


# 第5回秋田市地域公共交通 協議会

公共交通の現状等について  
平成20年10月6日





# 目 次

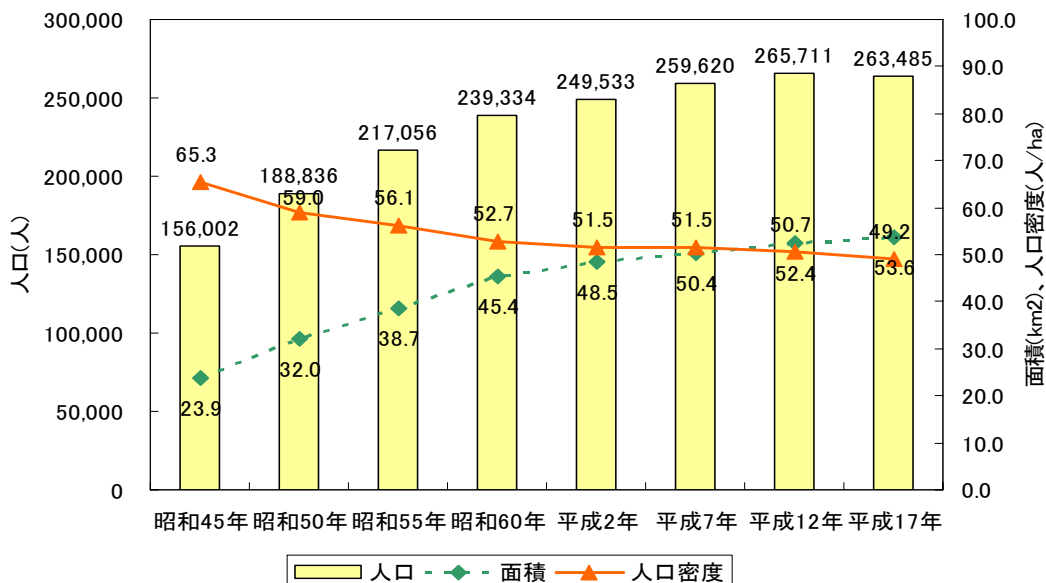
1. 公共交通をとりまく現状と将来	1
2. バスに関する既定計画、基本方針	23
3. 秋田市郊外部での不採算路線に対する方策	26

# 1. 公共交通をとりまく現状と将来

## 1.1 市街地拡大と公共交通

### (1) 人口の低密度化・外延化

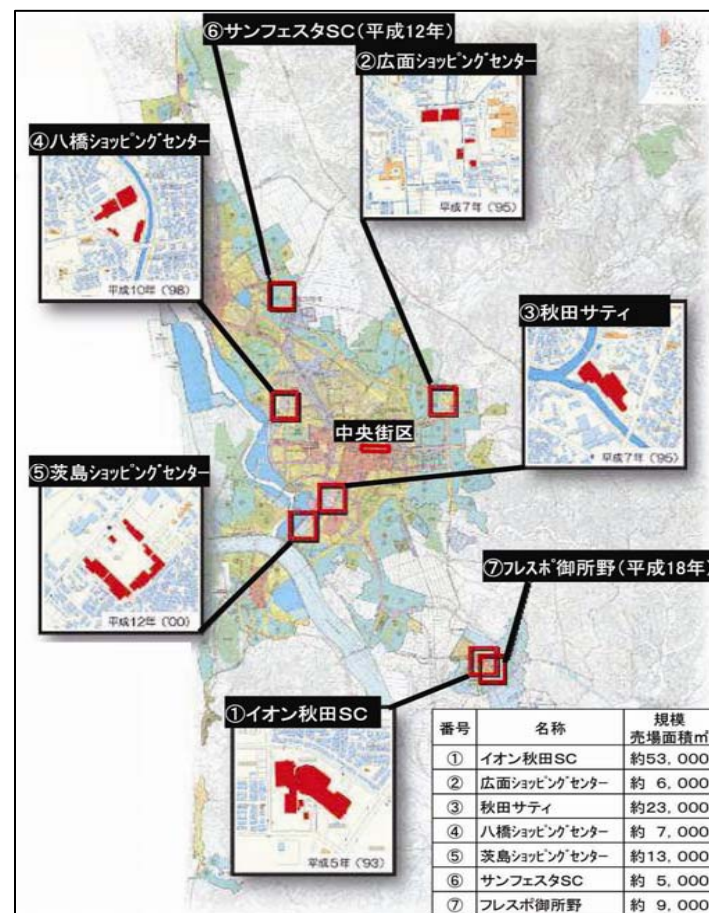
市街地の拡大とともに人口の低密度化が進む



▲秋田市の人口集中地区の面積と人口密度の推移

資料: 国勢調査

郊外に出店が進んだ大規模商業施設

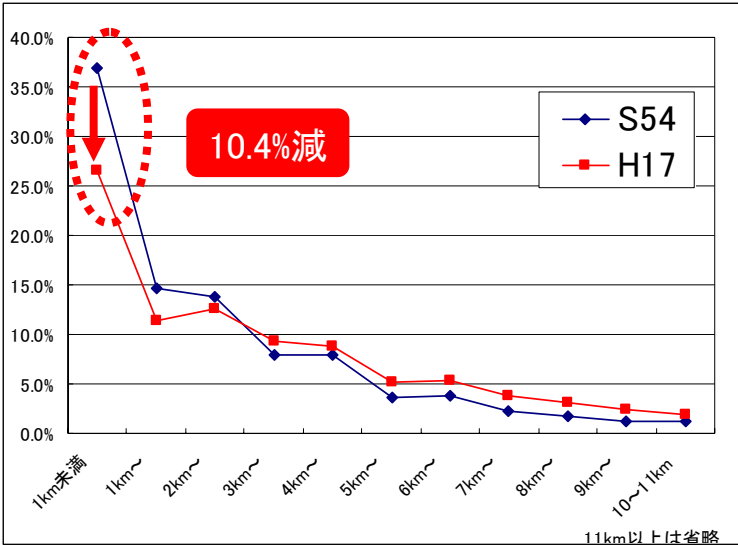


▲大規模商業施設の郊外立地

出典: まちなか都市居住に関する調査資料(UR都市機構)

## (2) 自動車利便性向上と移動距離の増大により自動車の利用が拡大し公共交通利用が減少

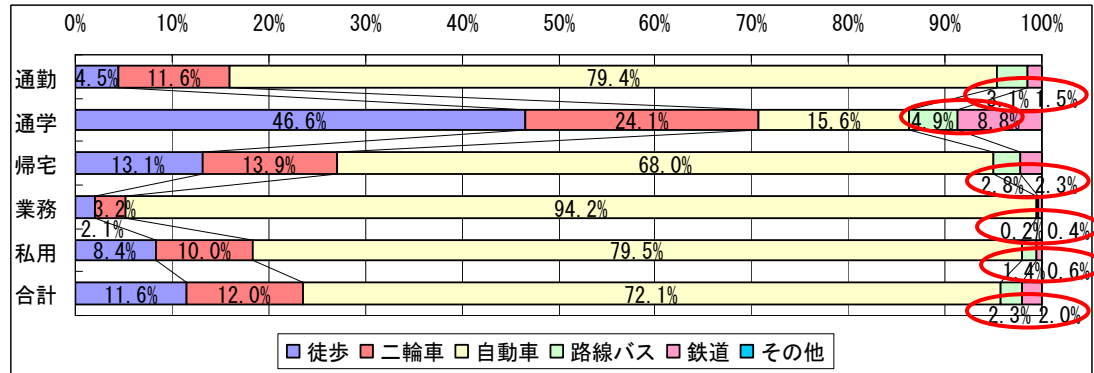
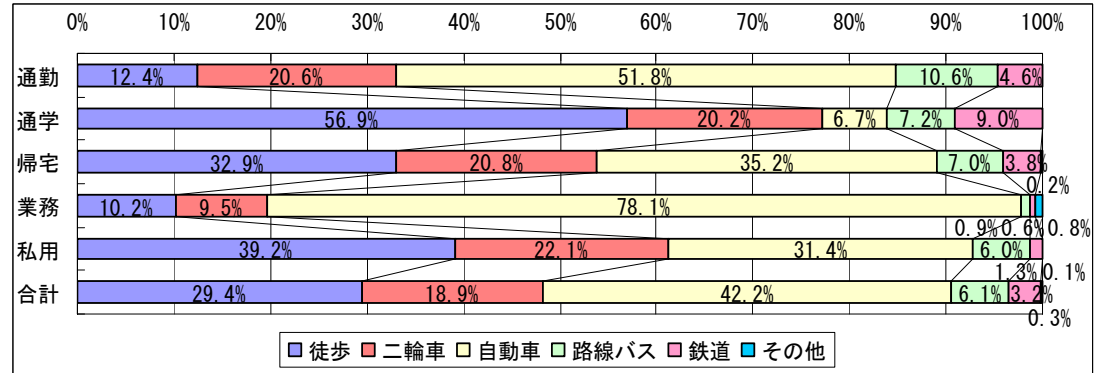
### 人の移動距離の増大



▲距離帯別構成比(秋田都市圏)

S54

### 全目的で自動車利用割合が増大し、公共交通利用割合が減少



▲目的別・代表交通手段構成(都市圏関連)

資料: S54パーソントリップ調査

H17都市OD簡易パーソントリップ調査

生活の自動車依存

H17

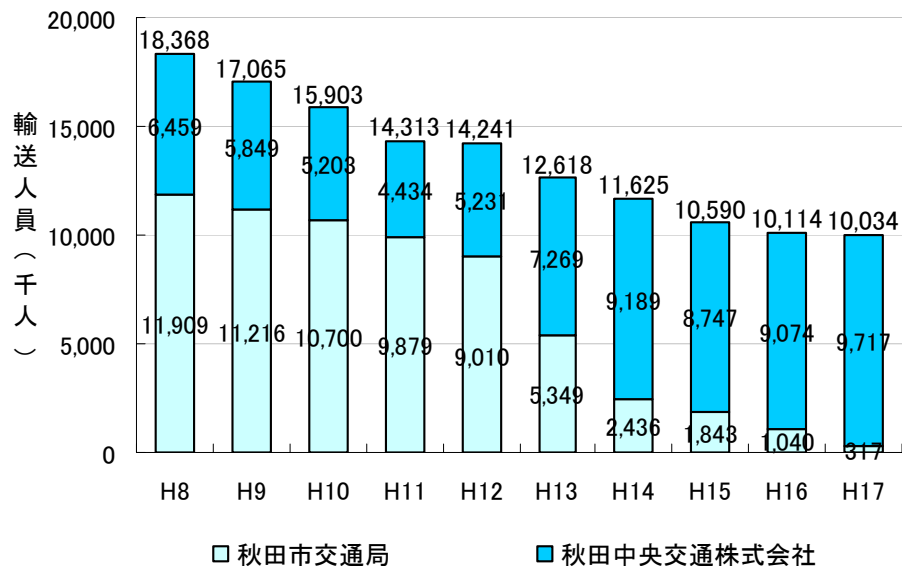
自動車依存型  
の都市構造

幹線道路の整備・  
公共交通システムの  
レベル低下

▲モータリゼーション・スパイラル

・路線バスの輸送人員は年々減少の一途  
 (最近10年間で約45%減H8:18,368千人  
 ⇒H17:10,034千人)

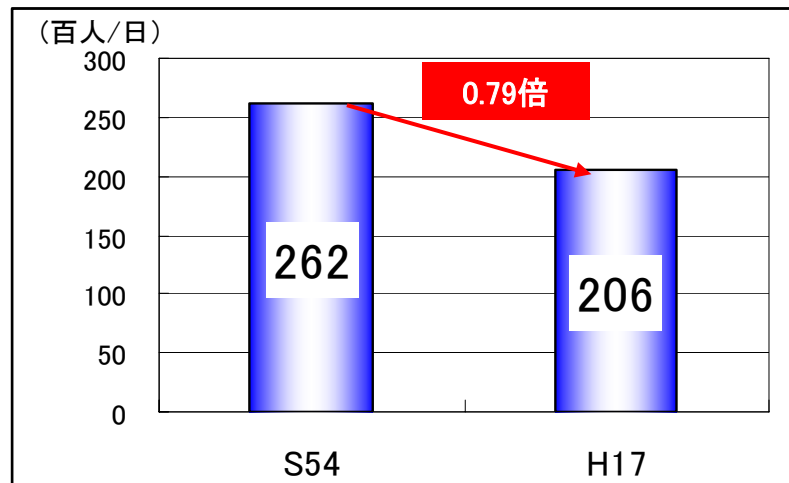
▼路線バス輸送人員の推移



資料: 秋田市都市総務課交通政策室HP  
 秋田市における乗合バスの現状について

## 年々減少するJR駅利用者数

▼JR駅1日平均乗車人員の推移(秋田市内計)



