

【資料編】

資料編目次

1. 西部地区バス利用実態調査	1
2. 北部地区バス利用実態調査	4
3. 東部地区バス利用実態調査	7
4. 南部地区（河辺地区）バス利用実態調査	9
5. 南部地区（雄和地区）バス利用実態調査	11
6. 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 ..	13
7. 路線バス等活用調査	14
8. 公共交通利用に関するアンケート調査	17
9. 中心部バス利用実態調査	18

1. 西部地区バス利用実態調査

(1) 調査目的

秋田市西部地区を走行していた不採算路線（豊岩線・下浜線・浜田線）を対象として、その代替交通導入を検討するため、バス利用実態を把握することを目的として調査を実施した。

(2) 調査方法

➤ 豊岩線・下浜線・浜田線について、平成 16 年 2 月 19 日(木)～25 日(水)の 7 日間、調査員がバスに同乗して利用状況を調査した。

(3) 調査結果

① 乗客数

乗客数は以下のとおりである。

▼ 乗客数(豊岩線)

豊岩線				平日利用者数							平日平均	土日利用			平日最大乗車人数					平日最大	土日最大		平日最大
便名	經由	新屋案内所発 新屋案内所着	小山回転地着 小山回転地発	八田上丁着 八田上丁発	月	火	水	木	金	利用者数	土	日	利用者数	月	火	水	木	金	乗車人数	土	日	乗車人数	
1	上り	7:25		7:00	6	5	3	6	5	5	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	
2	下り	7:05		7:30	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	25	0	0	2	
	上り	8:05	湯	7:35	22	20	20	25	26	23	2	0	1	19	19	19	25	24	2	0	0		
3	下り	7:40		8:05	31	31	33	34	35	33	0	0	0	31	31	33	34	35	35	0	0	4	
	上り	8:35		8:10	4	8	18	4	10	9	4	1	3	4	8	18	4	10	35	4	1	4	
4	下り	8:50	湯	9:20	1	1	0	1	1	1	2	2	2	1	1	0	1	1	19	2	2	13	
	上り	9:55	湯	9:25	10	13	9	10	19	12	14	1	8	10	12	9	10	19	19	13	1		
5	下り	10:55		11:20	3	8	5	10	8	7	5	1	3	3	8	5	10	8	10	5	1	5	
	上り	11:50		11:25	2	4	1	5	4	3	1	1	1	2	4	1	5	4	10	1	1		
6	下り	13:20(13:00)		13:45(13:25)	5	6	13	8	13	9	6	0	3	3	6	9	6	13	30	6	0	6	
	上り	14:15(13:55)		13:50(13:30)	8	4	30	8	4	11	3	1	2	6	4	30	7	4	2	1			
7	下り	14:20	14:40		4	2	13	1	9	6	—	—	—	4	2	10	1	6	18	—	—	—	
	上り	15:05	14:45		14	17	0	2	19	10	—	—	—	12	17	0	2	18	18	—	—		
8	下り	15:00		15:25	15	11	5	5	16	10	4	1	3	11	9	5	5	14	26	3	1	3	
	上り	16:00		15:30	21	17	0	27	10	15	1	1	1	21	14	0	26	6	26	1	1		
9	下り	15:40	湯	16:10	11	17	6	12	10	11	9	2	6	7	9	5	11	8	11	9	2	9	
	上り	16:50		16:25	1	2	3	11	2	4	4	0	2	1	2	2	10	2	11	4	0		
10	下り	17:10		17:35	12	13	13	10	12	12	1	1	1	9	11	13	6	8	13	1	1	2	
	上り	18:05		17:40	1	4	2	1	7	3	3	0	2	1	4	2	1	4	13	2	0		
11	下り	18:05	湯	18:35	6	6	10	3	8	7	1	1	1	6	6	10	2	8	10	1	1	1	
	上り	19:05		18:40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0		
12	下り	18:30		18:55	2	2	5	1	5	3	2	0	1	2	2	5	1	5	18	2	0	2	
	上り	19:27	新	19:00	0	9	11	18	14	10	0	0	0	0	9	10	18	14	18	0	0		
13	下り	19:40		20:05	1	1	0	2	1	1	1	2	2	1	1	0	2	1	2	1	2	2	
	上り	20:35		20:10	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0		
				利用者数計	181	202	203	205	239	206	63	15	39										

※湯：湯ノ目経由、新：新屋高校経由
※（ ）は土日ダイヤ

▼乗客数(下浜線)

下浜線		便名	経由	新屋案内所 新屋案内所着	羽川着 羽川発	名ヶ沢着 名ヶ沢発	平日利用者数					平日平均 利用者数	土日利用		平日平均 利用者数	平日最大乗車人数					平日最大 乗車人数	土日最大		土日最大 乗車人数						
月	火						水	木	金	土	日		月	火		水	木	金	土	日										
1	上り	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
1	下り	浜	6:54	6:36	6:30	5	7	5	2	4	5	—	—	—	4	6	4	2	4	6	—	—	—	6	—	—	—			
2	上り	—	6:40	7:04	7:10	2	1	1	2	0	1	1	0	1	2	1	1	2	0	11	11	9	10	9	11	1	0	11		
2	下り	—	7:34	7:16	7:10	12	18	16	14	13	15	12	4	8	11	11	9	10	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
3	上り	—	7:15	7:33	—	21	20	20	19	21	20	0	0	0	21	20	20	19	21	21	21	21	21	21	4	0	4			
3	下り	浜	8:04	7:40	—	12	12	9	15	8	11	4	1	3	10	11	6	13	7	—	—	—	—	—	—	—	—			
4	上り	—	8:04	8:58	9:04	0	0	1	3	1	1	1	1	3	0	0	1	3	1	26	26	26	26	26	2	1	16			
4	下り	—	9:34	9:16	9:10	21	29	25	19	21	23	17	9	13	18	26	24	18	19	19	19	19	19	16	7	7	13			
5	上り	浜	10:20	10:44	10:50	5	17	16	15	19	14	13	10	12	3	16	14	14	16	16	16	16	16	16	13	10	13			
5	下り	—	11:25	11:01	10:55	7	10	12	11	13	11	7	2	5	7	10	12	10	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
6	上り	—	11:45	12:03	12:09	10	15	14	11	10	12	7	1	4	9	14	13	11	10	14	14	14	14	14	6	1	6			
6	下り	—	12:39	12:21	12:15	3	2	6	4	1	3	2	3	3	3	2	6	4	1	14	14	14	14	14	2	3	6			
7	上り	浜	12:40	13:04	—	6	4	16	14	14	11	6	9	8	6	4	15	12	14	15	15	15	15	15	6	7	7			
7	下り	—	13:34	13:10	—	6	4	11	5	3	6	2	1	2	5	4	8	4	2	15	15	15	15	15	2	1	7			
8	上り	—	14:15	14:33	14:39	9	10	15	12	9	11	5	5	5	6	10	10	9	8	12	12	12	12	12	5	5	5			
8	下り	—	15:09	14:51	14:45	11	5	13	6	9	9	1	0	1	9	5	12	6	8	12	12	12	12	12	1	0	5			
9	上り	浜	14:40	15:04	15:10	10	17	13	10	14	13	8	1	5	9	15	12	8	10	15	15	15	15	15	8	1	8			
9	下り	—	15:49	15:31	15:25	1	6	5	10	3	5	3	0	2	1	5	4	8	2	15	15	15	15	15	2	0	8			
10	上り	—	15:40	16:04	16:10	17	17	10	19	17	16	12	3	8	15	15	10	16	15	16	16	16	16	16	11	3	11			
10	下り	浜	16:39	16:21	16:15	7	0	3	4	6	4	2	0	1	5	0	3	4	6	16	16	16	16	16	2	0	11			
11	上り	—	17:00	17:24	—	12	14	12	18	16	14	6	6	6	11	13	11	14	14	14	14	14	14	14	5	6	6			
11	下り	—	17:54	17:30	—	1	1	2	1	1	2	0	1	1	1	1	2	1	1	14	14	14	14	14	2	0	6			
12	上り	浜	17:40	18:04	18:10	7	8	16	9	19	12	6	6	6	6	7	13	8	18	18	18	18	18	18	6	6	6			
12	下り	—	18:34	18:21	18:15	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	18	18	18	18	18	0	0	6			
13	上り	—	18:50	19:08	19:14	4	5	7	4	4	5	4	3	4	4	5	7	3	4	7	7	7	7	7	4	3	4			
13	下り	—	19:44	19:26	19:20	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	7	7	7	7	7	0	0	4			
14	上り	浜	20:00	20:24	—	5	5	1	4	3	4	3	2	3	4	5	1	4	3	5	5	5	5	5	3	2	3			
14	下り	—	20:54	20:30	—	0	0	0	0	1	0	—	—	—	0	0	0	0	1	5	5	5	5	5	—	—	3			
利用者数計							195	230	249	231	230	227	127	67	97															

