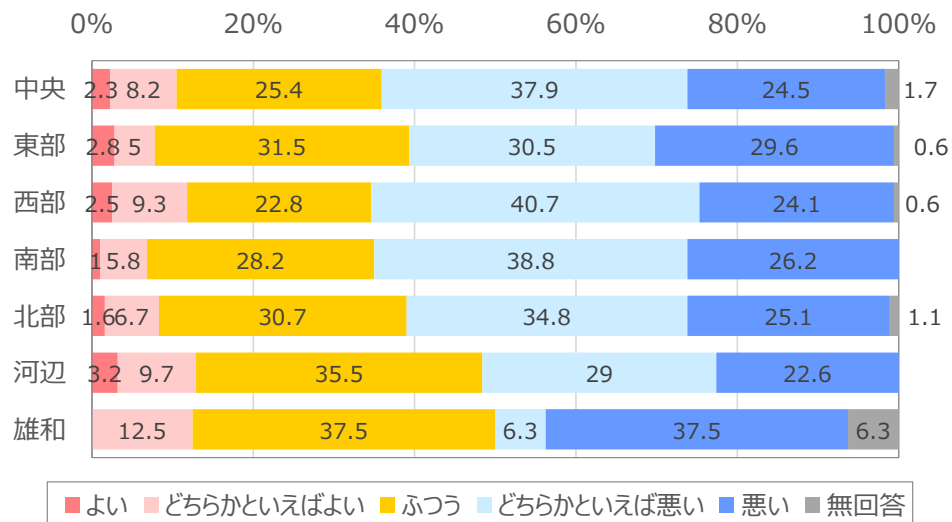
秋田市全体で評価が低い分野

1)産業や雇用の状況	70.0%
2)冬期の除雪	62.3%
3)まちなぎわい	60.5%
4)バス、電車などの利用のしやすさ	58.4%
5)観光地としての魅力	53.2%

[評価が低い分野]31 分野中 5 位まで  
(「どちらかといえば悪い」「悪い」の計)