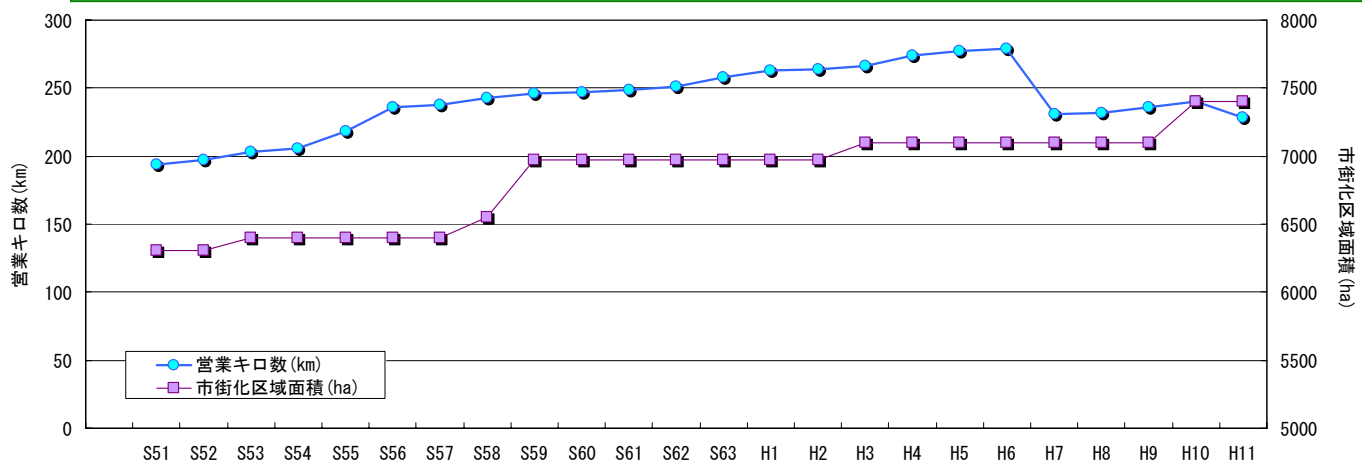
資料: S55PT報告書、第5次秋田都市計画、JR資料

※S54で未開設の桂根駅は集計対象外

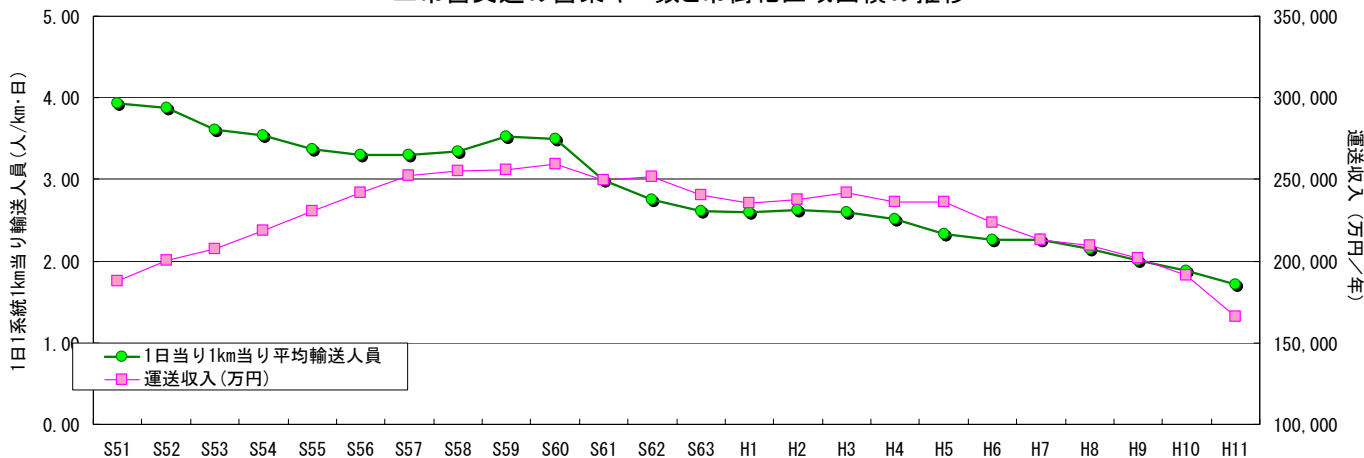
※S54は乗降客数/2

### (3) 市街地の拡大に伴うバス路線の赤字拡大

- ・低密度外延化による市街地拡大に対応し、バスサービスを拡大してきた(営業キロが増加)
- ・結果として低密度地域のバス営業キロの増大に伴いバスサービスが低下、自動車利用者増加により、サービス拡大に見合う利用者数を確保できず、総じて運賃収入減少をもたらした
- ・なお、H12以降、民間バス事業者である秋田中央交通へバス路線移管を開始(H18全路線移管終了)



▲市営交通の営業キロ数と市街化区域面積の推移



▲市営交通の1日1系統1km当り輸送人員と運送収入の推移

- ・市内の189系統の内、70%の129系統が赤字である。
- ・赤字額は約4億8千万円である。黒字路線の約1億円を加えても、全体収支としては、約3億8千万円の赤字であり、その68%である約2億6千万円を国・県・市で補助している。
- ・赤字額、補助額の大きな路線は雄和循環バス、岩見三内線、太平線、仁別線等の市郊外部や五城目線等の近隣市町村へ向かう路線が大部分である。
- ・今後、さらに利用者の減少が進むとさらに赤字路線・系統が増加し、バスの維持が困難になることが予想される。

### ▼平成19年度 収支状況

(単位:百万円)

	路線一系統数	収入	経費	収支	補助金	事業者負担額
赤字	49-129	957.5	1,438.0	△480.5	256.0	120.0
黒字	13-60	555.0	450.5	104.5		
計	62-189	1,512.5	1,888.5	△376.0	256.0	120.0



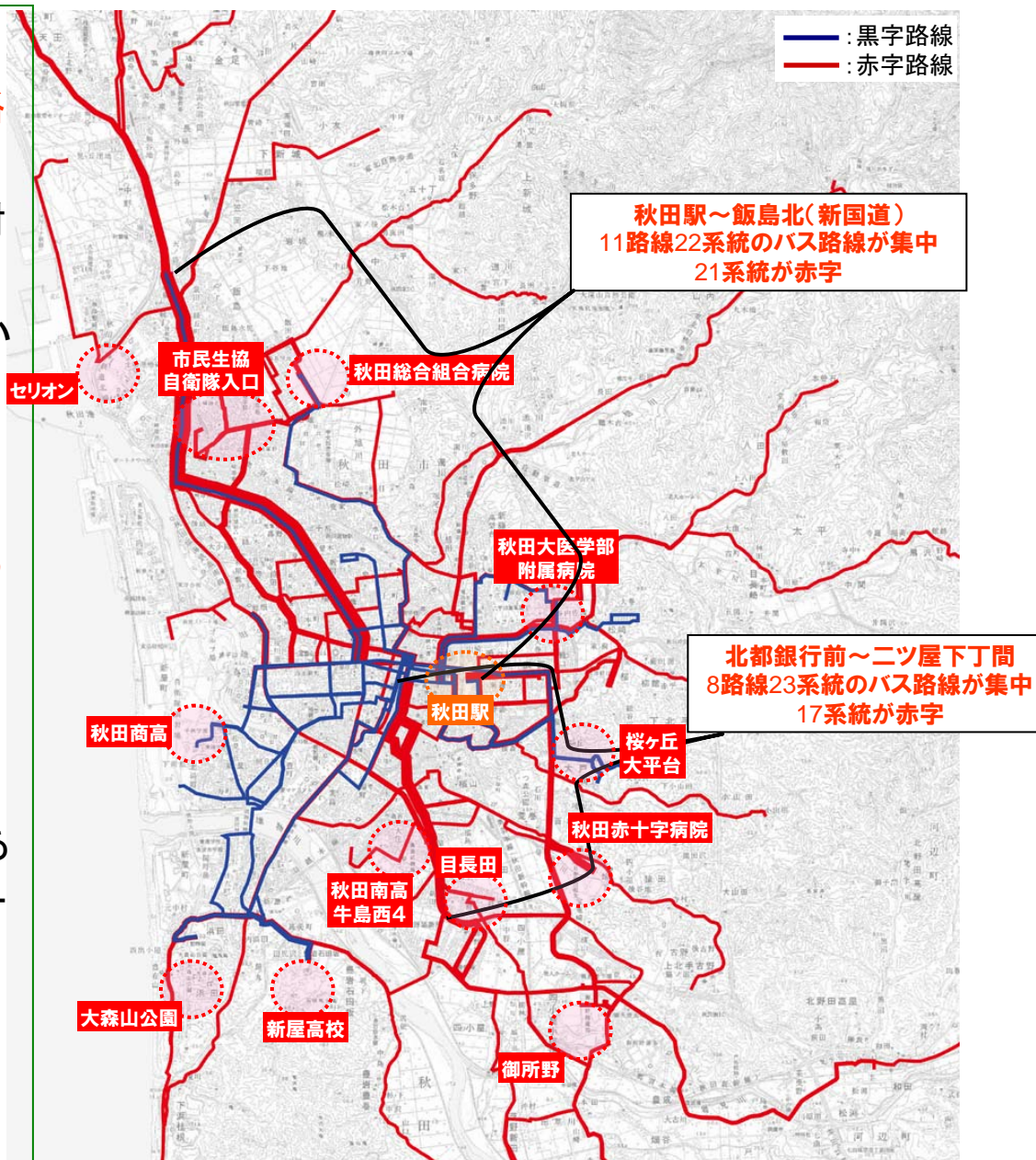
・中心部の黒字路線と重なる区間を運行し、郊外の赤字区間を有している路線、即ち市域外への路線に多い

⇒このことは、黒字路線と重ねてみると、需要に対し運行が過剰となっている可能性が高い区間については、路線の統合を図り、運行本数を減らしていく必要がある。

・郊外の集落地区を運行する路線は赤字が多いが、日常生活の足を確保する意味で運行の意義が大きい。これらの路線は市域中心部と市街地部を經由して結ばれることから、市街地内では需要が見込めるが、郊外では利用者が少なく、路線全体で見ると赤字となっている。

⇒そこで郊外部における分散した需要に効率よく対応するためには、運行の効率化を図る必要がある。(既に実施中である西部地域3路線の乗継ターミナルを拠点としたコミュニティバス、北部地域4路線の飯島北を基点とした予約式乗合タクシー)

・黒字路線は都心部と周辺市街地拠点(土崎、新屋、御所野)、病院などの公的施設を結ぶ路線に多い



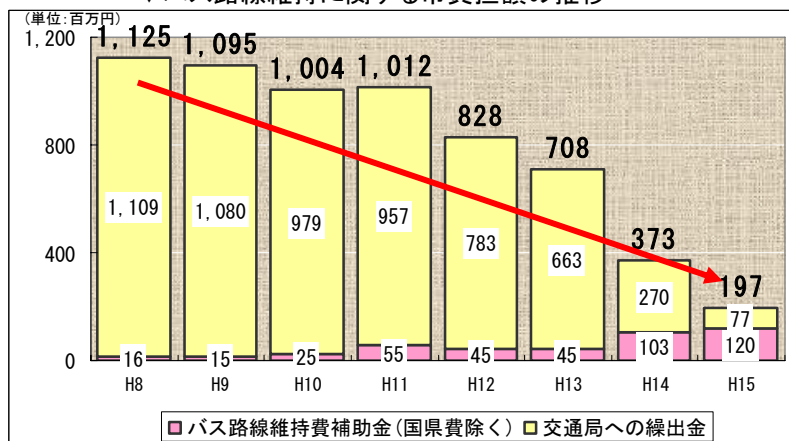
▲黒字路線・赤字路線図(H18年時点)

## (4) 秋田市のバス路線維持に向けた取り組み

### ●市交通局の廃止(平成12年～平成18年3月)

- 市交通局から秋田中央交通に路線移管が行われた平成12年度からバス路線の維持に要する市負担額は減少に転じ、15年度で約2億円となった。したがって路線移管によって市民の負担は軽減され、交通事業改革の成果が上がった。

▼バス路線維持に関する市負担額の推移



▼郊外部不採算路線一覧

平成17年度(導入済み) (西部地域)	豊岩線、下浜線、浜田線	豊浜ふれあい号(H17.10～)
平成20年度(導入済み) (北部地域)	堀内線、小友線、下新城線、上新城線	予約式乗合タクシー(H20.4～)
平成20年度(予定) (南部地域)	雄和線、岩見三内線、ユートル	検討中
平成21年度(予定) (東部地域)	下北手線、上北手線、木曾石線、仁別線、太平線	検討中