※浜：浜田経由
※（ ）は土日ダイヤ

▼乗客数(浜田線)

浜田線		便名	新屋案内所 発着	浜田回転地 発着	平日利用者数					平日平均 利用者数	土日利用		平日平均 利用者数	平日最大乗車人数					平日最大 乗車人数	土日最大		土日最大 乗車人数						
月	火				水	木	金	土	日		月	火		水	木	金	土	日										
1	上り	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	下り	—	6:55	6:45	6	5	6	6	6	6	—	—	—	6	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	—	—	—
2	上り	—	7:25	7:15	6	4	7	7	8	6	—	—	—	6	4	7	7	8	8	8	8	8	8	8	—	—	—	
3	下り	—	8:40	8:50	2	0	5	0	1	2	1	0	1	2	0	5	0	1	1	21	21	21	21	21	7	1	14	
3	上り	—	9:05	8:55	8	17	14	21	20	16	14	9	12	8	17	13	21	19	19	19	19	19	19	14	9	14		
4	下り	—	9:25(9:40)	9:35(9:50)	3	3	3	10	5	5	7	1	4	3	3	3	10	5	5	24	24	24	24	24	11	1	11	
4	上り	—	9:50(10:05)	9:40(9:55)	6	12	11	9	24	12	11	8	10	6	10	11	9	24	24	24	24	24	24	11	8	11		
5	下り	—	11:40	11:50	6	10	13	9	13	10	8	3	6	5	10	13	9	13	13	13	13	13	13	8	3	8		
5	上り	—	12:05	11:55	4	2	0	2	2	2	4	3	4	4	2	0	2	2	2	13	13	13	13	13	4	2	8	
6	下り	—	13:40	13:50	6	7	6	9	7	7	3	2	3	6	7	6	9	7	7	9	9	9	9	9	3	2	3	
6	上り	—	14:05	13:55	3	3	2	2	0	2	0	1	1	3	3	2	2	0	0	9	9	9	9	9	0	1	3	
7	下り	—	16:40	16:50	6	10	7	7	11	8	3	5	4	6	8	6	6	10	10	10	10	10	10	10	3	4	4	
7	上り	—	17:05	16:55	1	1	6	4	2	3	1	1	1	1	1	6	4	2	2	10	10	10	10	10	1	1	4	
8	下り	—	18:50	19:00	5	6	6	8	6	6	3	0	2	5	6	6	8	6	6	8	8	8	8	8	3	0	3	
8	上り	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8	8	8	8	—	—	3	
9	下り	—	19:30	19:40	3	0	1	1	2	1	0	0	0	3	0	1	1	2	2	3	3	3	3	3	0	0	0	
9	上り	—	19:55	19:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	3	3	3	0	0	0	
利用者数計					65	80	87	95	107	87	55	33	44															

※（ ）は土日ダイヤ

②利用者特性、利用目的

- 利用者特性(3路線共通)
 - ・乗車人員は少ないものの、各便とも利用されている。
 - ・朝は下り便、夕方や夜は上り便の利用者が少なく、最終便はほぼ0人。
 - ・土日の利用者が極端に少ない。(平日：7.8人/便、土日3.0人/便)
 - ・日中の利用者は高齢者(特に女性)が多い。
 - ・ピーク時には、24～35人の利用者がいる。
 - ・豊岩線、下浜線は、小学生が通学に利用している。
- 利用者特性(豊岩線)
 - ・平日の朝や午後の便は、小学生が通学に利用している。
 - ・土日に利用者が極端に少ない。(1.8人/便)
 - ・平日上りの新屋高校経由は、ほぼ新屋高校生が利用している。
- 利用者特性(下浜線)
 - ・平日の朝や午後の便は、小学生が通学に利用している。
 - ・平日の昼間は、下り便の利用が多い。
 - ・羽川～名ヶ沢間の利用が少ない。(約10%)
- 利用者特性(浜田線)
 - ・午前の上り便2便に利用者が集中している。

③代替交通案

- 小型バスの導入
- 利用者数が、少ない時間帯のダイヤの削減
- 終点地点の見直し
- 利用者数が、少ない時間帯(平日)の乗合ジャンボタクシー(予約制)の導入
- 休日等の乗合ジャンボタクシー(予約制)の導入
- 交通事業者による運行(損失額を全額補填：新たな補助制度の制定)
- 市による運行(運營業務を民間へ委託)

2. 北部地区バス利用実態調査

(1) 調査目的

秋田市北部地区を走行していた不採算路線（堀内線、小友線、下新城線、上新城線（小又線、愛染線））を対象として、その代替交通導入を検討するため、バス利用実態及び住民意向を把握することを目的として調査を実施した。