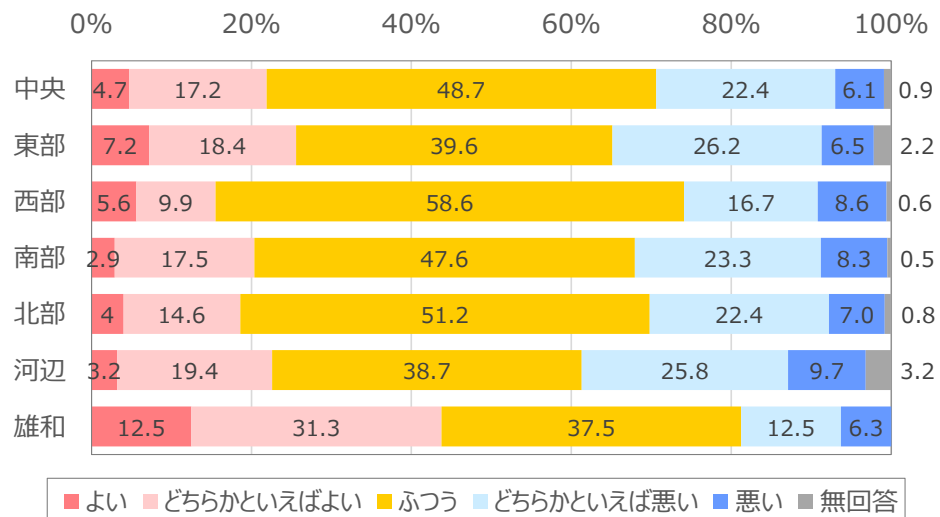
資料：「秋田市しあわせづくり市民意識調査Ⅳ」令和元年9月～10月実施

バス電車などの利用しやすさの地区別評価



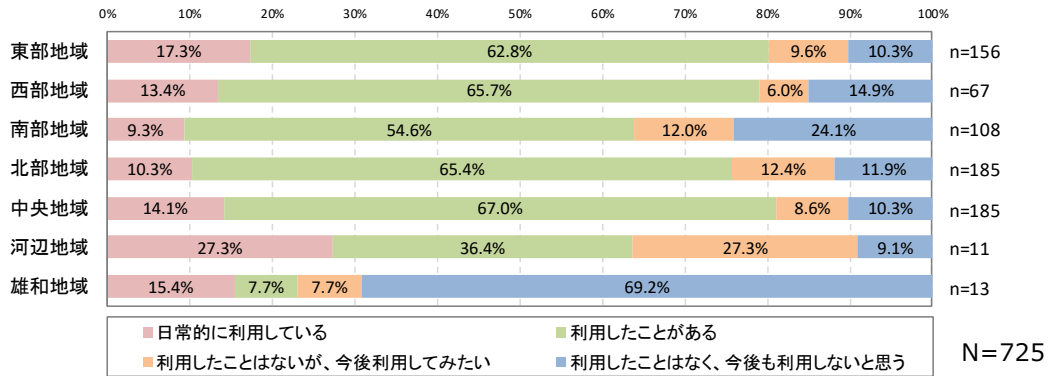
資料：「秋田市しあわせづくり市民意識調査Ⅳ」令和元年9月～10月実施

道路の整備状況の地区別評価



資料：「秋田市しあわせづくり市民意識調査Ⅳ」令和元年9月～10月実施

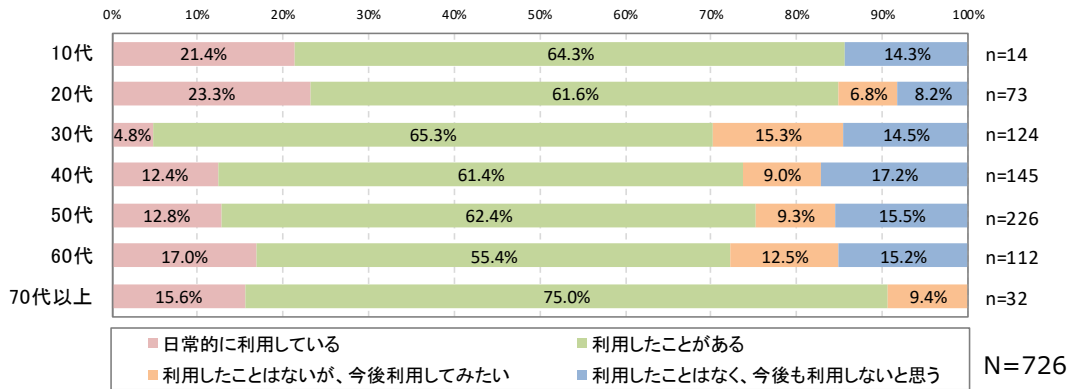
【参考】



▲バスの利用状況（地域別）

※Nは有効回答数

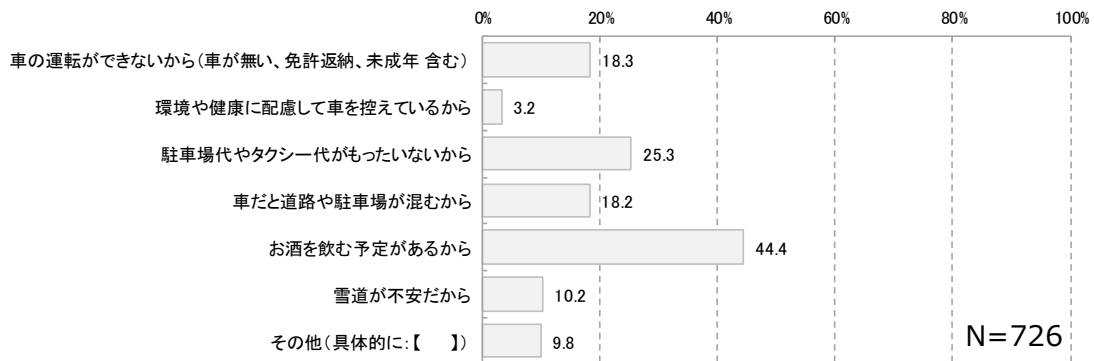
資料：バスに関する市民意識調査 平成30年3月実施



▲バスの利用状況（年代別）

※Nは有効回答数

資料：バスに関する市民意識調査 平成30年3月実施



▲バスを利用したい理由

※Nは有効回答数

資料：バスに関する市民意識調査 平成30年3月実施

- ・施策の「重要度」が高く、「満足度」が低い取組みとして、「利便性向上、バス路線運営適正化に向けた取組みの推進」、「歩行者が安全・安心かつ快適に通行できる空間の整備」、「自転車が安全・安心かつ快適に通行できる空間の整備」が挙げられた。



▲第2次秋田市公共交通政策ビジョン・総合交通戦略(H28.3)の評価

資料：秋田市の公共交通に関するアンケート調査 令和2年10月実施

(9) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正

- ・持続可能な公共交通の形成に資する地域における主体的な取組を推進することなどを目的とした地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が令和2年6月に改正され、同年11月に施行されている。

**国土交通省**

〈予算関連法律〉

## 持続可能な運送サービスの提供の確保を推進するための 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

### 地域が自らデザインする地域の交通

【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成
  - ・地方公共団体による**地域公共交通計画**(マスタープラン)の作成を**努力義務化**
  - 国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
  - ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家有用な旅客運送、福祉輸送、スクーター等)を計画に位置付け**
  - ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキヤンキュレシ化の推進にも配慮)
  - ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
  - ⇒データに基づきPDCAを強化
- 地域における協議の促進
  - ・**乗合バスの新規参入等の早請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
  - ・通知を受けた**地方公共団体**は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会**で議論し、**国の意見を提出**

### 地域公共交通活性化再生法

#### 自家有用な旅客運送の実施の円滑化

交通事業者協力型自家有用な旅客運送

過疎地等の**交通事業者**が**自家有用な旅客運送**(バス、タクシー)を行う

交通事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設

⇒**運送の安全性を向上**させつつ、**実施を円滑化**

○ 地域住民のみならず**観光客を含む**も**観光ニーズ**への対応

【利用目的】安全、安心な交通サービスの提供(目的地別、運行状況の把握、人手不足への対応、委託の確保)

#### 貨客混載に係る手続の円滑化

○ 鉄道や乗合バス等における**貨客混載**を行う「**貨客運送初年度事業を創設**」

⇒**旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進**

貨客混載

### MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

※MaaS: Mobility as a Service

○ MaaSに参加する交通事業者等が**新モビリティサービス事業計画**の**設定制度を創設**

⇒交通事業者の**運賃設定に係る手続をワンストップ化**

○ MaaSのための**協議会制度を創設**

⇒参加する幅広い関係者の**協働・連携を促進**

【協議会の目的】安全、安心な交通サービスの提供(目的地別、運行状況の把握、人手不足への対応、委託の確保)

### 地域公共交通活性化再生法

【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

#### 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

#### 輸送資源の総動員による移動手段の確保

○ 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し**、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業を創設**」

⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を要理**

- ① 乗合バス事業者等と他の交通事業者による継続(小規模な交通)
- ② コミュニティバスによる継続
- ③ デマンド交通(タクシー車向による乗合運送(区域運行))による継続
- ④ タクシー(乗用車業)による継続
- ⑤ 自家有用な旅客運送による継続(福祉輸送、スクーターバス、病児、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用)
- ⑥ 等間隔運行

### 既存の公共交通サービスの改善の徹底

#### 利用者目線による路線の改善、運賃の設定

○【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障

また、**独占禁止法のカルテル規制**に抵触するおそれから、**ダイヤ、運賃等の調整**は困難

○【改正案】**地域公共交通利便増進事業法を創設**

⇒**路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗車回数制」「乗車回数割引運賃(通し運賃)」等のサービス改善を促進**