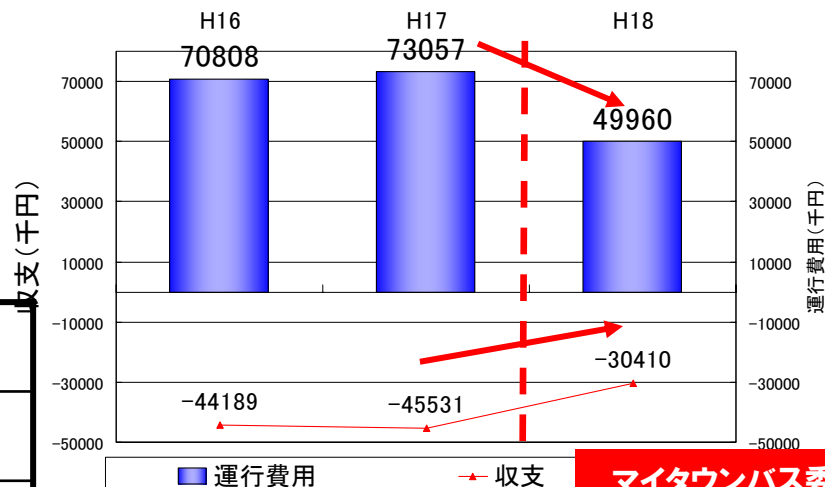
### ●郊外部不採算路線(平成12年～平成18年3月)

- 郊外部における赤字額の大きな不採算路線は、赤字路線からの脱却は難しいため、市では以下の維持方策を行っている。

- 平成17年度に市単独補助制度を創設
- 不採算路線の郊外部に代替交通を導入検討(15路線)
- バス事業者へ路線再編やダイヤ改正等の抜本的な見直しを促す
- 地域の協力および主体的な取り組みを前提とした移動手手段の確保

- H17.10に運行開始したマイタウン・バス西部線では、委託運行により運行費用が減少し、赤字額が減少。

▼西部3路線の運行費用と収支の推移



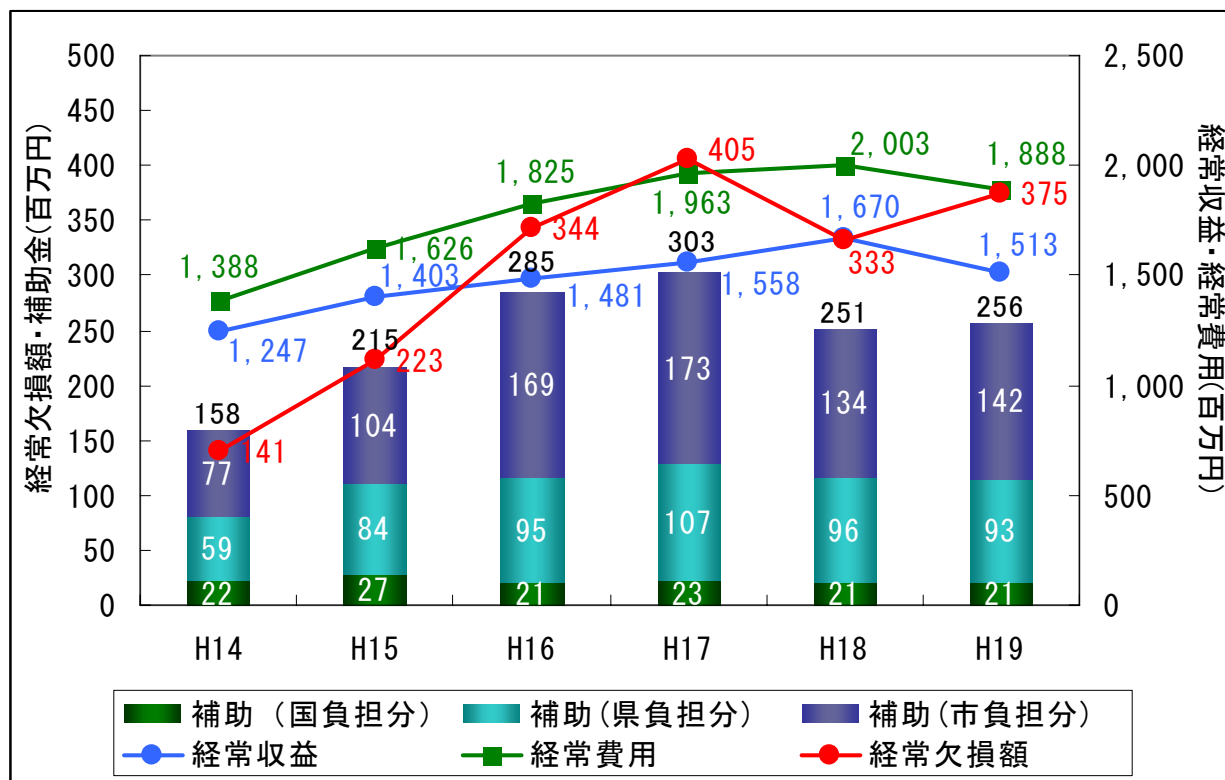
**マイタウンバス委託  
運行開始**

## (5) 秋田市のバス路線補助金負担の限界

### ● 収支と補助金の推移

- ・市交通局から中央交通に路線移管した結果、路線数増に伴い収益は向上したが、費用も増加。収益に比べ、費用の増加が大きく補助金も増加。
- ・H17.9に赤字路線であった豊岩、下浜、浜田の3路線を廃止したことで、H18の赤字額が減少。
- ・しかしH19で補助総額2億6千万円であり、うち55%の1億4千万円を市が負担している状況。

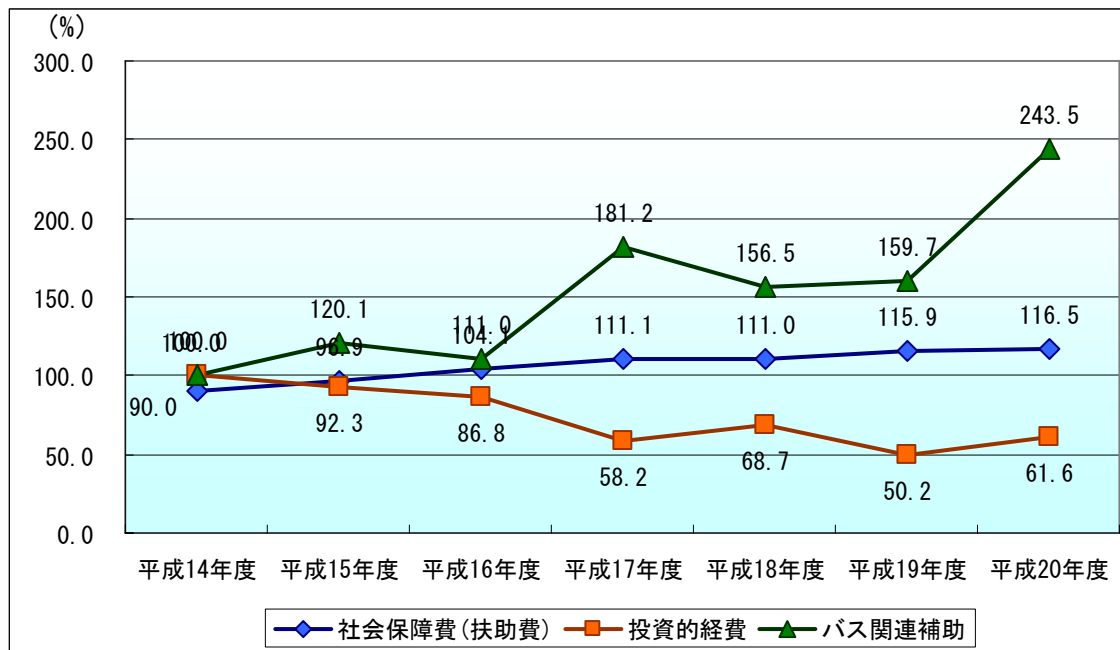
▼バス路線の収支状況と補助金の推移



- ・社会保障費は年々増加する傾向にある。
- ・社会保障費の増加に対応するため、施設建設などの投資的経費が減少してきている。
- ・しかし、投資的経費の減少のみで対応できるものではなく、バス関係補助金の現行水準の維持は難しい状況となっている。

▼バスに対する補助金と投資的経費と社会保障費(扶助費)の推移

※投資的経費と社会保障費は平成14年度の投資的経費を100とした場合の割合であり、バス関連補助金は平成14年度のバス関連補助金を100とした場合の割合





- ◆秋田県は、バス関係補助制度の見直しを平成22年4月より実施する予定である。
- ◆新たに補助要件を設け、**補助対象路線を限定**するものとなっている。
- ◆秋田市の路線バスの**約45%の系統、マイタウン・バス(西部線)の約13%の系統が補助対象外**  
⇒現状路線・系統の維持のために市の負担が増加

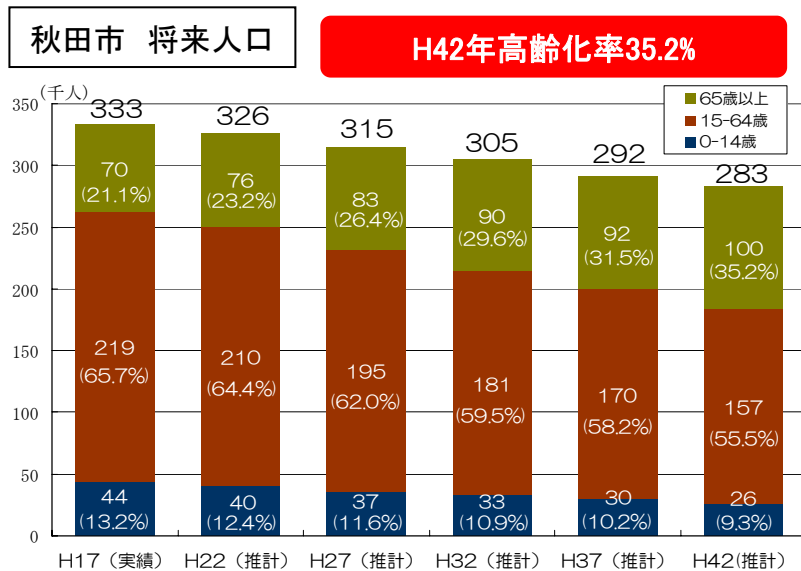
●秋田市における見直し案の影響(H19実績をもとに試算)

	生活バス路線維持費補助(路線バス)	マイタウン・バス運行費補助(西部線)
補助金の影響額	47,238千円の減額 (県補助金の約65%) (市補助額の約23%)	2,673千円の減額 (県補助金の約21%) (市補助額の約9%)
影響を受けるバス系統数	86系統が補助対象外 市全体の約45%が補助対象外に (61%から16%に減少) (補助対象系統の約74%)	1系統が補助対象外 (補助対象系統の約13%)
その他		補助対象期間を補助開始後3年間で打ち切り

## 1.2 高齢化社会と公共交通

- ◆秋田市は著しく高齢化が進展することが予測され、高齢化率が35%を超え、3人に1人が高齢者となることが予測される(H42には高齢者が30千人増)。
- ◆自動車依存が高まり、公共交通の維持がますます困難になると、高齢化が進展した社会においては、自動車を運転できない高齢者等の交通弱者が増大し、移動問題がますます深刻化する。
- ◆小規模(単身・夫婦二人)高齢世帯の増加により、これらの問題が一層深刻となることが懸念される。(家族の自動車送迎が無い)

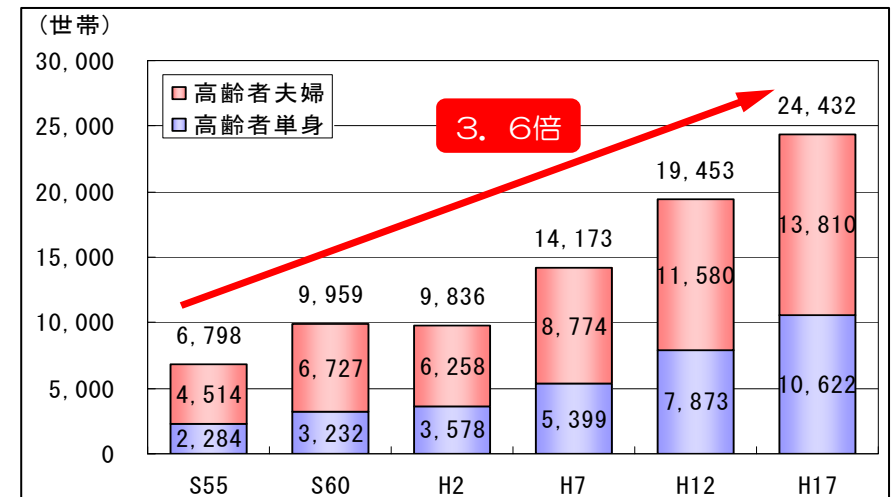
●秋田市人口は平成17年333千人から平成42年に282千人に減少



▲秋田市の将来人口(推計)