調査結果は、現在、代替交通として運行中のマイタウン・バス北部線導入に活用された。

(2) 調査方法

➤ バス乗降調査

堀内線、小友線、下新城線、上新城線（小又線、愛染線）について、平成 16 年 12 月 5 日～平成 16 年 12 月 18 日の 14 日間、調査員が路線バスに乗り込み、乗降人数をカウントした。

➤ バス利用者アンケート調査

堀内線、小友線、下新城線、上新城線（小又線、愛染線）について、平成 16 年 12 月 5 日～平成 16 年 12 月 18 日の 14 日間、調査員が各路線バスに乗り込み、乗車してきた利用者に直接配布し、回収は郵送で行った。

利用者のバス停 OD（乗車した停留所、降車した停留所）、利用目的、目的地について調査を行った。

➤ 交通行動アンケート調査

平成 17 年 1 月 19 日～平成 17 年 2 月 28 日の約 3 ヶ月間、各町内会長の協力を得て、各世帯に直接配布によるアンケート調査を行った。

住民の交通実態や代替案に対する住民の利用意識の調査を行った。

(3) 調査結果

①乗客数

<上り>

- 10時台までが、全路線とも高い人数を示している。
- 10時以降は全路線とも、極端に低くなっており、本数が少ない小友・愛染線は特に顕著に表れている。

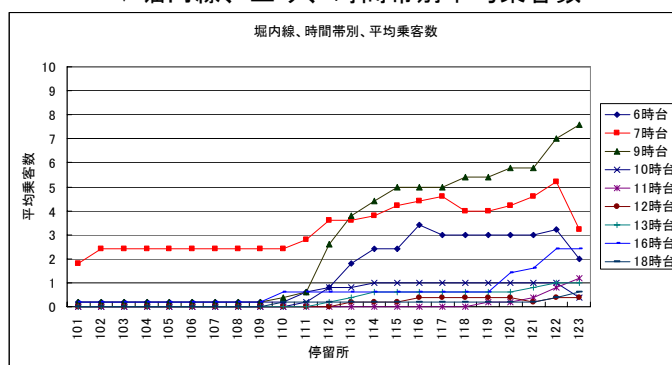
<下り>

- 上りのような極端な偏りはなく、日中に平均的な分布があった。
- 朝の時間帯の利用者がほとんどいない。

<上り、下り共通>

- 17時以降の利用者がほとんどいない。
- 特定の停留所での乗客数変化が見られたため、習慣的に利用している人が多いと思われる。

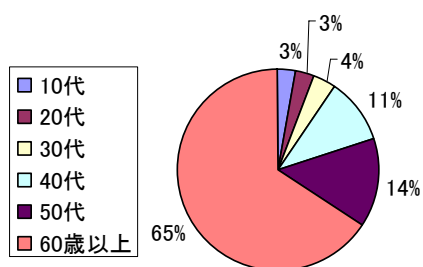
▼堀内線、上り、時間帯別平均乗客数



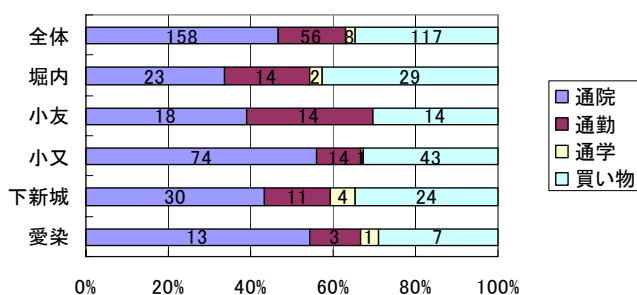
②利用者特性、利用目的

- バス利用者の65%以上を高年齢者が占め、全体の約50%は通院目的での利用となっている。
- 路線別には堀内線は買い物目的の割合最も高くなっている。

▼利用者の年代



▼路線別利用目的



③代替交通案

- バスの乗り換えに関しては、住民の利用意向も高く、利用実態特性からも非常に有効であり、実現可能である。
- ダイヤ統合に関して、統合レベルによって差は出るものの、確実に必要のないダイヤが浮き彫りになるので、コストの削減が図れる。
- 新規路線の設定に関しては、この路線設置によって、住民の対する利便性を上げることができる。
- デマンド応答型交通に関しては、住民の利用意向は高いものの、条件次第で利用意向が大きく変化する可能性を持っている。

3. 東部地区バス利用実態調査

(1) 調査目的

秋田市東部地区を走行している不採算路線（下北手線、上北手線、中北手線、木曾石線、仁別リゾート公園線、太平線）を対象として、その代替交通導入を検討するため、バス利用実態及び住民意向を把握することを目的として調査を実施した。

調査結果は、今後、代替交通として導入が予定されるマイタウン・バス東部線の検討に活用する。

(2) 調査方法

➤ バス乗降調査

平成 17 年 11 月 6 日(日) ~ 19 日(土)の 14 日間、下北手線、上北手線、中北手線、木曾石線、仁別リゾート公園線、太平線について、調査員が路線バスに乗り込み、乗降人数をカウントした。

➤ バス利用者アンケート調査

下北手線、上北手線、中北手線、木曾石線、仁別リゾート公園線、太平線について、平成 17 年 11 月 6 日(日)~19 日(土)の 14 日間、調査員が各路線バスに乗り込み、乗車してきた利用者に直接配布し、回収は郵送で行った。

➤ 公共交通に関する世帯アンケート調査

平成 18 年 12 月 25 日~3 月 8 日の約 3 ヶ月間、町内会組織を利用した訪問留置(82 町内会)、郵送回収によるアンケート調査を行った。

ふだんバスを利用する人とおもに同乗交通やタクシーを利用する人を対象とした。

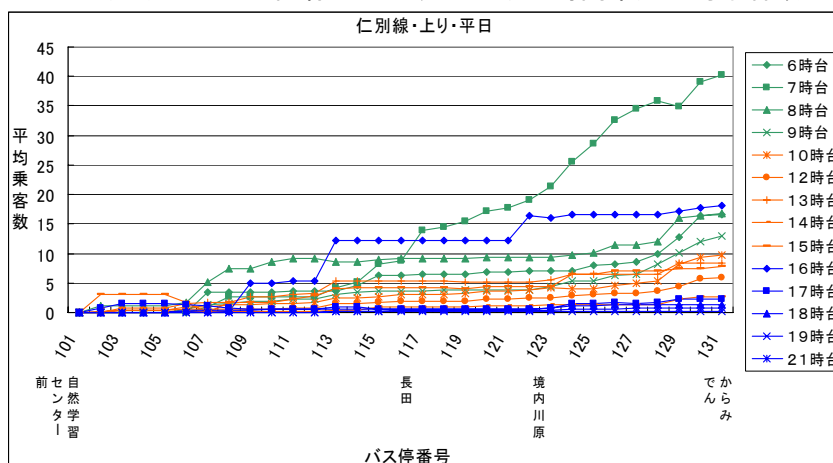
(3) 調査結果

① 乗客数

➤ 仁別リゾート公園線は上り線の 7 時台に利用者が集中し、9 時台、8 時台も多くなっている。

➤ 太平線も上り線の 6~9 時台、下り線の 9~11 時台、14~17 時台に利用が多いが、木曾石線、下北手線、上北手線、中北手線は運行本数、利用者とも少ない。