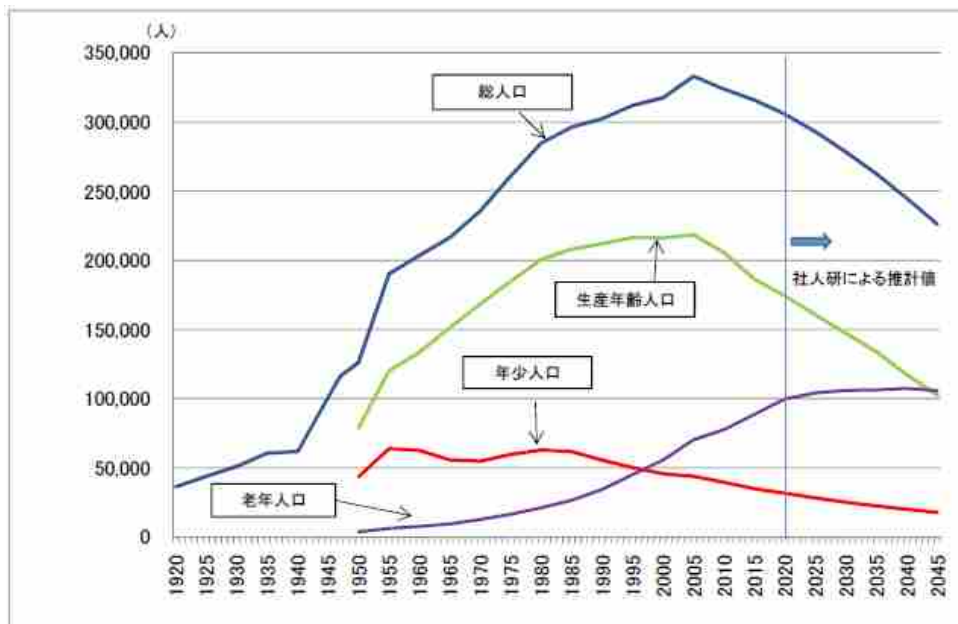
併せて、**独占禁止法特例法**により、**乗合バス事業者間等の共同経営**について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**

### 1.3 市街地形成の課題

#### (1) 人口減少と市街地拡散、低密度化

##### ① 将来推計人口

- 平成 26 年 1 1 月に施行された「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、秋田市においても平成 28 年 2 月に秋田市人口ビジョンを策定した。
- その中で、国立社会保障・人口問題研究所によると、秋田市の総人口は、2040(令和 22)年には、約 23 万 5 千人(2010(平成 22)年から約 27%減少)になると推計されている。なお、秋田市人口ビジョンにおいては 2040 年に約 26 万人を目指すとしている。
- 年齢 3 区分別では、生産年齢人口の減少と老年人口の増加が著しい。



▲年齢3区分別人口の推移

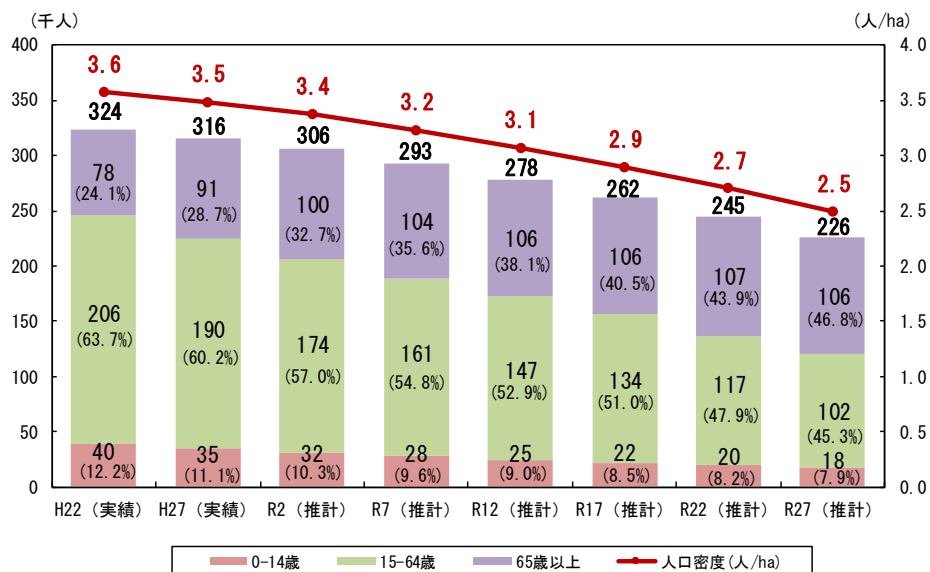
※年少人口：15 歳未満、生産年齢人口：15 歳以上 65 歳未満、老年人口：65 歳以上

※2015 年までの総人口は国勢調査および秋田市情報統計課推計人口より作成

※2015 年までの年齢3区分別人口は国勢調査より作成

※2020 年以降は社人研「日本の地域別将来推計人口(平成 30 年 3 月推計)」より作成

資料：「秋田市人口ビジョン」(令和 2 年 11 月発行)より抜粋



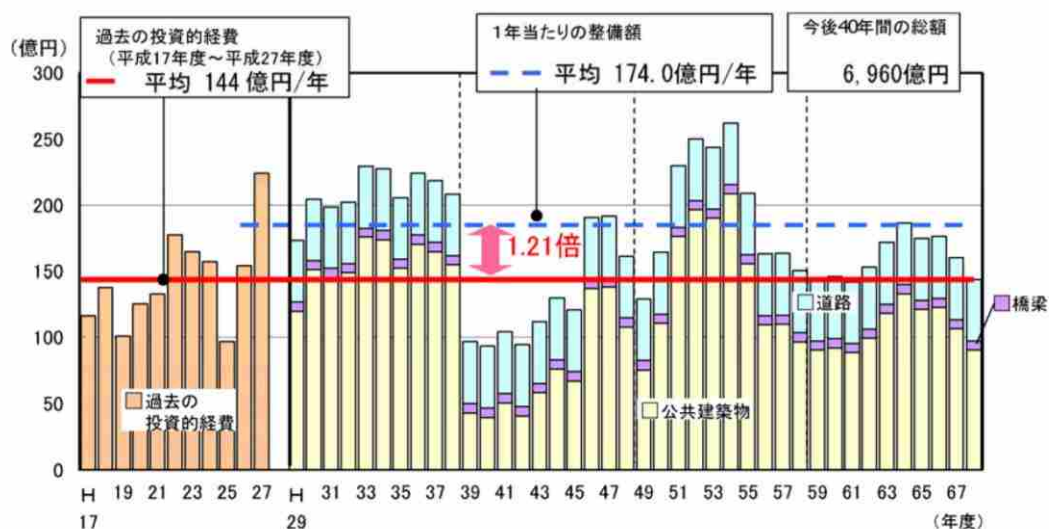
▲秋田市の人口と人口密度の推移

## ②人口の変化が地域の将来に与える影響

- 国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」をもとに、人口減少が市政運営や市民生活等に与える影響を分析した。
- 今後も市街地が拡大すると、インフラの維持・更新費など行政コストが増加するとともに、人口密度の低下により1人当たりの維持・更新費が高くなるなど、投資効果の低い都市が形成されることとなる。