資料:秋田都市圏街路交通調査

●高齢者単身世帯や高齢夫婦世帯が増加する秋田都市圏



▲高齢者単身及び高齢者夫婦世帯数の推移

資料:国勢調査

※1 高齢者単身:60歳以上 高齢者夫婦:夫60歳以上妻60歳未満

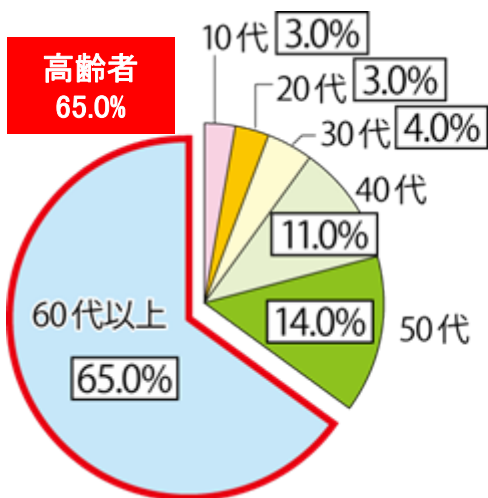
※2 未婚の18歳未満の家族は有り

◆すでに高齢化率が高い郊外部では今後さらに高齢化が進み、自動車を運転できない高齢者等の交通弱者がさらに増大し、公共交通が維持できないと、移動問題が深刻化する。

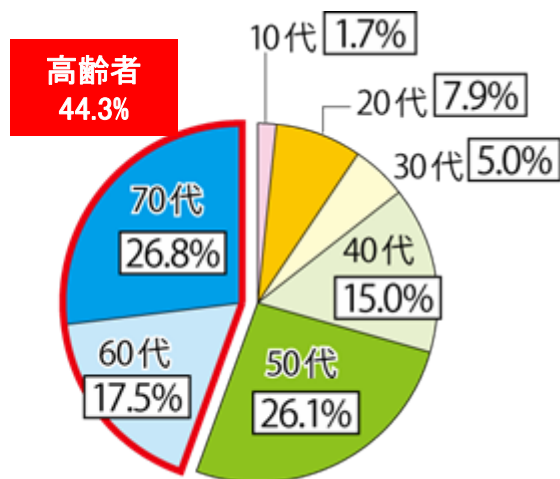
◆そこで郊外での高齢者の移動手段の確保が重要であるが、赤字路線が多いことから路線維持のためにも代替交通の導入が必要である。

・郊外居住の高齢者は路線バス利用する割合が高い

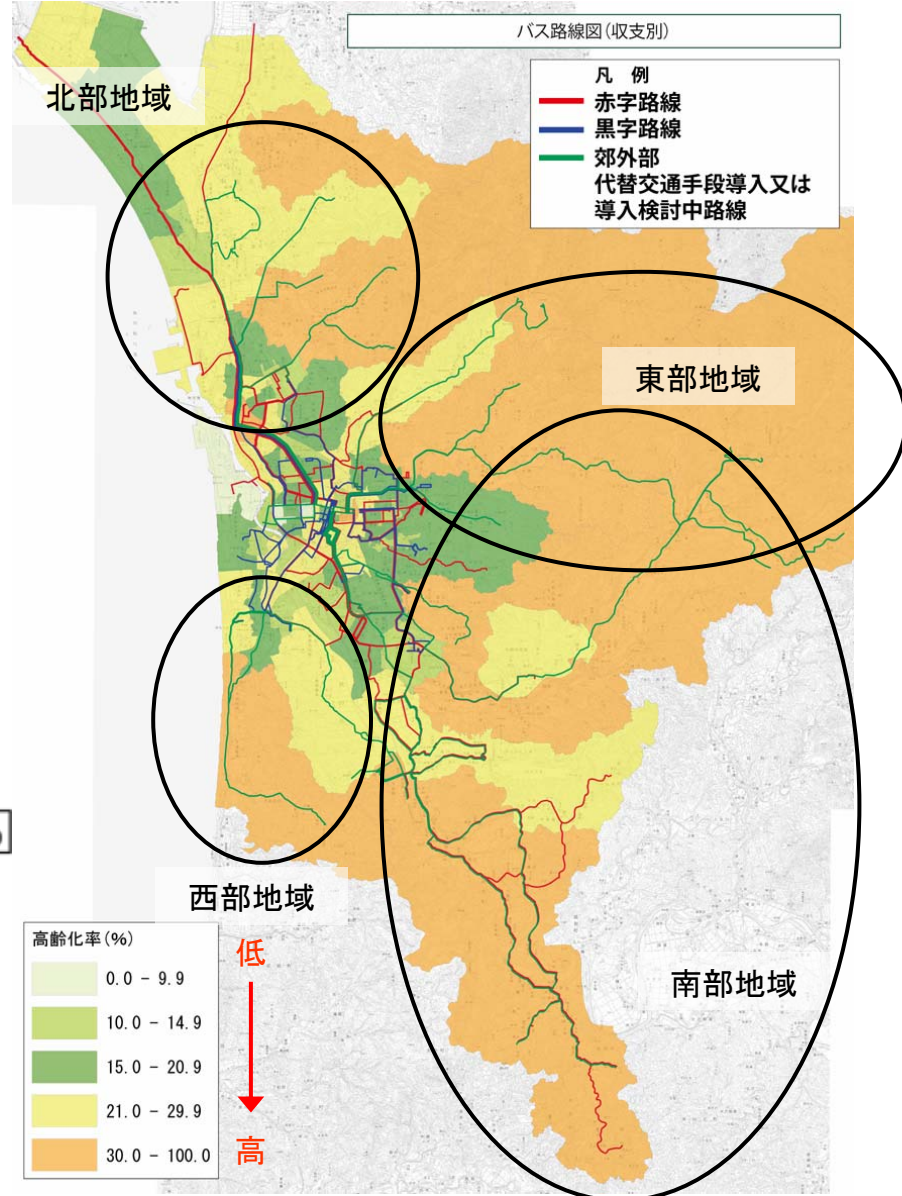
▼北部地区バス利用者の年齢構成



▼東部地区バス利用者の年齢構成



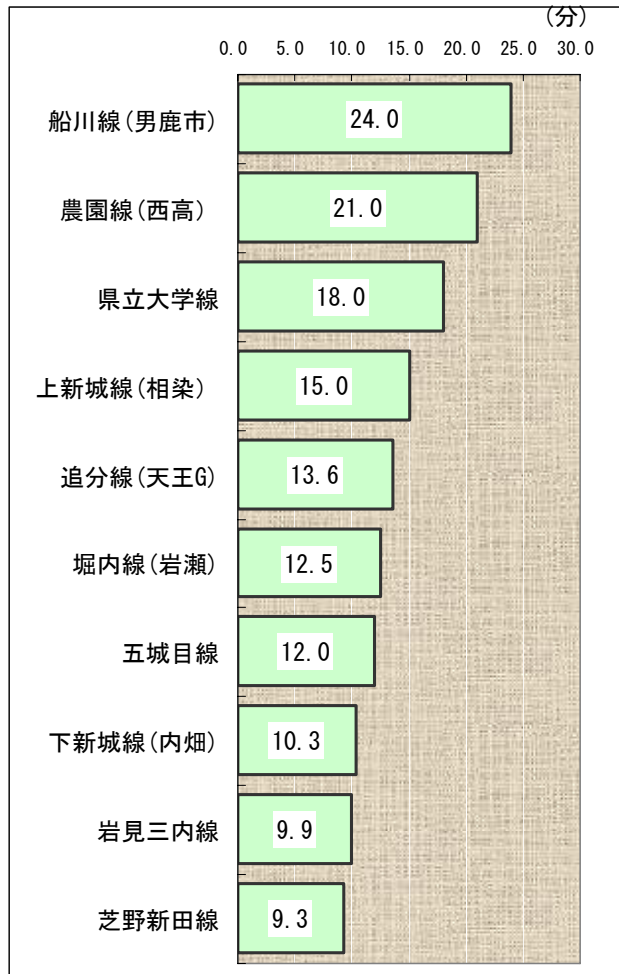
▼高齢化率が高い郊外と赤字路線



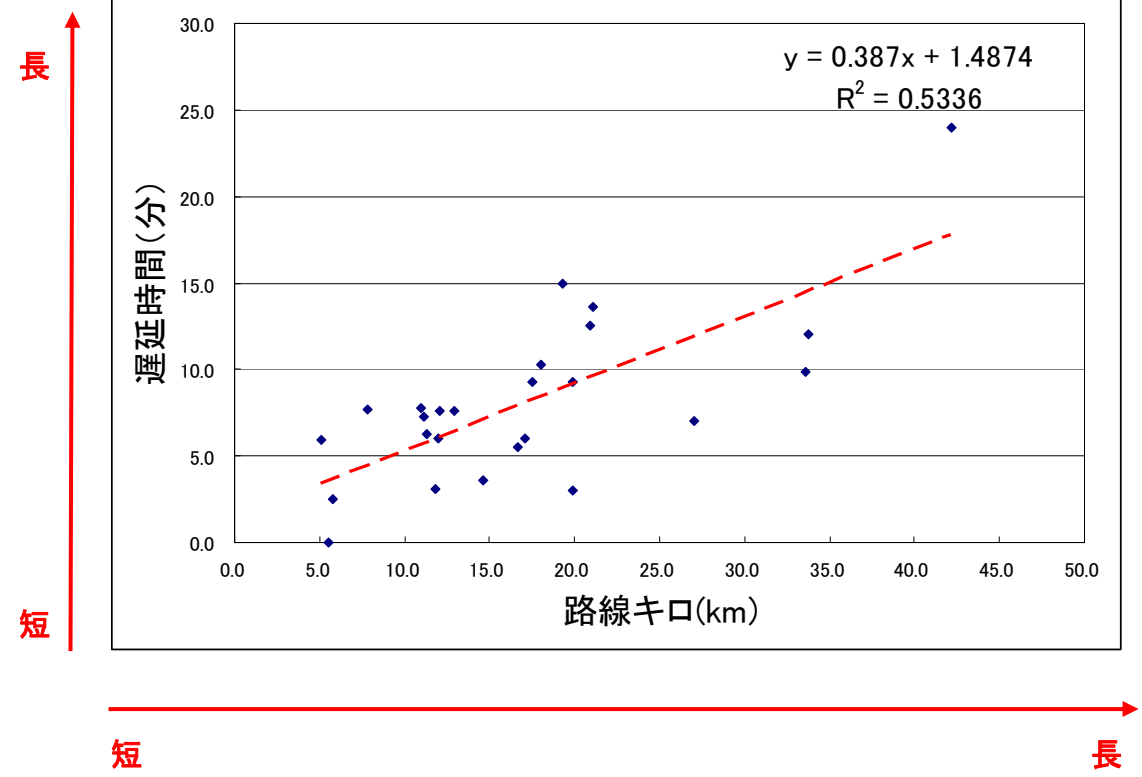
# 1.3 冬期の公共交通

最大で25分程度の遅延が見られる

▼ 冬季の路線別平均遅延時間(上位10路線)