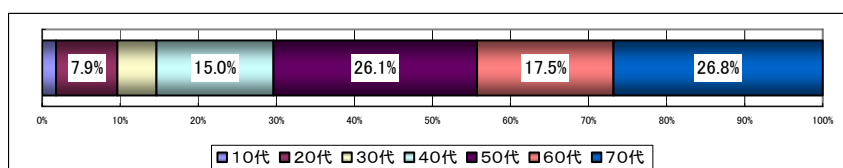
▼仁別リゾート公園線の平日、のぼりの時間帯別平均乗客数



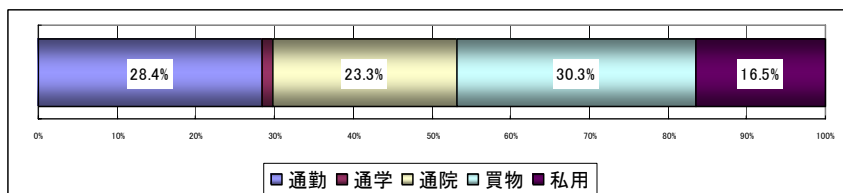
②利用者特性、利用目的

- バス利用者は70代が約3割を占め最も多いが、50代も全体の1/4を占めている。
- 利用目的は通勤、買い物が各々約3割を占め、通院目的の利用を上回っている。
- 外出状況から、通院を中心とした外出を行っているグループと買物など生活に必要な外出を行っているグループ、さらに娯楽など、生活を豊かにする活動のために外出を行っているグループに分けられた。各グループの外出状況、外出希望の分析から、週3~4回の外出機会があれば、ある程度充実した生活が可能であることが明らかとなった。

▼利用者の年代

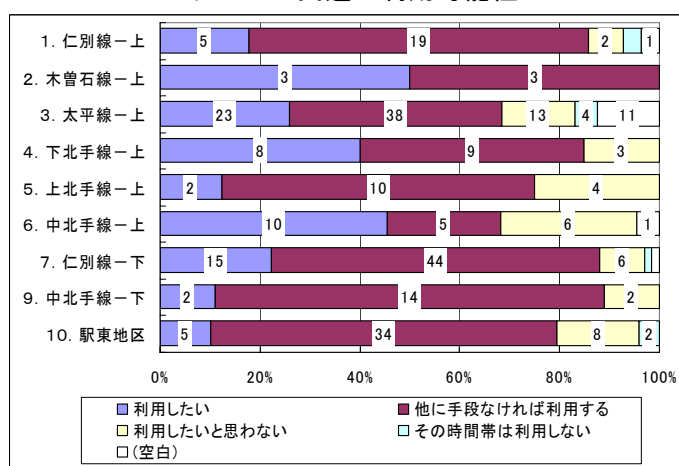


▼主な利用目的



- デマンド型の交通手段を導入した場合、中北手線以外では他に手段がなければ利用するとの回答が5割を超えており、積極的な利用意向は高くない。

▼デマンド交通の利用可能性



③代替交通案

- バスの時間帯別区間別利用特性から、全体としてジャンボタクシーまたは、タクシー車両を用いたDRTによる交通サービスが適していると考えられる時間・区間が多くみられた。また、木曽石線、中北手線、太平線の一部で、バス利用者が少ないためタクシーまたは廃止の検討が必要な「時間・区間」がみられた。
- バスの乗り継ぎに関しては、駅中心に近い地区では否定的な意見もあったが、それ以外の地区では約半数以上が肯定的な意見であった。

4. 南部地区（河辺地区）バス利用実態調査

(1) 調査目的

秋田市南部地区を走行している不採算路線（岩見三内線、岩見三内（日赤病院）線）を対象として、その代替交通導入を検討するため、バス利用実態及び住民意向を把握することを目的として調査を実施した。

調査結果は、代替交通として導入が予定されるマイタウン・バス南部線の検討に活用している。

(2) 調査方法

➤ バス乗降調査

平成 18 年 10 月 27 日(金)～11 月 2 日(木)、11 月 6 日(金)～11 月 12 日(日)に見三内線、岩見三内（日赤病院）線について、調査員が路線バスに乗り込み、乗降人数をカウントした。

➤ 世帯アンケート調査

平成 19 年 1 月 26 日(金)～2 月 2 日(金)に河辺地区の住民のうちバス利用者、自動車利用者の利用目的や目的地を聞くアンケートを実施した。河辺地区の各町内会長にお願いし、各町内会に 10 通ずつ配布して頂いた。（河辺地区 67 町内会）

(3) 調査結果

① 乗客数

● 岩見三内線

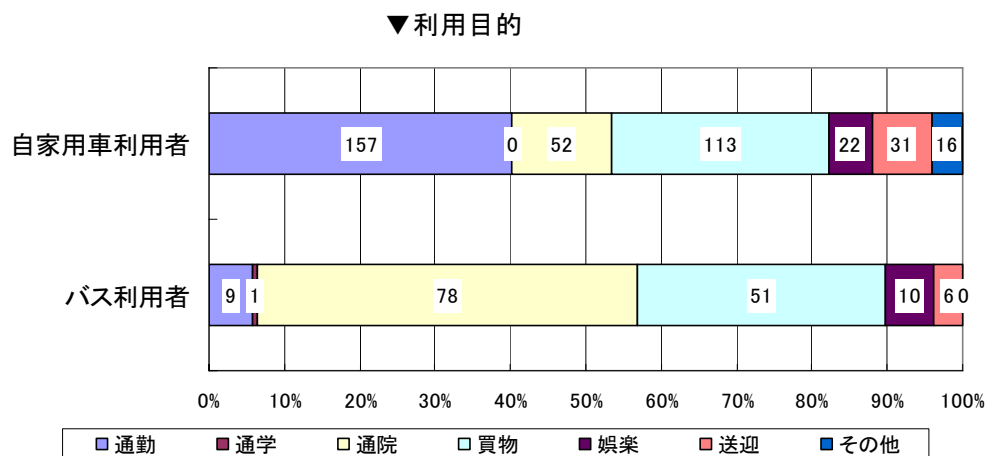
- 平日の上りは 2 および 3 便の通勤利用と 4 便の通院利用の乗客数が多いが、それ以外は 4 人以下と少なく、下りでは朝夜の利用客が少ない。
- 休日の上りで午前の便では岩見三内方面での利用客も多く、午後の便では利用客が少なく、下りでは 3 便での和田駅までの利用者と和田駅からの利用客が多いが、そのほかの利用客は少ない。
- 平日の殿瀧線の上りでは 4 便だけが利用されているが利用客は平均 3 人以下と少なく、下りの利用客は少ない。
- 休日の上りでは 2 便のみが利用され、下りでは 3 便のみが利用されているが、利用客は少ない。
- 岩見ダム線の平日上下ともに 3 便のみが利用され、利用客は少ない。
- 休日はほとんど利用者がいない。