### ●公共施設の維持管理

- 秋田市が所管する公共施設は、昭和50～60年代に集中的に整備された施設が多いことから、今後、一斉に更新時期を迎える状況にある。

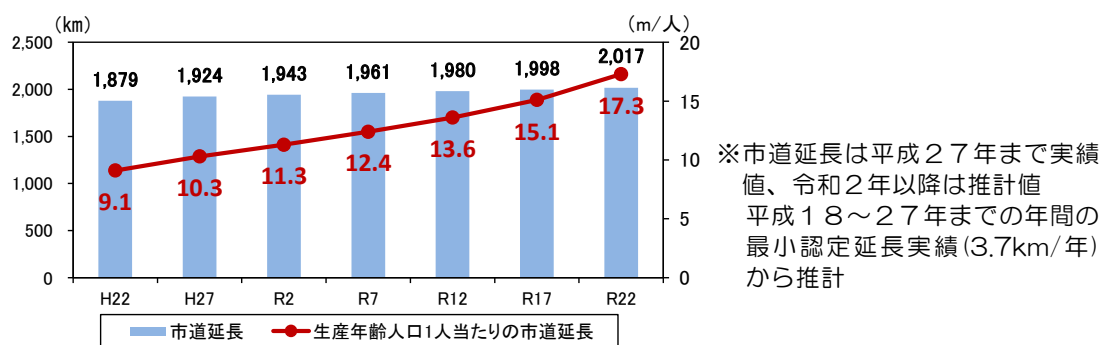


▲公共施設の維持管理に係るコスト

資料：「秋田市公共施設等総合管理計画（平成29年3月）」より抜粋

### ●道路の維持管理

- 地域の人口減少が進展し、生産年齢人口1人当たりの市道延長が増えることから、新たな維持管理経費の増加が見込まれる。
- 除雪作業や道路ストックの老朽化対策など継続的な維持管理が必要となり、費用対効果が非効率な路線や施設が増加する。



▲市道延長(生産年齢人口一人当たり)の推移

※市道延長は平成27年まで実績値、令和2年以降は推計値  
平成18～27年までの年間の最小認定延長実績(3.7km/年)から推計

## (2) 中心市街地の求心力の低下

- ・秋田市では、平成 20 年に認定された中心市街地活性化基本計画（第 1 期）により、中心市街地の活性化に取り組んできたものの、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。
- ・市民・商業主・居住者・来訪者ともに「駐車場」に対する不満をあげている。
- ・一方で、低未利用地アンケートでは、9 割が平面駐車場での利用と回答している。

### [地域住民等のニーズとりまとめ]

調査名	実施概要	主な回答等
①市民 アンケート調査	H28 年 1 月 配 布：市内全域 3,000 通 回 収：1,384 通 回収率：46%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「<b>エリアなかいち</b>」の認知度は<b>高い</b>が、活性化への貢献などの<b>評価は高くない</b>。</li> <li>・中心市街地の利用目的は「買物」が多いが、頻度は減っており、その理由は「行きたい店がない」。「郊外大型店で用が足せる」が多い。</li> <li>・<b>中心市街地の店舗の満足度は低く、「駐車場の利用しやすさ</b>」や「買い物以外の楽しみとして、集客力のある施設整備や充実」「空き地・空きビルへの対応」などが求められている。</li> </ul>
②商店主 アンケート調査	H28 年 2 月 配 布：350 通 回 収：131 通 回収率：37%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・過半数の店が「売上の減少・停滞」、「客数の減少」を課題としている。</li> <li>・今後の経営方針として、「接客の強化」、「消費者ニーズへの対応」、「品揃えの充実」を挙げている店が多い。</li> <li>・<b>必要な環境整備として、「駐車場・駐輪場</b>」、「まち全体の美観や景観」、「集客施設の整備」を挙げている店が多い。</li> </ul>
③居住者 アンケート調査	H28 年 2 月 配 布：500 通 回 収：204 通 回収率：41%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>周辺環境の満足度は、「満足」、「まあまあ満足」で 81%と高い</b>。</li> <li>・<b>不満な点は、「日常の買い物の利便性」、「道路の狭さ等」や「まちの景観」となっている</b>。</li> <li>・「これからも中心市街地に住みたい」が 42%、「住み替え」5%となっている。</li> <li>・「日常的な店舗」、「<b>駐車場の整備</b>」、「まち全体の美観や景観」、「イベント等の情報発信」が求められている。</li> </ul>
④低未利用地 アンケート調査	H28 年 4 月 配 布：50 通 回 収：19 通 回収率：38%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時間貸平面駐車場が 53%、月極平面駐車場が 37%と<b>平面駐車場が 9 割</b>と多い。</li> <li>・一定の収入を得ていることから現状維持が 53%と多く、活用を検討中が 11%である。</li> </ul>
⑤街頭 ヒアリング調査	H28 年 4 月 地 点：大屋根下、 エリアなかいち 対象者：408 人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・来街目的は休日「買物」「遊び」平日は「通勤」「買物」が多い。</li> <li>・活性化を望む回答は、約 8 割。</li> <li>・好きなところ：千秋公園、駅前、エリアなかいち 嫌いなところ：店舗数が少ない・分散、<b>駐車場が使いにくい</b>、空地・空きビルがあり寂しいなど</li> </ul>

資料：秋田市中心市街地活性化基本計画（平成 29 年 4 月）

- ・平成 29 年に認定された中心市街地活性化基本計画（第 2 期）に基づく取組により、秋田駅前商業地の地価が上昇に転じるなど効果が現れはじめている。
- ・目標指標の最新値を見ると、「歩行者・自転車通行量」は減少となっている。「芸術文化施設利用者数」については、秋田県民会館の閉館などにより全体利用者数の総数は減少したが、それ以外の文化施設は新型コロナウイルスの影響を受ける前までは概ね順調な利用状況となっている。
- ・「人口の社会増加数」については、減少が続いているものの、CCRC 等の新規マンション供給により目標達成を目指す。
- ・「商業集積促進関連制度利用件数」については、すでに目標を上回っている。
- ・「市民活動施設等利用件数」については、新型コロナウイルス感染拡大の影響で施設利用者数が減少しているが、事態が収束されれば目標達成可能であると見込まれる。