延長の長い路線のほうに遅れが目立つ



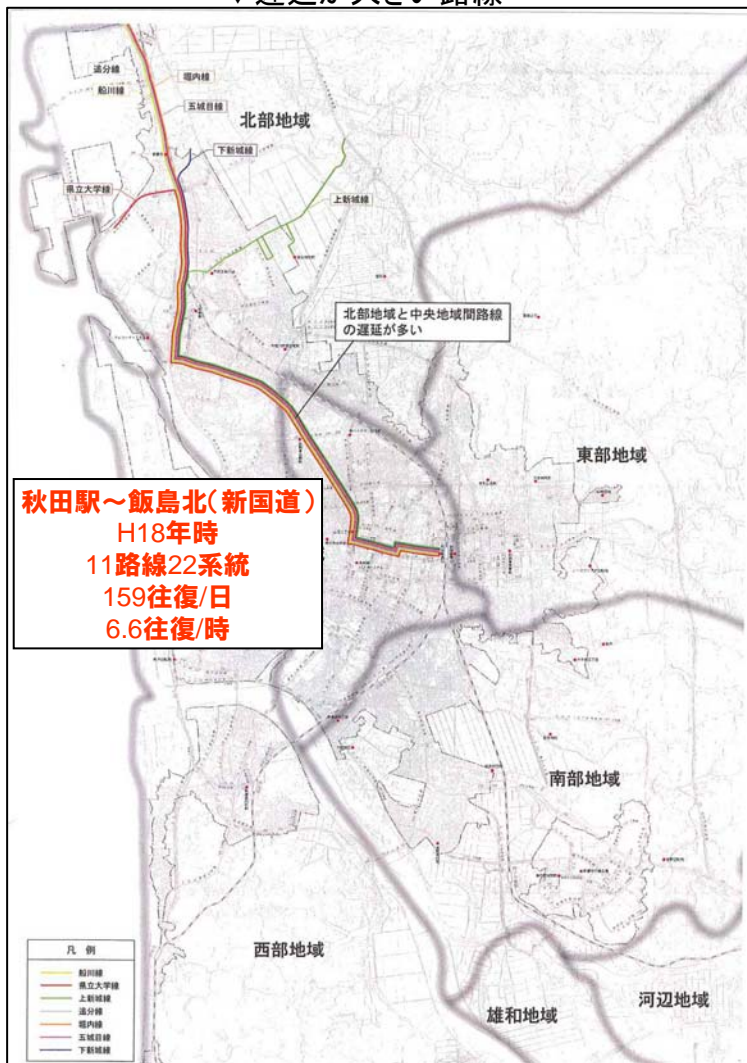
資料: 秋田市の冬季間における乗合バス輸送サービスの現状と課題に関する調査



北部地域と中央地域を結ぶバス路線の遅延が大きい  
 (新国道(土崎臨海～山王十字路)、山王大通り(秋田  
 駅～山王十字路)を通過)

事業者ヒアリングでも新国道(土崎臨海～山王十字路)  
 及び山王大通り(秋田駅～県庁市役所前)で遅延しやす  
 いと指摘有り。

▼遅延が大きい路線

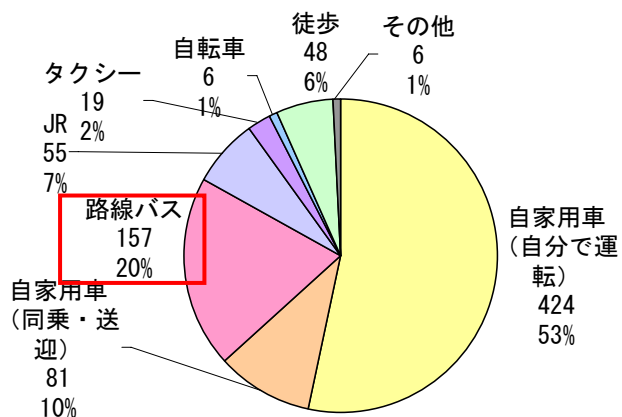


- 事業者ヒアリング結果**
- ・基本的に長距離路線は遅延がしやすい。
  - ・冬期の遅延の原因は、自家用車による渋滞による場合が多い。
  - ・現在、バス路線のある道路は除雪が行き届いており、助かっている。
  - ・特に渋滞しやすい区間は、県道56号(土崎十字路～茨島交差点)・山王大通り(秋田駅～県庁市役所前)である。
  - ・近年、年間を通してバスレーンに入ってくる自家用車が多くバスの走行性が大きく落ちている。

資料: 秋田市の冬季間における乗合バス輸送サービスの現状と課題に関する調査

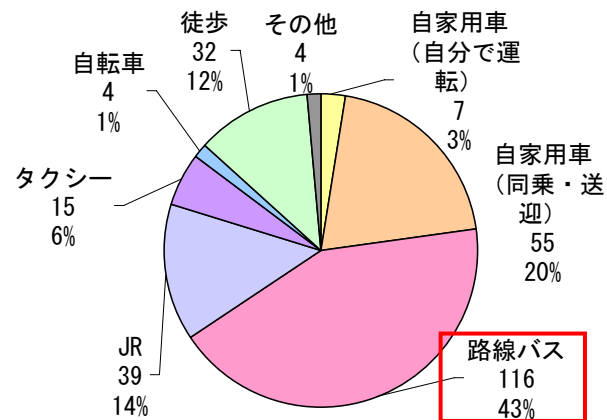
・バス利用率は冬期以外が17%なのに対し冬期が20%とわずかながらに増加  
 ・冬期は自転車利用が大きく減少

▼冬期の移動手段 全回答者 N=796

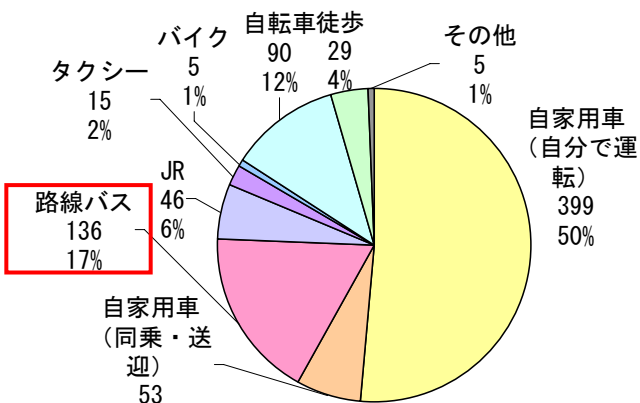


・バス利用率は車を所有していない人に限定すると冬期以外が37%なのに対し冬期が43%に増加  
 ・冬期は自転車利用が大きく減少

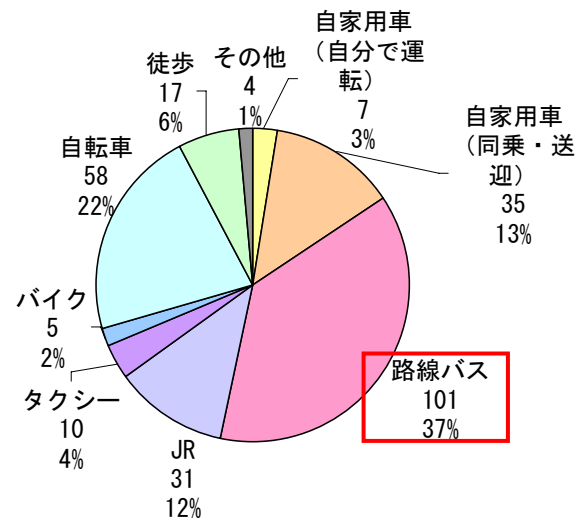
▼冬期の移動手段(車を所有していない人のみ)全回答者 N=272



▼冬期以外の移動手段 全回答者 N=789



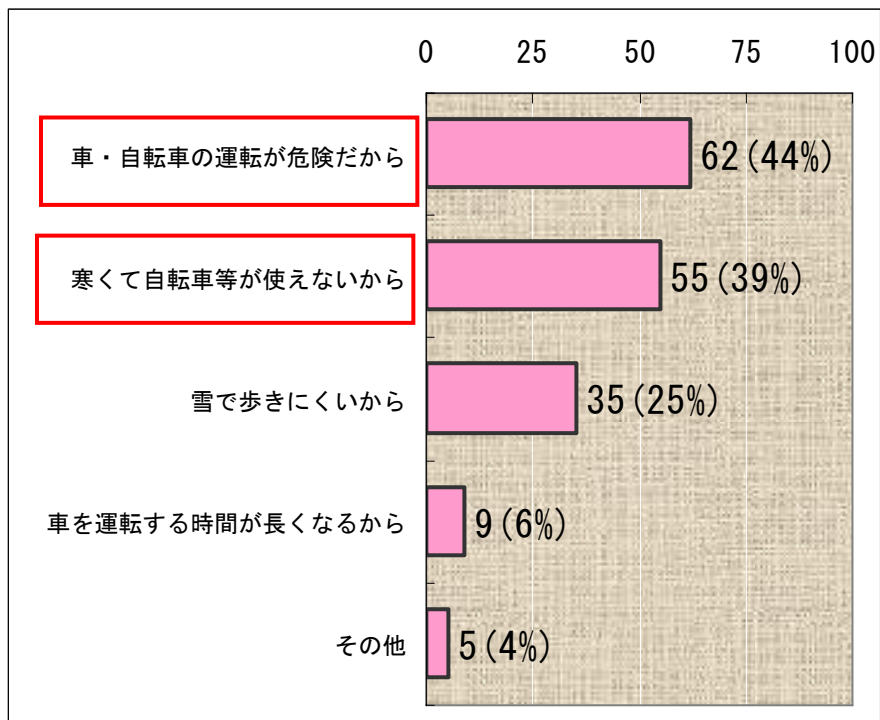
▼冬期以外の移動手段(車を所有していない人のみ) N=268)



資料：秋田市の冬期間における乗合バス輸送サービスの現状と課題に関する調査

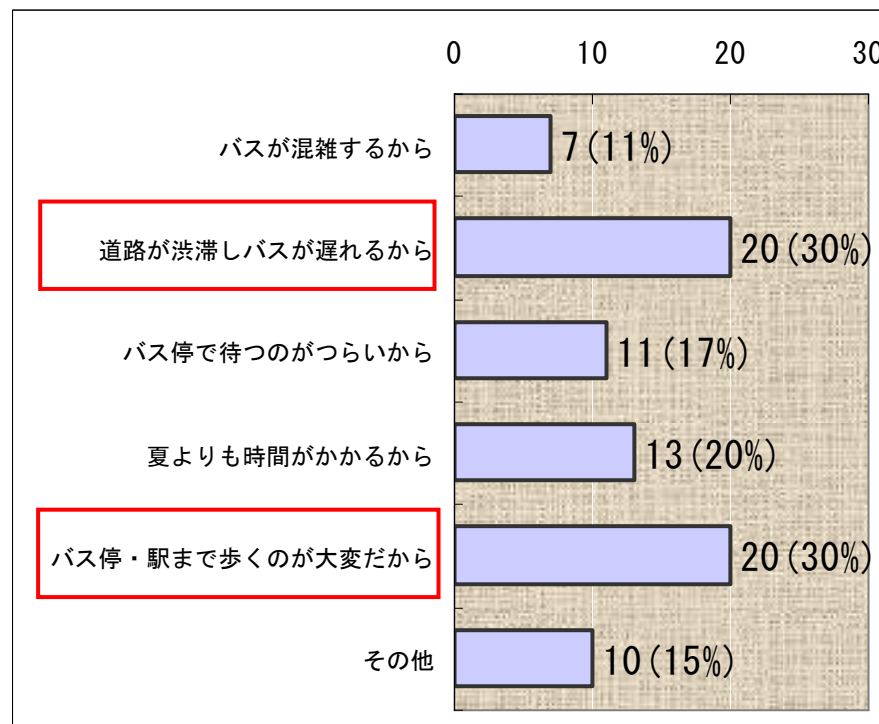
冬期に公共交通利用が増える理由は  
**「車・自転車の運転が危険」(44%)**  
**「寒くて自転車等が使えないから」(39%)**  
 が多い

▼冬期公共交通利用が増える理由(全回答者 N=142)



冬期に公共交通利用が減る理由は  
**「道路が渋滞しバスが遅れるから」(30%)**  
**「バス停・駅まで歩くのが危険だから」(30%)**  
 が多い

▼冬期に鉄道・バスの利用が減る理由(全回答者 N=66)



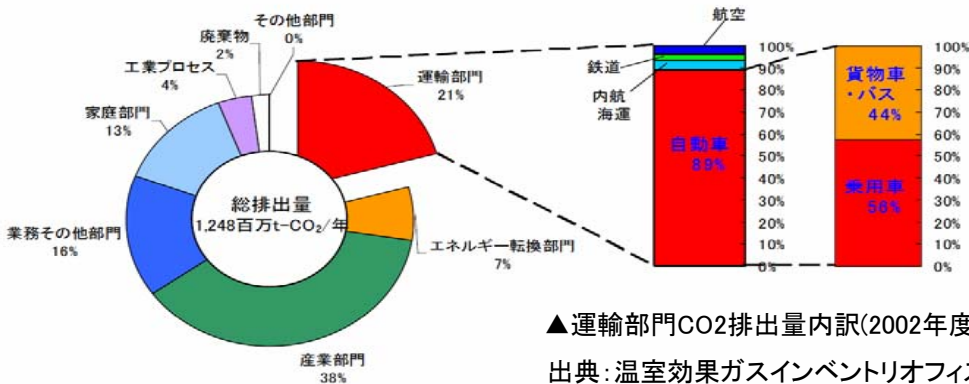
※冬期と冬期以外で鉄道やバスの利用回数が変わる方が回答

# 1.4地球環境と公共交通

- ◆市街地や都市機能が拡散、散在することで、自動車依存は止まらず、移動距離も増加
- ◆CO2総排出量のうち、運輸部門の排出量は21%、その約9割が自動車からの排出量であり、CO2排出量の削減に向けてはさらなる自動車依存の抑制が必要⇒CO2排出量の少ない公共交通への転換が必要