● 岩見三内線(日赤病院)線

- 上下ともに利用客は少ない。

②利用者特性、利用目的

- いずれの路線も、通勤、通学、通院利用と考えられる時間帯の乗客数が多い。
- 自家用車では、通勤が多くなっている。バス利用者では、通院が多くなっている。



- 公共交通の維持に関する住民意識としては、約6割の人が「できるだけ費用をかけずに、地域で効率的なバスの運行方法を考えていくべき」としており、地域交通に関する話し合いへの参加意識が半数近くあった。
- このため、住民との話し合いの場をつくり、住民の意向を踏まえた具体的な運行形態やコストなどについて協議、検討する必要がある。

③代替交通案

- 御所野ショッピングセンターを乗り継ぎ拠点とし、秋田駅方面へ向かう乗客をまとめて秋田駅東口へ運行することとする。
- 岩見三内以遠においてはデマンド交通を導入するものとする。
- この代替案を組み合わせ、効率性を高めて、地域住民の移動手段を確保するものとする。

5. 南部地区(雄和地区)バス利用実態調査

(1) 調査目的

秋田市南部地区（雄和地区）を走行している不採算路線（雄和線、雄和（日赤病院）線、仁井田四ツ小屋線、ユーグル）を対象として、その代替交通導入を検討するため、バス利用実態及び住民意向を把握することを目的として調査を実施した。

調査結果は、代替交通として導入が予定されるマイタウン・バス南部線の検討に活用している。

(2) 調査方法

➤ バス乗降調査

平成 18 年 10 月 27 日(金)～11 月 2 日(木)、11 月 6 日(金)～11 月 12 日(日)に雄和線、雄和（日赤病院）線、仁井田四ツ小屋線、ユーグルについて、調査員が路線バスに乗り込み、乗降人数をカウントした。

➤ 世帯アンケート調査

平成 19 年 1 月 26 日(金)～2 月 2 日(金)に秋田市雄和地区の住民のうちバス利用者、自動車利用者の利用目的や目的地を聞くアンケートを実施した。雄和地区の各町内会長にお願いし、各町内会に 10 通ずつ配布して頂いた。（雄和地区 35 町内会）

(3) 調査結果

① 乗客数

● ユーグル

・高尾ライン

- 高齢者の利用が多い。
- 8 時台と 15 時台の利用が多く、乗降場所では耕心苑やふるさと温泉である。
- 6 時台と 19 時半以降の便で利用客がほとんどいない。

・ダリアライン

- 高齢者の利用が多く、8 時台と 15 時台の利用が多い。
- 乗降場所も耕心苑やふるさと温泉である。
- 18 時台の便の利用客がほとんどいない。

・長者山ライン

- 利用者の多くが小学生であり、乗降場所は川添小学校が多い。
- 高齢者は他への乗り換えのため、市民センターでの乗降が多い。

● 雄和線

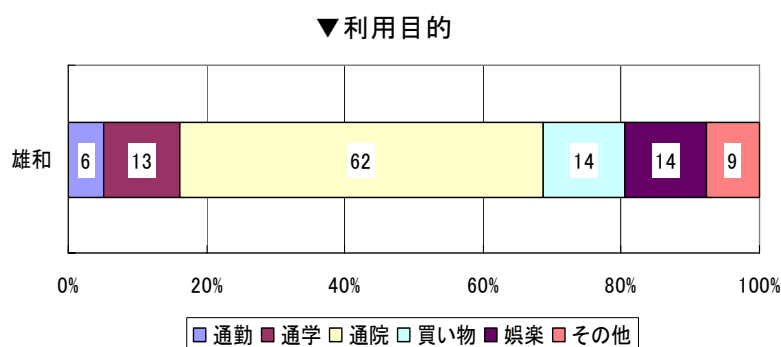
- 上りでは朝の便で利用者が多く、平均 8 人以上であるが、午後は利用者が少ない。
- 下りでは朝の乗客が多く、全般的に利用者は 5 人以上であり、多い便では 10 人以上の利用がある。

● 雄和(日赤病院)線

- 上りでは市民センターから徐々に乗客が増え、新都市交通広場での降車と日赤病院での降車する目的が多いが、利用者は6人以下と多くない。
- 下りは日赤病院からの帰りの利用客が多く日赤での乗車が多く、乗客は第2便のシルバーエリアまで以外は平均3人と少ない。

②利用者特性、利用目的

- いずれの路線も、通勤、通学、通院利用と考えられる時間帯の乗客数が多い。
- 利用目的は通院が約5割と多くなっている。



- 公共交通の維持に関する住民意識としては、約6割の人が「できるだけ費用をかけずに、地域で効率的なパスの運行方法を考えていくべき」としており、地域交通に関する話し合いへの参加意識が半数近くあった。
- このため、住民との話し合いの場をつくり、住民の意向を踏まえた具体的な運行形態やコストなどについて協議、検討する必要がある。

③代替交通案

- 御所野ショッピングセンターを乗り継ぎ拠点とし、秋田駅方面へ向かう乗客をまとめて秋田駅東口へ運行することとする。
- ユーグルにおいては、利用者が多い区間は定期路線とし、その路線から外れた利用者が極端に少ないところを、事前に予約をしてもらい、バスやタクシーを運行するデマンド交通とするものである。また、定期路線は循環ではなく、往復運行とする。
- この代替案を組み合わせ、効率性を高めて、地域住民の移動手段を確保するものとする。

6. 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

(1) 調査目的

- 地域特性として夏季・冬季での乗合バス利用実態が異なっており、特に冬季の乗継環境やダイヤ調整について課題がある。
- 課題と方策の検討のため、冬季における市中心部のバス利用実態調査・遅延発生状況調査・バス利用者・市民意識調査を実施し、課題と改善方法を検討し、本ビジョンの施策である「バス走行環境の向上」の検討に活用した。