▼中心市街地活性化基本計画(平成 29 年 4 月～令和 4 年 3 月)の進捗状況等

目標	目標指標	基準値	目標値	最新値	基準値からの改善状況	前回の見通し	今回の見通し
行きたい街	歩行者・自転車通行量（平日・休日の平均）	32,484人 (H28)	35,000人 (R3)	30,664人 (R1)	C	③	③
	芸術文化施設利用者数（1日当たり）	966人/日 (H27)	1,530人/日 (R3)	476人/日 (R1)	C	①	①
住みたい街	中心市街地における人口の社会増加数（累計）	26人 (H24～H28の累計)	240人 (H29～R3の累計)	-56人 (H29～R1の累計)	C	①	①
活力ある街	商業集積促進関連制度利用件数（累計）	34件 (H23～H27の累計)	50件 (H29～R3の累計)	119件 (H29～R1の累計)	A	①	①
	市民活動等施設利用件数	20,196件 (H27)	20,800件 (R3)	19,460件 (R1)	C	①	①

<基準値からの改善状況>

A：目標達成、B：基準値達成、C：基準値未達成

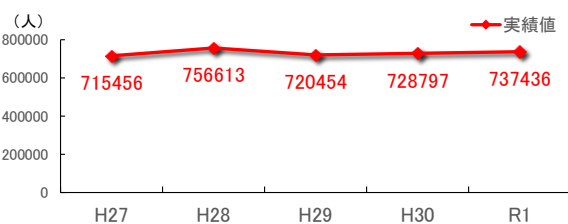
<取組の進捗状況及び目標達成に関する見通しの分類>

- ①取組（事業等）の進捗状況が順調であり、目標達成可能であると見込まれる。
- ②取組の進捗状況は概ね予定どおりだが、このままでは目標達成可能とは見込まれず、今後対策を講じる必要がある。
- ③取組の進捗状況は予定どおりではないものの、目標達成可能と見込まれ、引き続き最大限努力していく。
- ④取組の進捗に支障が生じているなど、このままでは目標達成可能とは見込まれず、今後対策を講じる必要がある。

資料：令和元年度 秋田市中心市街地活性化基本計画の定期フォローアップに関する報告（令和 2 年 5 月）

●中心市街地の観光入込客数

- ・中心市街地の観光入込客数は過去 5 カ年横ばい。



資料：秋田県観光統計（中心市街地内 10 施設の合算値）



## 1.4 交通環境向上に向けたこれまでの主な取り組み

### (1) 歩行者・自転車利用環境向上に向けた取り組み

#### ① 市街地におけるバリアフリー化

・「秋田市バリアフリー基本構想」(平成 23 年6月)における重点整備地区は以下の3地区である。

- 土崎駅周辺地区
- 新屋駅周辺地区
- 市立病院・山王官公庁周辺地区



▲秋田市バリアフリー基本構想重点整備地区

・バリアフリー化の事例は以下のとおり。



▲段差等の解消



▲点字ブロックの改善

### (土崎駅こ線橋へのエレベーター設置)

鉄道事業者が行った特定事業の中の1つで、土崎駅のこ線橋改築工事と併せ、新たにエレベーターを上りホームと下りホームにそれぞれ1基ずつ設置した。



こ線橋の改築とともに、新たに設置された



出入口部分

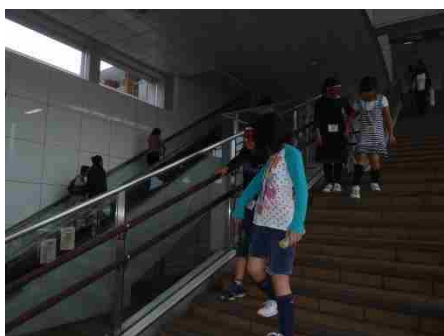


エレベーター室内

### (心のバリアフリーの取組)

東北運輸局秋田運輸支局では、誰もが高齢者・障がい者等に対し、自然に快くサポートできる「心のバリアフリー」社会の実現を目指し、あらゆる世代に高齢者や障がい者等に対する介助の方法などを知ってもらうため、毎年、バリアフリー教室を開催している。

以下は平成22年度に小学校の4年生を対象に秋田駅で実施したバリアフリー教室の様子。



疑似体験と介助の様子

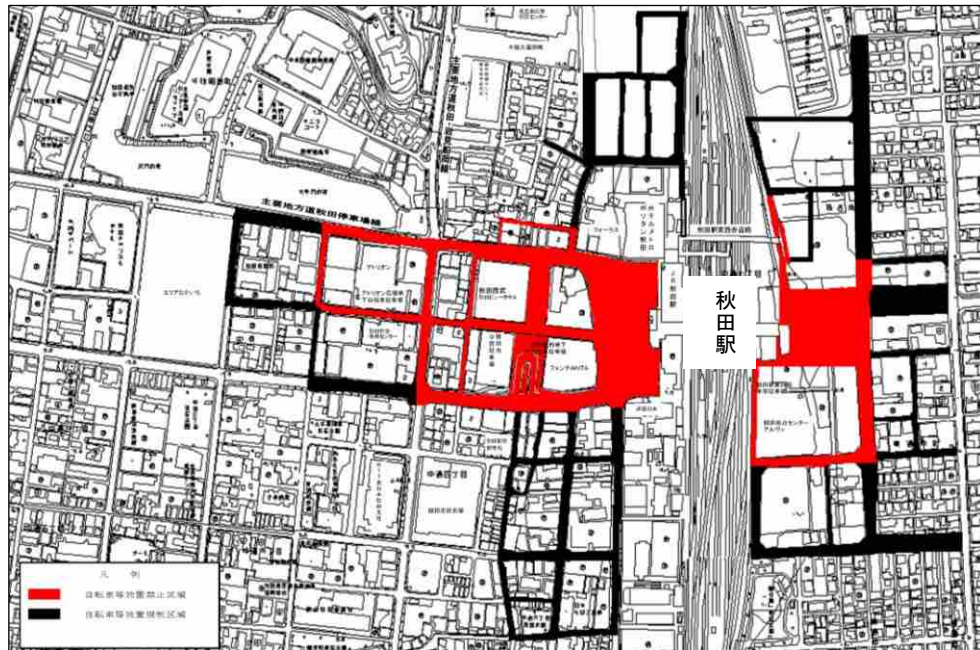


盲導犬による駅利用体験の様子

## ②自転車ルール遵守や自転車マナー向上の取組み

### ●自転車等放置禁止・規制区域の指定

- ・「秋田市自転車等放置防止に関する条例」(平成元年 11 月 18 日施行)により、秋田駅前周辺を自転車等放置禁止区域および放置規制区域に指定し、指定区域内に放置された自転車および原動機付自転車の撤去・保管を行っている。