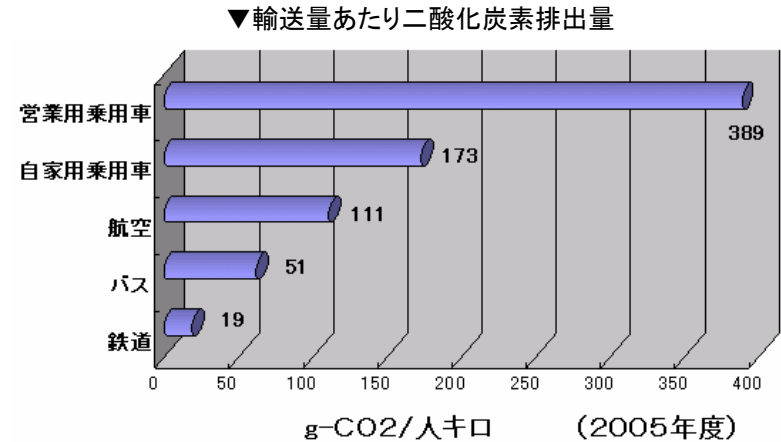
CO2総排出量のうち、運輸部門の排出量は21%、その約9割が自動車からの排出量

公共交通は乗用車に比べてCO2排出量が少ない



▲運輸部門CO2排出量内訳(2002年度)

出典: 温室効果ガスインベントリオフィス(GIO)資料より作成



資料: 国土交通省HP「運輸部門の地球温暖化対策について」より抜粋

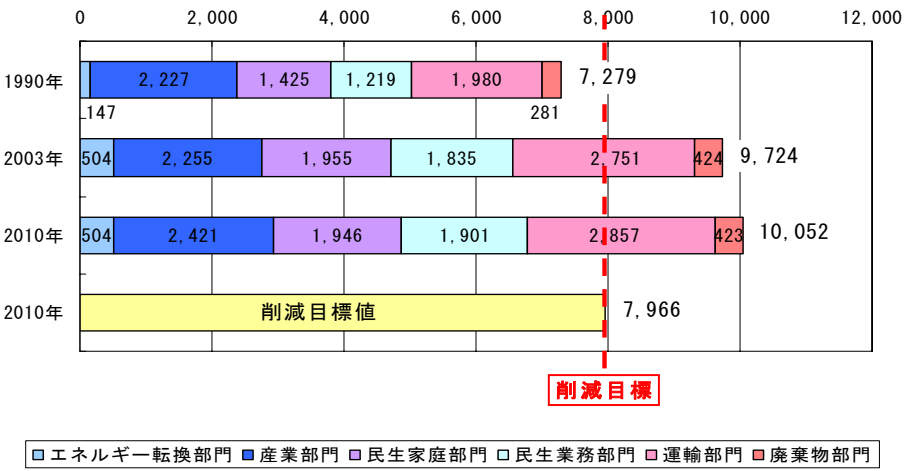
自動車交通による地球環境負荷の増大(2010年には目標値を3割超過と予測されている)

出典: 秋田県地域温暖化対策地域推進計画(平成19年3月秋田県)

▲部門別CO2排出量内訳(2002年度)

## ▼秋田県の二酸化炭素排出量と削減目標値

(千t-CO<sub>2</sub>)



削減目標

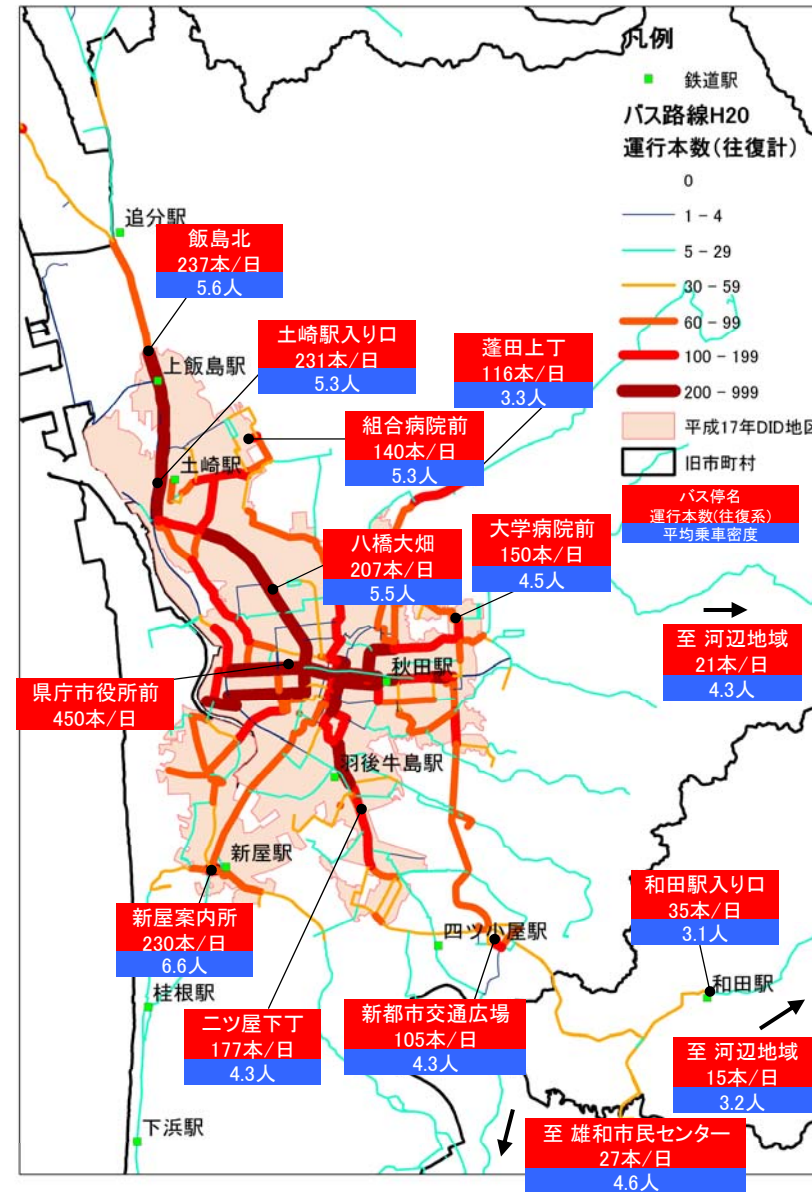
■エネルギー転換部門 ■産業部門 ■民生家庭部門 □民生業務部門 □運輸部門 □廃棄物部門

# 1.5バスの運行状況

## (1) 運行本数

- 秋田中央交通(株)が市内59路線184系統において平日1日あたり約1930便運行
- 秋田駅を中心として新国道、山王大通り、牛島本通りに多くの路線が集中

▼秋田市内主要バス運行本数(平日)



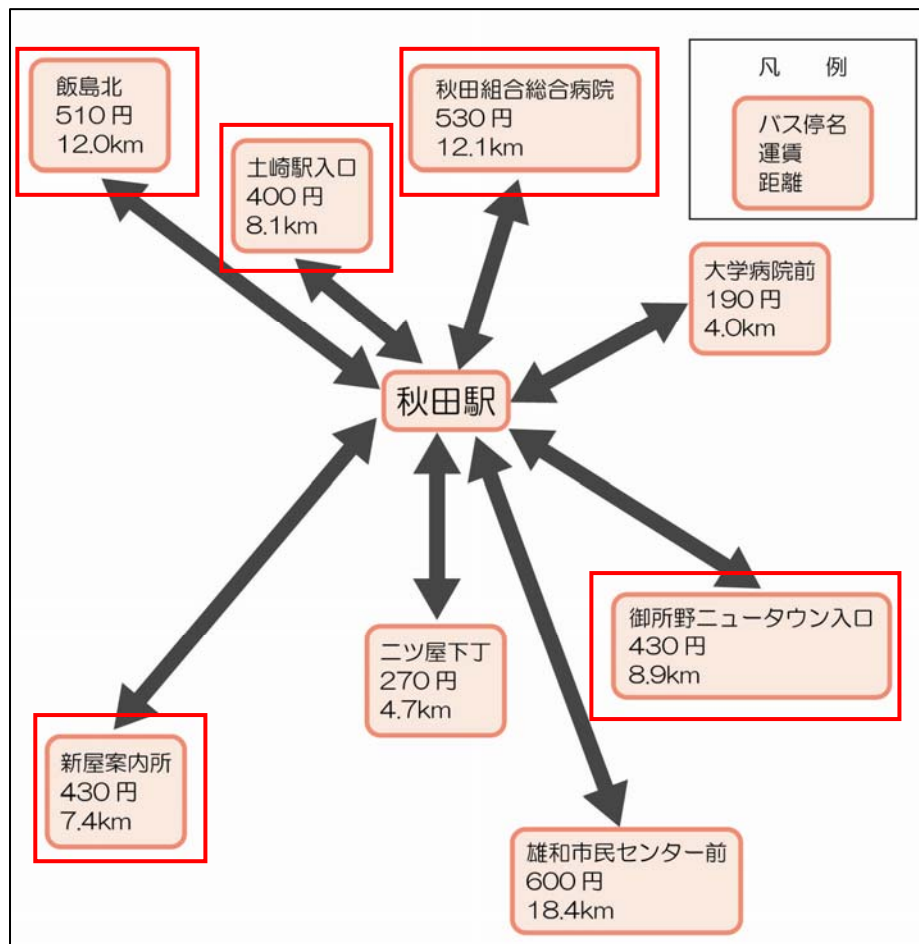
※運行本数はH20、平均乗車密度はH18のデータ



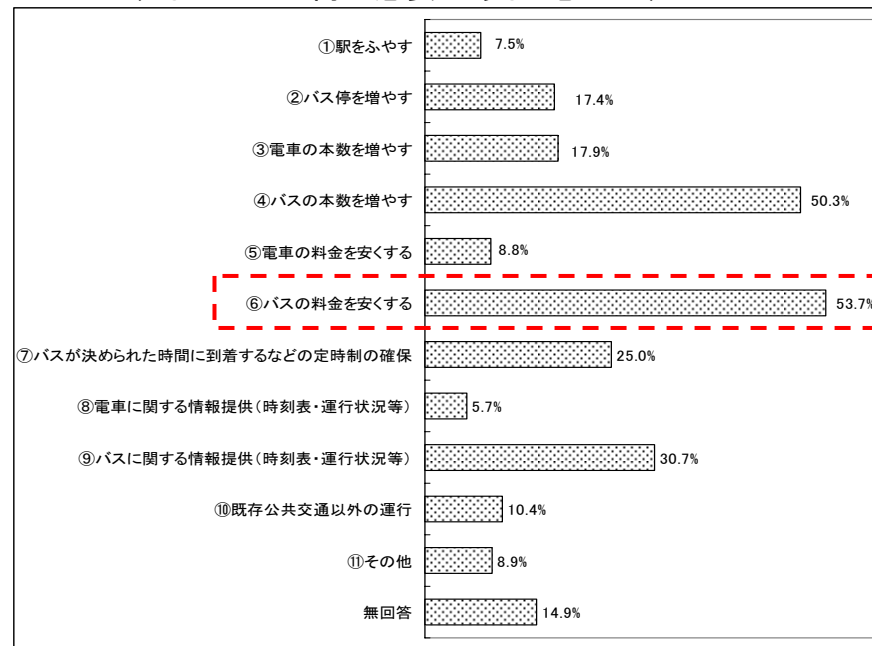
## (2) 運賃

需要が見込める主要バス停から秋田駅間のバス料金は400円以上であり、中心市街地に行きやすくするためには「バス料金を安くする」という市民のニーズが高い

### ▼秋田市内の主要バス停の秋田駅からの運賃及び距離



### ▼バスや鉄道を利用して秋田市中心市街地へ行きやすくするためには何が必要だと思いますか



資料：中心市街地活性化基本計画策定における市民アンケート

秋田市では中心市街地活性化基本計画にてゾーン料金制導入  
○公共交通を活用した中心市街地内の移動円滑化の促進  
バスのゾーン料金制の導入について検討・実施(平成20年度～)

# ＜参考事例＞ 上限200円バス（京都府京丹後市）

バス利用者の減少に伴い補助額は増加を続けたことから、市は大規模な市民アンケートを行い、ニーズを調査、分析。思い切った低額運賃の導入により、乗車人員を増加させ、財政支出を抑制するとの方針を決め、利用者、運行事業者、国、県との協働で、従前最高700円の区間を含め、200円定額バスの運行開始。職員の営業活動の効果もあり、利用者は倍増し、収入は従前と同額を確保。さらに、市は、「公共交通の発展を図ることが、あらゆる発展につながる。」との考えのもと、短期、中期、長期の公共交通施策に取り組んでいる。⇒H19年10月1日市全域に拡大

## ★実証実験結果(3路線)

(実施前) 9.3万人 ⇒ (実施後) 15.2万人  
1.6倍に増加

(実施前)H17.10～H18.9 (実施前)H18.10～H19.9



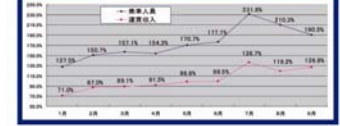
前年利用者9万3千人から  
実証後15万人を突破!!