(2) 調査方法

- 冬季のバス利用実態・遅延発生状況調査
平成20年2月8日(金)に市内中心部の主要バス停で乗降人数調査と利用者意識アンケート調査、バス遅延時間の計測を行った。
- 市民への路線バスに対する調査
平成20年3月7日(金)から無作為に選んだ秋田市民の方2,500人を対象にアンケート調査票の郵送配布、回収を行った。

(3) 調査結果

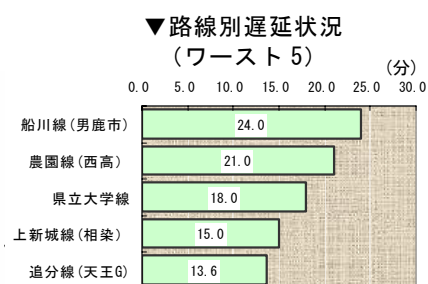
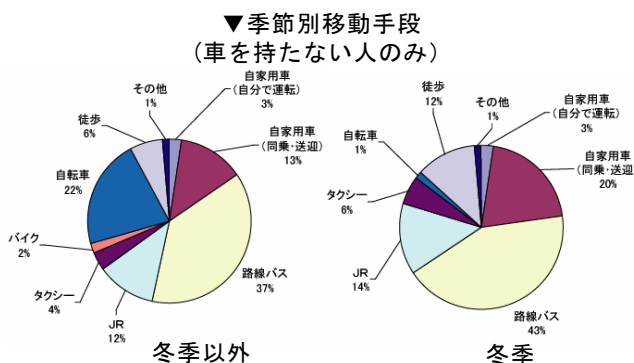
【冬季のバス利用実態・遅延発生状況調査】

- 長距離路線を中心に最大30分程度の遅延が発生しており、改善方策が必要
- 調査結果によれば、冬季にバス利用が増えるが、その約半数は自転車からの転換
- 改善要望として、定時性をあげるための渋滞対策を進めて欲しいとの意見が多い

【市民の路線バスに対する意識調査】

- 市民アンケートによれば、冬季は「自転車利用が大幅減、自家用利用・バス利用ともに増」との結果となった。バス利用率は、冬季以外が18%なのに対し冬季が20%とわずかに増加している(車非所有者限定では冬季以外が37%→冬季が43%)
- 冬季にバス利用が増える理由は、「寒くて自転車が使えない」や「車・自転車の運転が危険」との回答が多い。一方、冬季にバス利用が減る場合の理由は、「道路が渋滞しバスが遅れるから(29%)」を「バス停・駅まで歩くのが大変だから(31%)」が若干上回っており、公共交通の利用促進のためには、渋滞対策とともに、歩道等を含めた除排雪が課題であると判断される。
- 冬季の鉄道に対するサービス改善要望は少ないが、バスに対しては、「(遅延対策として)始発の繰り上げや終発の繰り下げ」が出ている。また、受益者負担のあり方に対しては、「現在の負担で現在のサービスを維持」が72%と多数。

※なお、本調査は平成19年度公共交通活性化総合プログラムとして、東北運輸局が主体となり調査を行った。



7. 路線バス等活用調査

(1) 調査目的

- 近年、登下校中の児童・生徒が巻き込まれる事件が多発し、安全確保に向けて全国的にスクールバスの導入が進められている。
- 本調査結果は、今後、登下校時の安全性の向上や、マイカー送迎からの転換による冬季を中心とした交通渋滞の緩和を図るため、本ビジョンの施策である「既存のスクールバスや福祉バス、病院送迎バス等の公共交通としての利活用の検討」に活用する。

(2) 調査方法

通学方法の実態調査

(保護者へ全校アンケート調査)

市立の全小中学校生の保護者へ通学方法・時間や路線バス利用意向等をアンケート調査により把握

モデル学区詳細調査

上北手小学校と雄和中学校をモデル校とし、詳細アンケートで、通学経路等の詳細な通学実態を把握

路線バスを活用した

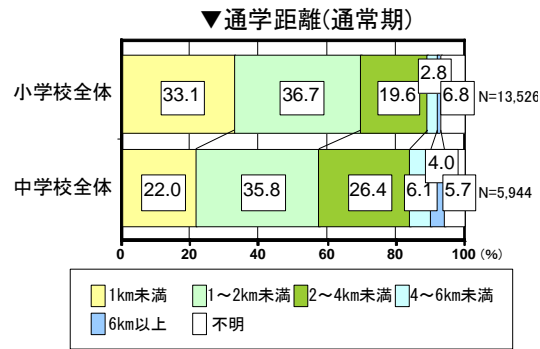
通学方法の検討

詳細アンケート結果や路線バスの運行状況等から、バスを活用した通学方法を検討

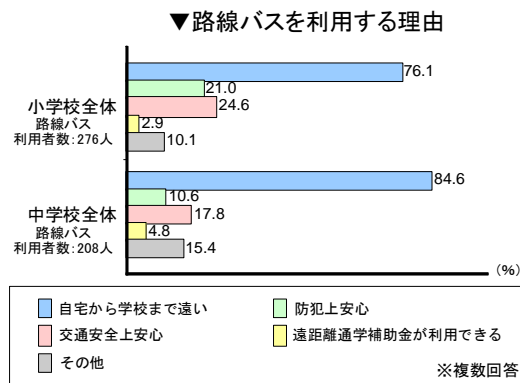
(3) 調査結果

【全校アンケート】

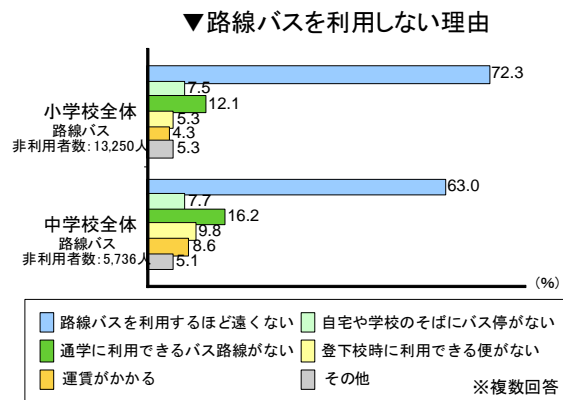
- 通常期の登校は小学生の92%が徒歩であるが、中学生では76%に低下し、自転車が15%に高まる。
- マイカー送迎は小学生4%、中学生7%、公共交通機関の利用は小学生3%、中学生2%と低い。
- 冬季では中学生で自転車の利用がほとんどなくなり、マイカー送迎が19%に高まる。
- 小学生の70%、中学生の58%が学校から2km以内に居住しており、4km以上離れて居住する小学生は4%、中学生は10%存在する(次頁の図-1)。
- 路線バスで通学する理由で割合が高いのは通学距離が長い事であり、利用しない理由と表裏する。(次頁の図-2、3)
- 小学生ではバスを利用する理由として「犯罪・交通安全上安心」が多く挙げられており、通学時に対して不安を抱いている(次頁の図-2)
- 年間を通して路線バスによる通学を望む意見は小学生で4%、中学生で6%(次頁の図-4)
- 冬季を中心に、気象条件や路面状況が悪化する時期のバス利用意向は高い(次頁の図-4)