▲自転車等放置禁止・規制区域図

## (2) バス路線の維持と利便性向上に向けた取り組み

### ① 路線バスへの支援

- ・秋田市内の路線バス維持のために、補助金による支援を行っている。

#### ▼ 路線バスへの支援

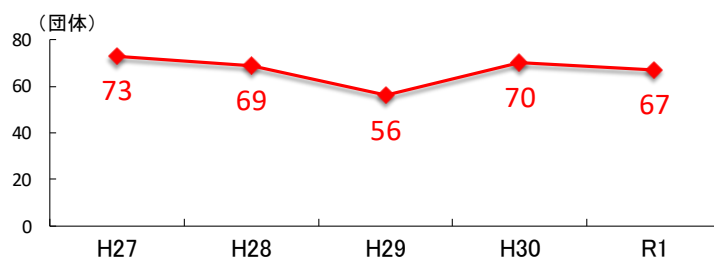
年度	補助金交付額(千円)	
		(うち 県補助金)
平成 20 年度	206,757	(62,600)
平成 21 年度	172,737	(54,968)
平成 22 年度	74,514	(25,082)
平成 23 年度	61,105	(19,526)
平成 24 年度	61,485	(18,221)
平成 25 年度	53,064	(9,250)
平成 26 年度	61,041	(15,409)
平成 27 年度	61,826	(16,989)
平成 28 年度	56,066	(15,431)
平成 29 年度	50,330	(18,449)
平成 30 年度	64,471	(25,203)
令和元年度	41,527	(16,825)

### ② マイタウン・バスの運行

- ・平成 17 年以降、市内郊外部の不採算路線については代替交通としてマイタウン・バスを導入している。運行路線を徐々に増やしており、令和元年 10 月から下北手線が新たに運行を開始している。
- ・各地区においてマイタウン・バス運行協議会を開催しており、随時運行内容の見直しを行っている。

#### ▼ 現在運行中のマイタウン・バスの概要(令和 2 年 10 月現在)

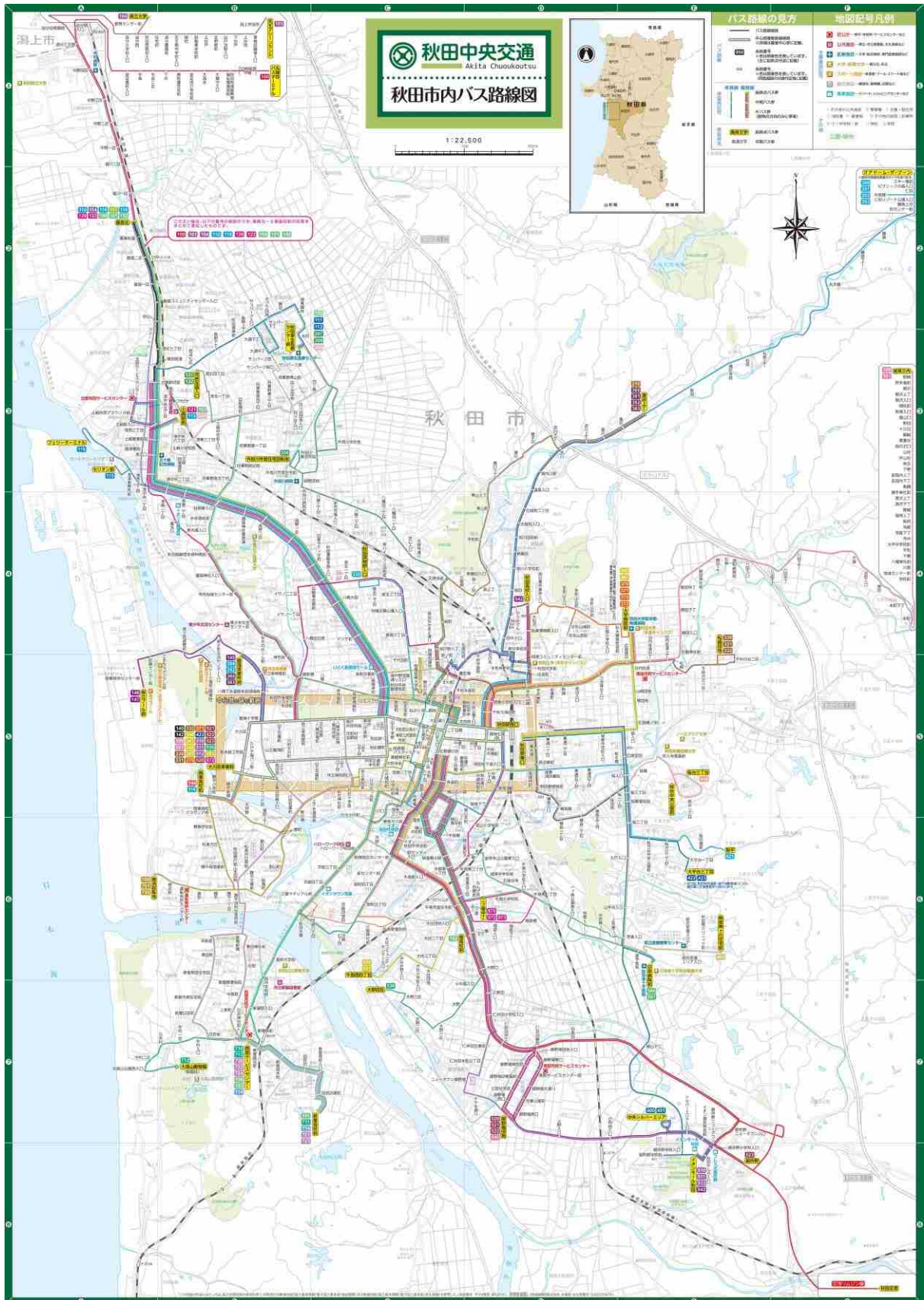
運行開始	路線名		運行形態	廃止路線名
平成 17 年 10 月	西部線	浜田線、豊岩線、下浜線	定時定路線型	西部地域 (豊岩線、下浜線、浜田線)
平成 20 年 4 月	北部線	金足、下新城、上新城	デマンド型	北部地域 (堀内線、小友線、 下新城線、上新城線)
平成 21 年 10 月	南部線	河辺A、雄和A、雄和B	定時定路線型	南部地域 (雄和線、岩見三内線、 ユージュル)
		河辺B、河辺C、川添、種平	デマンド型	
平成 22 年 4 月	東部線	上北手、中北手、木曾石	定時定路線型	東部地域 (上北手線、中北手線、 木曾石線)
平成 23 年 4 月	笹岡線	笹岡線 ⇒平成 31 年 4 月北部線 に統合	デマンド型	外旭川地区(笹岡地区)
令和元年 10 月	下北手線	下北手線	定時定路線型	下北手地区