**市民の声**  
上限200円のエリア拡大により、丹後市唯一の幹線、峰山～上宮間、峰山～三雲間、峰山～長瀬間、峰山～久美浜間の運賃が今年1月1日から200円以下となり、市バスクラブの代表者としてたいへん喜んでおります。早速、「運賃でいへば乗りたい」「学生が乗りたい」という声も聞かれました。これまで、より多くの人に200円バスの存在を知っていただきたいと思います。  
また、乗客の主な意見として、他社に比べると乗降についても運賃を上限200円にしていたほうがありがたいとの声が多く、今後乗降のしやすさをさらに上げていきたいと思います。  
また、高齢者の誰もが、車を安全に運転し続けることは出来ません。ますます高齢化が進む中に取り組み、公共交通の拡大は全ての高齢者が望んでいることでもあります。  
上限200円バスや鉄道を含めた公共交通のさらなる発展を期してやみません。  
京丹後市老人クラブ連合会 会長 吉田 久男

**市民の夢と希望を乗せて**  
10月には、乗客2000人以上が参加する乗客体験会を開催し、乗客の声を聴き、「上限200円バス」の魅力をさらに広げていきます。  
また、乗客の声を聴き、乗客のニーズに応じたサービスを提供していきます。  
また、乗客の声を聴き、乗客のニーズに応じたサービスを提供していきます。



乗車人員と運賃収入の伸び率(対前年同月対比)



**実際に、こんな利用が増え、ますます喜ばれています**  
 ・市バスグループでの乗車(高齢者など)  
 ・買い物、散歩、お散歩などの乗車(学生など)  
 ・観光客での乗車(観光客など)  
 ・市内企業や学校関係員による乗車(通勤など)  
 ・市内企業や学校関係員による乗車(通勤など)  
 ・市内企業や学校関係員による乗車(通勤など)  
 ・市内企業や学校関係員による乗車(通勤など)

## 路線拡大で便利になりました

9月30日までの  
久美浜駅～峰山駅前間  
**880円**が  
峰ヶ野～網野経由～峰山駅前間  
**830円**が  
10月1日から  
**200円**に

## 上限200円バスの基本運賃

〇大人(中学生以上) 上限200円  
 〇子ども(小学生以下) 上限100円  
 (ただし、6歳未満のおさんは保護者1人同伴で1人が無料となります)  
 〇身体障害者手帳及び療育手帳の提示者・同行の介護者 各上限100円

## 拡大路線の一例～早速、利用者がますます増えています～

高校生	区間運賃	1ヶ月通学定期券代	3ヶ月通学定期券代
三重～口大野～峰山(峰山高校)	400円	14,900円	40,900円
峰山～佐野～塩爪(久美浜高校)	710円	20,900円	59,900円
久美浜駅～海岸～峰山(峰山高校)	850円	22,360円	63,730円
地蔵～関人～網野(網野高校)	780円	21,420円	61,080円
大人	区間運賃	1ヶ月定期券代	3ヶ月定期券代
久美浜駅～海岸～関人～峰山駅前	880円	32,030円	91,300円
峰山～メイン前～上宮(峰山の路線の一部)	270円	20,750円	59,130円
峰山～口大野～長瀬	590円	21,480円	61,210円
峰山駅前～口大野～三重(峰山の路線の一部)	540円	19,660円	56,020円
峰ヶ野～網野～峰山駅前	830円	30,210円	86,100円

## 通院もさらに安く(一例)

現在の停留所名	医療機関名	乗車区間	乗証運賃
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	850円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	1,060円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	500円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	3,500円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	990円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	710円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	850円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	850円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	480円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	350円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	350円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	480円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	850円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	1,150円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	470円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	450円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	350円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	250円
峰山	久美浜病院	久美浜駅～峰山駅前	450円

## 第3版時刻表(冊子)には、路線図・ダイヤ・モビルコース・市営バス情報など情報が満載です



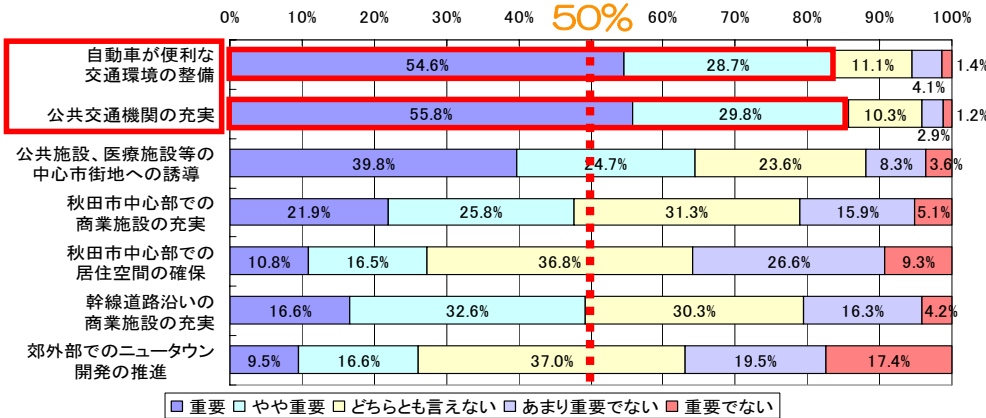
## 市営バスも運賃が200円以下に(峰山～久美浜路線)

これまで運賃最高300円の市営バスが、10月よみまでの路線で運賃200円以下になりました。詳しくは、時刻表時刻表(冊子)をご覧ください。

## 1.6公共交通に対する市民ニーズ

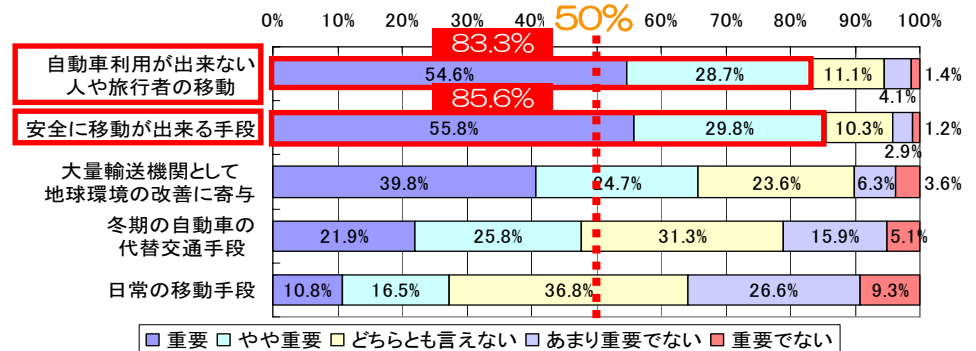
資料：秋田都市圏将来交通体系に関するアンケート調査

「公共交通機関の充実」や「自動車が便利な交通環境の整備」など、多様な交通手段を望む声が多い



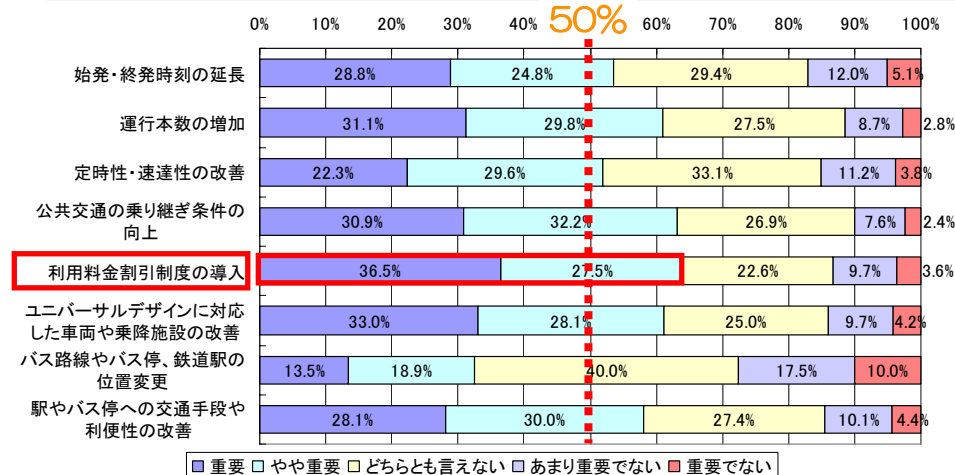
▲今後のまちづくりのあり方

公共交通は、「安全に移動ができる手段」「自動車利用ができない人の足」としての位置付け

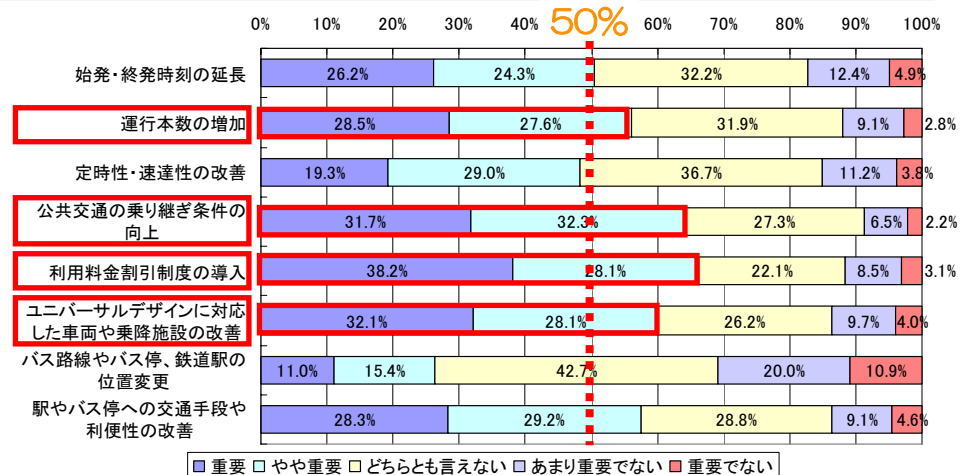


▲公共交通が担うべき役割の重要度

公共交通サービスの改善要望は「料金割引」に加え「運行本数の増加」、「乗り継ぎ改善」、「車両・施設のユニバーサル改善」、「駅・バス停へのアクセス改善」に集中



▲公共交通サービス等の改善点(バス)



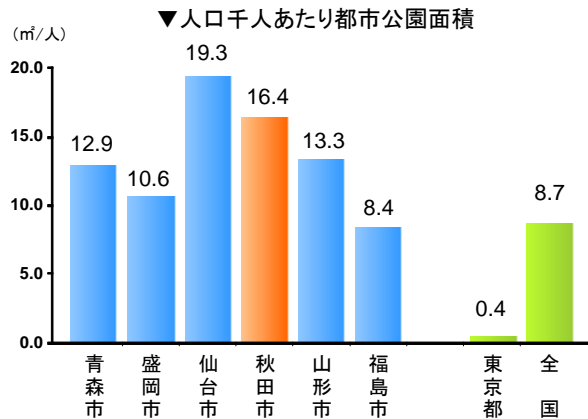
▲公共交通サービス等の改善点(鉄道)



## 1.7秋田市の住環境

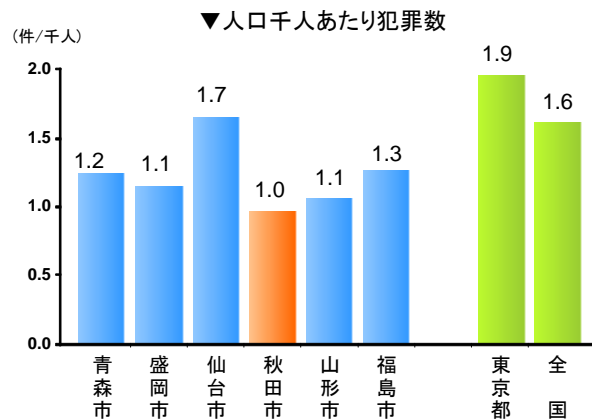
秋田市は少子高齢化、人口減少傾向が進んでいるが、「住みやすさ」という面では快適性が高く、公共交通の活性化によって「移動のしやすさ」が向上することで、秋田市の活性化が期待される。