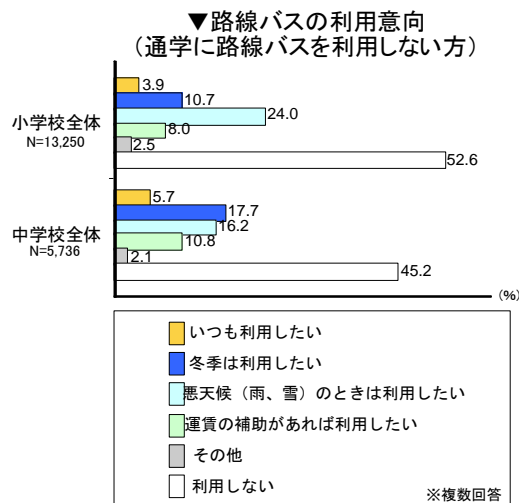
【図-1】



【図-2】



【図-3】



【図-4】

【モデル校詳細アンケート】

▼通学の実態とバスの利用意向

	上北手小学校	雄和中学校																																																								
通学状況	<p>・学校から2km以内に居住する児童は17%と、小学校平均70%を大きく下回る</p> <p>▼通学距離(通常期)</p> <table border="1"> <caption>通学距離(通常期) - 上北手小学校</caption> <tr><th>距離範囲</th><th>割合 (%)</th></tr> <tr><td>1km未満</td><td>4.4</td></tr> <tr><td>1~2km未満</td><td>12.5</td></tr> <tr><td>2~4km未満</td><td>66.2</td></tr> <tr><td>4~6km未満</td><td>11.0</td></tr> <tr><td>6km以上</td><td>5.9</td></tr> <tr><td>不明</td><td>-</td></tr> </table> <p>上北手小学校 N=136</p> <table border="1"> <caption>通学距離(通常期) - 小学校全体</caption> <tr><th>距離範囲</th><th>割合 (%)</th></tr> <tr><td>1km未満</td><td>33.1</td></tr> <tr><td>1~2km未満</td><td>36.7</td></tr> <tr><td>2~4km未満</td><td>19.6</td></tr> <tr><td>4~6km未満</td><td>2.8</td></tr> <tr><td>6km以上</td><td>-</td></tr> <tr><td>不明</td><td>-</td></tr> </table> <p>小学校全体 N=13,526</p>	距離範囲	割合 (%)	1km未満	4.4	1~2km未満	12.5	2~4km未満	66.2	4~6km未満	11.0	6km以上	5.9	不明	-	距離範囲	割合 (%)	1km未満	33.1	1~2km未満	36.7	2~4km未満	19.6	4~6km未満	2.8	6km以上	-	不明	-	<p>・62%の生徒が学校から4km以上離れて居住しており、中学校平均10%を大きく上回る</p> <p>▼通学距離(通常期)</p> <table border="1"> <caption>通学距離(通常期) - 雄和中学校</caption> <tr><th>距離範囲</th><th>割合 (%)</th></tr> <tr><td>1km未満</td><td>1.9</td></tr> <tr><td>1~2km未満</td><td>13.0</td></tr> <tr><td>2~4km未満</td><td>20.8</td></tr> <tr><td>4~6km未満</td><td>19.5</td></tr> <tr><td>6km以上</td><td>42.9</td></tr> <tr><td>不明</td><td>1.9</td></tr> </table> <p>雄和中学校 N=154</p> <table border="1"> <caption>通学距離(通常期) - 中学校全体</caption> <tr><th>距離範囲</th><th>割合 (%)</th></tr> <tr><td>1km未満</td><td>22.0</td></tr> <tr><td>1~2km未満</td><td>35.8</td></tr> <tr><td>2~4km未満</td><td>26.4</td></tr> <tr><td>4~6km未満</td><td>6.1</td></tr> <tr><td>6km以上</td><td>5.7</td></tr> <tr><td>不明</td><td>4.0</td></tr> </table> <p>中学校全体 N=5,944</p>	距離範囲	割合 (%)	1km未満	1.9	1~2km未満	13.0	2~4km未満	20.8	4~6km未満	19.5	6km以上	42.9	不明	1.9	距離範囲	割合 (%)	1km未満	22.0	1~2km未満	35.8	2~4km未満	26.4	4~6km未満	6.1	6km以上	5.7	不明	4.0
距離範囲	割合 (%)																																																									
1km未満	4.4																																																									
1~2km未満	12.5																																																									
2~4km未満	66.2																																																									
4~6km未満	11.0																																																									
6km以上	5.9																																																									
不明	-																																																									
距離範囲	割合 (%)																																																									
1km未満	33.1																																																									
1~2km未満	36.7																																																									
2~4km未満	19.6																																																									
4~6km未満	2.8																																																									
6km以上	-																																																									
不明	-																																																									
距離範囲	割合 (%)																																																									
1km未満	1.9																																																									
1~2km未満	13.0																																																									
2~4km未満	20.8																																																									
4~6km未満	19.5																																																									
6km以上	42.9																																																									
不明	1.9																																																									
距離範囲	割合 (%)																																																									
1km未満	22.0																																																									
1~2km未満	35.8																																																									
2~4km未満	26.4																																																									
4~6km未満	6.1																																																									
6km以上	5.7																																																									
不明	4.0																																																									
路線バスの利用意向	<p>・バスによる通学への関心は高く(冬季40%)、<u>通学に便利なバスができた場合、50%が利用を考えている</u></p> <p>登下校にあわせた時間やルートを設定した一般の乗り合い路線バスが運行された場合、お子さんの通学に利用させますか？</p> <table border="1"> <caption>路線バスの利用意向 - 上北手小学校</caption> <tr><th>意向</th><th>割合 (%)</th></tr> <tr><td>利用したい</td><td>50.0%</td></tr> <tr><td>利用したくない</td><td>49.1%</td></tr> <tr><td>未回答</td><td>0.9%</td></tr> </table> <p>N=110</p>	意向	割合 (%)	利用したい	50.0%	利用したくない	49.1%	未回答	0.9%	<p>・バスによる通学への関心は高く、<u>通学に便利なバスができた場合、63%が利用を考えている</u></p> <p>登下校にあわせた時間やルートを設定した一般の乗り合い路線バスが運行された場合、お子さんの通学に利用させますか？</p> <table border="1"> <caption>路線バスの利用意向 - 雄和中学校</caption> <tr><th>意向</th><th>割合 (%)</th></tr> <tr><td>利用したい</td><td>63.5%</td></tr> <tr><td>利用したくない</td><td>22.9%</td></tr> <tr><td>すでにスクールバスを利用しているため、利用したくない</td><td>10.4%</td></tr> <tr><td>未回答</td><td>3.1%</td></tr> </table> <p>N=96</p>	意向	割合 (%)	利用したい	63.5%	利用したくない	22.9%	すでにスクールバスを利用しているため、利用したくない	10.4%	未回答	3.1%																																						
意向	割合 (%)																																																									
利用したい	50.0%																																																									
利用したくない	49.1%																																																									
未回答	0.9%																																																									
意向	割合 (%)																																																									
利用したい	63.5%																																																									
利用したくない	22.9%																																																									
すでにスクールバスを利用しているため、利用したくない	10.4%																																																									
未回答	3.1%																																																									