▲マイタウン・バス運行協議会開催状況 (参加団体数)

### ③バスマップの作成

- ・平成 23 年 7 月に秋田中央交通(株)による「秋田市内バス路線図」が作成され、以降、毎年更新されている。



▲秋田市内バス路線図(令和 2 年 10 月 1 日現在)

資料：秋田中央交通株式会社

#### ④バス路線・系統の記号や番号の統一化

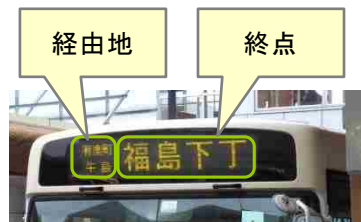
- 路線バスの行先表示は、第 1 次ビジョン策定当時は路線名や経由地の表記が混在し系統番号の表示が無く、文字のみであった。また、順次 LED 式の表示に切り替えている段階であった。
- 平成 23 年 10 月より、バス事業者によって、バス路線や系統番号が整理され、車両の行先表示に導入された。系統番号と経由、終点の組み合わせによる表示で統一されるとともに、全車両(小型車を除く。)で LED 式となり、行先のわかりやすさが向上した。

##### ▼バスの行き先表示変更前の状況

- 行先表示が巻き取り式の車両と LED 式の車両が混在。



- 表示内容および表示位置が不統一であり、番号表記が無い状況。



##### ▼行先表示変更後の状況

- LED 式による表示に変更。系統番号と経由、路線名、主要施設の表示で統一された。

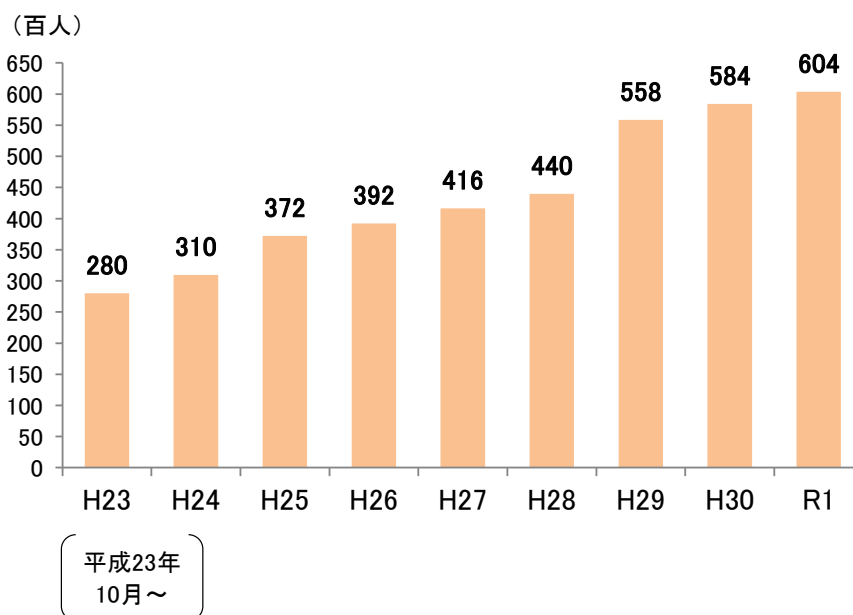


### ⑤高齢者コインバスの導入

- 平成 23 年 10 月より、秋田市では高齢者の外出機会の促進、社会参加・生きがいづくり支援のほか、移動手段の確保と公共交通利用促進の観点から、秋田市に住民登録をしている高齢者が 1 回 100 円で路線バスを利用できる「高齢者コインバス事業」を開始。
- 平成 25 年 10 月からは対象年齢を 70 歳以上から 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る。
- コインバス資格証明書の累計発行数は、年々増加している。



▲コインバス資格証明書



▲高齢者コインバスの資格証発行数(累積)

(秋田市長寿福祉課まとめ)

## ⑥ 中心市街地循環バス「ぐるる」の運行

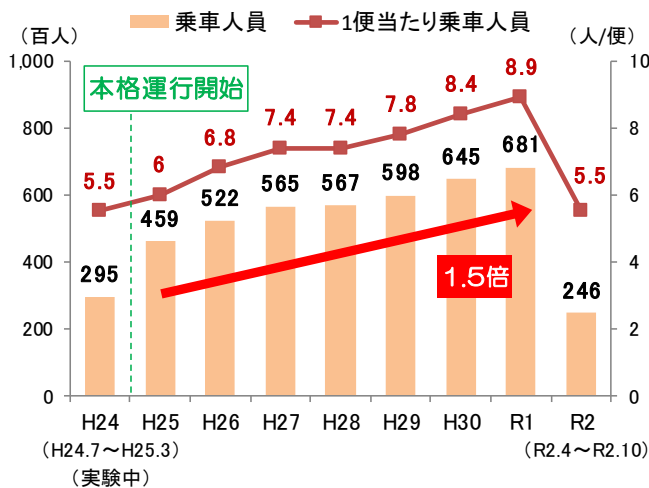
- 秋田駅周辺と「エリアなかいち」で創出されたにぎわいを中心市街地全体に波及させるため、平成24年7月21日から実証運行を行い、平成25年4月1日から本格運行を開始した。
- 乗車人員は年々増加し、本格運行開始当初に比べて令和元年度時点では1.5倍に達しているが、令和2年度においては新型コロナウイルス感染拡大の影響等により大幅な減少となっている。