### 緑の多い街



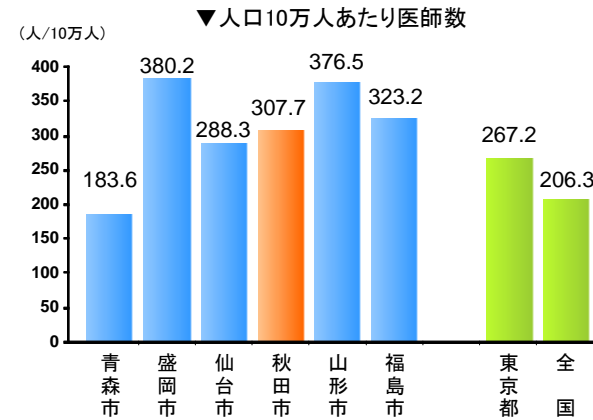
資料:国土交通省資料,各市資料,H17国勢調査

### 犯罪の少ない街



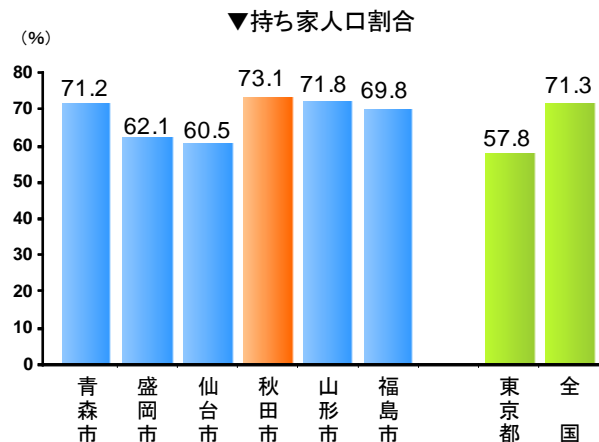
資料:統計でみる市町村のすがた2008,警視庁資料,H17国勢調査

### 医療の充実した街



資料:H18医師・歯科医師・薬剤師調査,H17国勢調査  
※医療施設従事医師数

### 持ち家率 東北県庁所在地No.1



資料:H17国勢調査  
※持ち家世帯数人員/住宅に住む一般世帯

## 2. バスに関する既定計画、基本方針

### 2.1 秋田市における公共交通(バス)に関する基本方針(平成14年度)

バスをとりまく現状やバスの現状と課題を踏まえ、秋田市における公共交通(バス)に関する基本的な考え方を以下のように設定している。

#### 公共交通(バス)に関する基本的考え

##### 市民生活を支える交通機関としてのシビルミニマムの確保

自家用車の普及にともなってバス利用者は年々減少を続けていますが、高齢者や通学者など自動車の利用が難しい市民にとって移動の自由を確保するためにバスは必要不可欠な交通手段となっています。市民生活を支える交通機関として、地域毎の利用特性を踏まえてバスが提供すべき最低限の生活環境基準(シビルミニмум)を維持していきます。

##### より快適で使いやすい公共交通の実現

バスを維持していくためには市民にとってバスが快適で使いやすい交通手段となり、市民の利用拡大を図ることが必要です。そのために利用者のニーズを的確に把握しニーズに合った方策を積極的に推進していきます。

方策の検討にあたっては、市内のバス路線単独ではなく鉄道や都市間バス、さらには自動車など他の乗り物との連携や乗り継ぎなど、総合的な公共交通システムを考えていきます。

##### 公共交通の整備を効果的に進めるための連携強化

公共交通の整備は交通事業者と行政、さらに市民が一体となって進めていく必要があります。交通事業者と行政は協力してバス路線の効果的な整備を推進するとともに、利用者である市民においては、公共交通が守っていかねばならない重要な交通機関であることを認識して、積極的な利用を心がけていくことが求められます。

## 2.2秋田都市圏総合都市交通マスタープラン(秋田都市圏街路交通調査)

### (1) 秋田都市圏の将来都市像(集約型市街地の形成とその方向性)

- ・中心市街地においては、居住機能を含む多様な都市機能を集積させた拠点的市街地形成を図る必要があり、中心市街地活性化基本計画の積極推進が必要。
- ・あわせて**各種都市機能へのアクセス性が広く確保**されるよう、**適切な水準の公共交通サービスの確立・提供**が必須である。
- ・また、古くからの地域拠点である**鉄道駅周辺(土崎、新屋等)**においても、**居住機能を高めるための適切な地域サービス機能の集積**を図る必要がある。
- ・**拠点的市街地とこれら駅周辺地域拠点を結ぶ公共交通軸沿線に居住機能等集積を高めることによって、公共交通の維持につなげる市街地形成**を図り、あわせて**徒歩・自転車交通圏内に日常サービス機能を配置し、歩いて暮らせる生活圏の形成**が必要である。

#### 土地利用(集約型市街地形成)

- ・高次都市機能の集積促進
- ・まちなか居住の推進
- ・市街地拡散の抑制
- ・土地利用の高度化

#### 公共交通機能の利便性向上と維持

- ・バスサービスの維持と利便性向上、代替交通の確保
- ・鉄道サービスの維持と利便性向上
- ・自動車を利用できない高齢者等の交通弱者の利用しやすさを高める

#### 骨格道路網の見直し

- ・交通需要に見合った道路整備
- ・渋滞・交通混雑の緩和

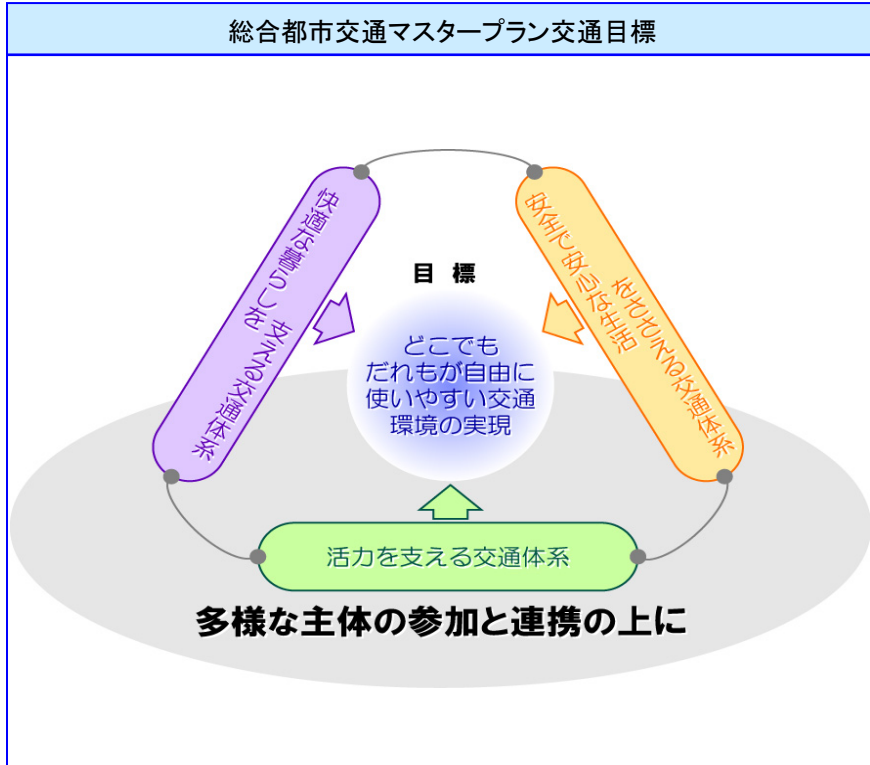
#### 都心部の活性化

- ・都心居住の促進
- ・歩行者自転車空間の整備
- ・駐輪スペースの確保

#### 冬期交通対策の充実

- ・冬期道路空間の確保
- ・冬期歩行空間の確保
- ・冬期交通の安全性向上

## (2) 秋田都市圏の交通目標



### 秋田都市圏の目標

目標1  
活力を支える交通体系

目標2  
快適な暮らしを支える交通体系

目標3  
安全で安心な生活を支える交通体系

### 目指すべき将来像

都市圏内の移動に多様な交通手段が選択できる

都市圏内外の移動にも多様な交通手段が選択できる

都心部内の移動が気軽にできる

自動車を利用できない高齢者等でも移動の手段が提供されている

移動手段を確保しながら環境の改善も進んでいる

移動する際の最適な交通手段を選択することができる

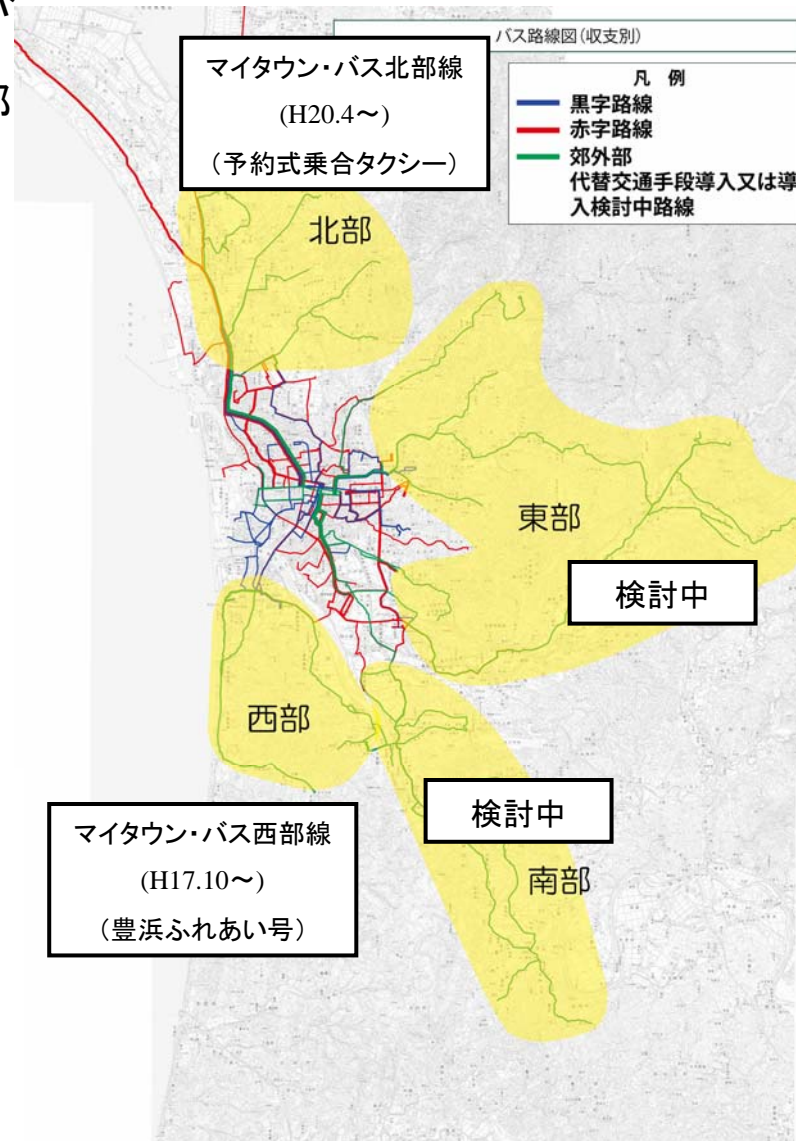
公共交通沿線で人口が増加している

安全性の高い公共交通の利用者が増加している

### 3. 秋田市郊外部での不採算路線に対する方策

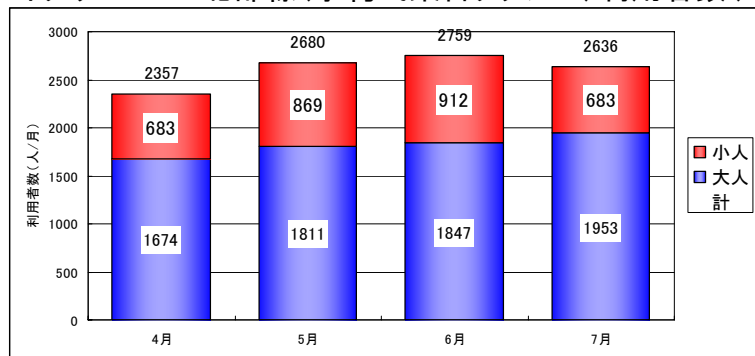
郊外部における赤字額の大きな不採算路線は、ダイヤ改正・路線再編を行っても、赤字路線からの脱却は難しいため、代替交通の導入の検討を行っており西部、北部地域については既に導入され、実績を挙げている。

▼郊外部不採算路線と廃止後の維持方策



#### 利用者数は増加傾向(7月は夏休みで小人減)

▼マイタウン・バス北部線(予約式乗合タクシー)利用者数(H20)



▼西部3路線の収支の推移(収入ー運行費用)