8. 公共交通利用に関するアンケート調査

(1) 調査目的

- 中心部の赤字バス路線沿線の住民を対象として、路線バスの利用状況、今後のバス路線整備に対する意向を把握した。
- 本調査結果は、中心部の公共交通サービス水準の設定に用いた。

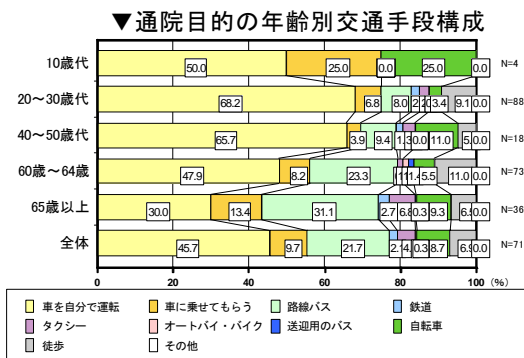
(2) 調査方法

- 平成 20 年 10 月 1 日～平成 20 年 10 月 31 日右図に秋田市中心部において 4,000 世帯を無作為に抽出し、調査票を配布した。配布・回収は郵送による。

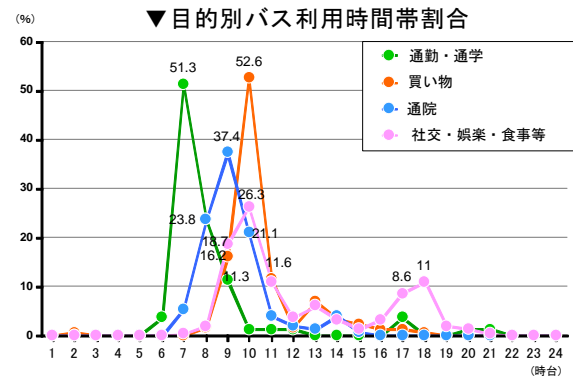
(3) 調査結果

①バス利用状況

- 路線バスは高齢者ほど利用率が高く、65 歳以上の通院目的では路線バス利用が 30%を超え、最も多くなっている。
- バスの利用は目的によって、集中する傾向が強く、オフピークの利用は極端に少なくなる傾向にある。



資料:公共交通利用に関する市民アンケート ※未回答者を除く

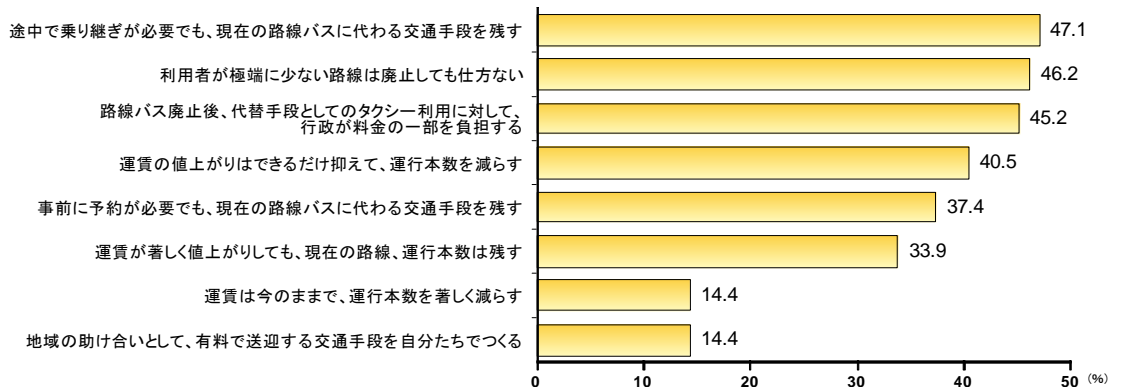


資料:公共交通利用に関する市民アンケート

②路線バスへのニーズ

- バス利用の多い高齢者が今後の路線バスのあり方として、乗り継ぎが発生しても交通手段を残すことに 1/2 程度の意見が集中している。
- 予約が必要なデマンド型交通の導入に対する意向は約 4 割にとどまり、自らが交通手段の運営に携わることに対する意向は低い。

■今後の路線バスのあり方に同意できる割合（高齢者）



資料:公共交通利用に関する市民アンケート ※年齢未回答者を除く

9. 中心部バス利用実態調査

(1) 調査目的

- これまで実施されてきた郊外部の調査を補完することを目的として、中心部の赤字バス路線の利用者を対象に路線バスの利用状況を把握した。
- 本調査結果は中心部の公共交通のサービス水準の設定に用いた。

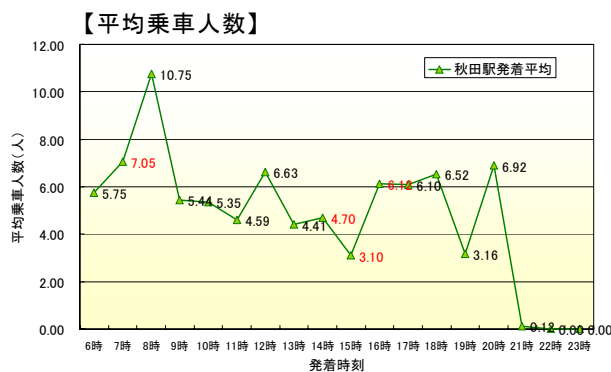
(2) 調査方法

- バス利用者アンケート調査
平成 20 年 11 月 27 日（水）に秋田駅周辺のバス停で中心部の赤字バス路線に乗車する方に調査票にもとづき利用状況についてヒアリングを実施した。
- バス乗降調査
平成 20 年 11 月 27 日（水）に中心部の赤字バス路線を対象に調査員が路線バスに乗り込み、乗降人数をカウントした。

(3) 調査結果

- 幹線バス、支線バスともに利用者は朝・夕ピーク時を中心に限られた時間帯に集中している。
- 一方、運行本数は利用者の少ない時間帯でもピーク時に近い水準で運行されており、需給にアンバランスが生じている。

▼ 幹線バスの利用状況



▼ 支線バスの利用状況