### 運行概要

運行時間：午前9時～午後5時(8時間)  
 運行本数：1日に21本(各バス停には基本的に20分間隔で停車)  
 運賃：乗車1回または1周につき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ルート図



▲ 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」



### ⑦バス運行情報の提供

- 国際教養大学アジア地域研究連携機構が、秋田中央交通(株)の国際教養大学線において、路線バスの運行情報をインターネット地図アプリ「グーグルマップ」にリアルタイムで表示する実証実験を行った。(令和2年2月～3月)

#### 実証実験の概要

- 2020年2月～3月に民間事業者と協力し、中央交通の国際教養大学線でバスロケを実施。
- バスのリアルタイム位置情報を Google に送信すれば、バス停を通過したかなどは Google のシステムが判定。
- Google マップのバスロケは、スマホ・タブレットのみ対応(パソコン不可)。

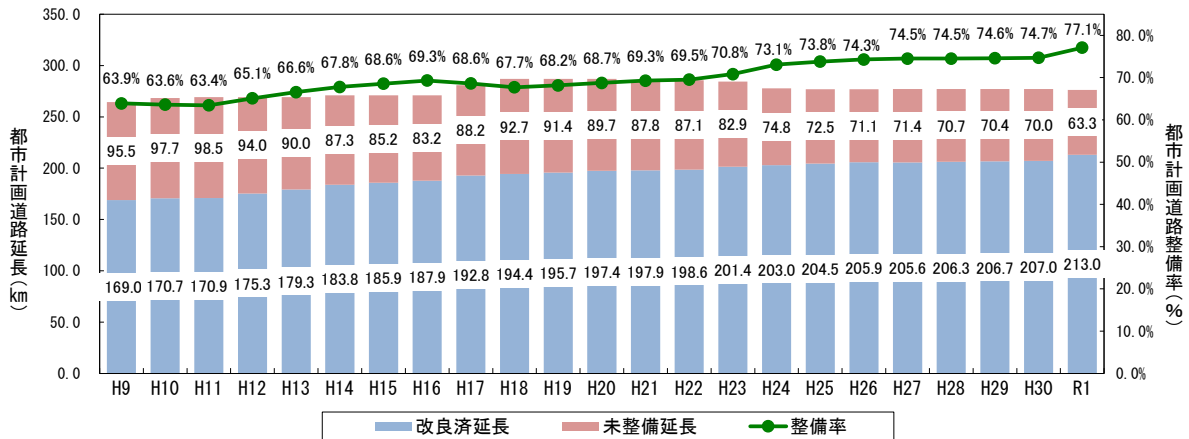


▲バス運行情報の提示画面

### (3) 道路の走行性向上に向けた取り組み

#### ① 道路整備の推進

- 平成 23 年に策定した第 6 次秋田市総合都市計画において位置づけた「骨格的道路網の形成」を目指し、道路網の整備を進めてきた。
- 秋田市内では平成 22 年から令和元年までの 10 年間で約 14km の都市計画道路が整備され、令和元年時点での都市計画道路の整備率は 77.1%となっている。
- 拠点間をつなぐ効率的・効果的な道路網として、3 環状放射型道路網の形成が進められている。



▲ 秋田市の都市計画道路の延長と整備率（概成済延長は含まない）

資料：秋田市都市計画課

## ②ノーマイカーデーの実施等

- 秋田市では、渋滞緩和や温室効果ガス削減といった都市環境を改善する一歩として、日ごろマイカー通勤されている方を対象に、公共交通や徒歩、自転車など環境にやさしい通勤手段へ転換するきっかけづくりとなるよう、毎月第4金曜日のノーマイカーデーを実施している。
- この取組は、平成21年のノーマイカーデー社会実験を経て、平成22年から定期的に実施している。

### 令和元年度の実績

実施日：令和元年10月25日(金)

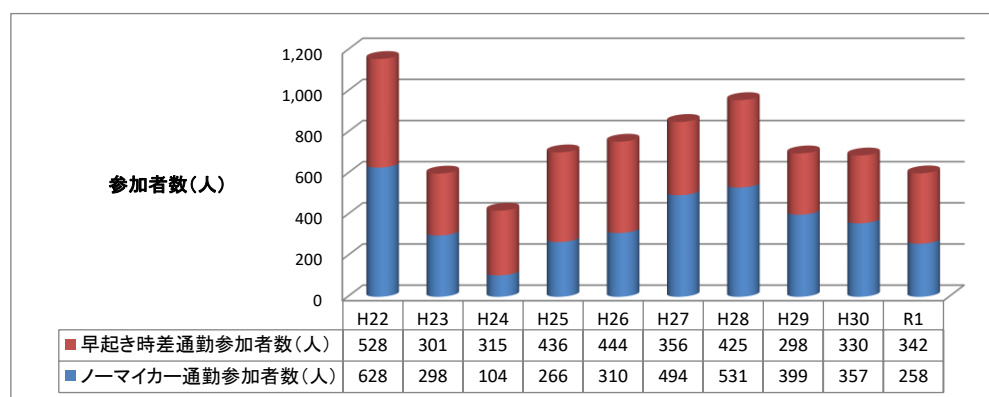
実績：ノーマイカー通勤参加者 258名、早起き時差通勤参加者 342名

この1日で **約0.9トンのCO<sub>2</sub>** を削減

この削減量は、樹齢50年(高さ20~30m)ほどのスギの木100本が、およそ8ヶ月かけて吸収・固定する量に値する。(参考資料：国土交通省・環境省・林野庁資料)

#### <計算条件>

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



▲秋田市ノーマイカーデー10月重点実施月における実績

資料：秋田市交通政策課