

## 2. 公共交通の現状と課題

### 2.1 公共交通をとりまく現状と課題

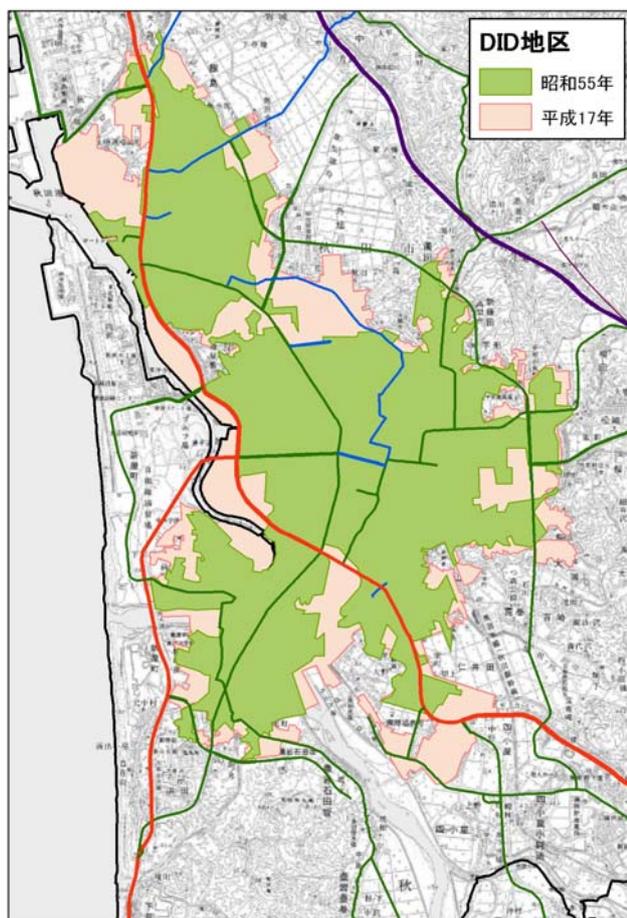
#### (1) 市街地の拡散と人口減少

- ・本市の人口集中地区は、昭和45年から平成17年の間に面積が2.1倍、人口密度が0.82倍となり、低密度な市街地となっている。
- ・本市の人口集中地区の人口密度は全国の県庁所在地の中で下位にあり(47都市中40位)、全国全市町村平均(54.8人/ha)を下回る状況にある。



▲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

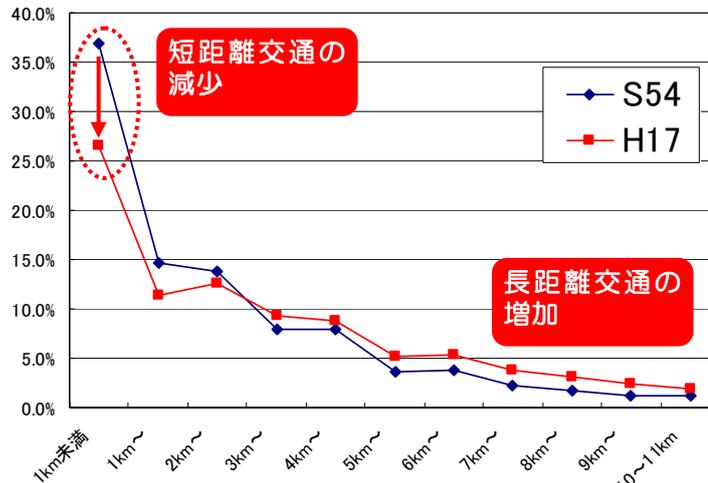


▲DID地区の推移

資料: 国勢調査

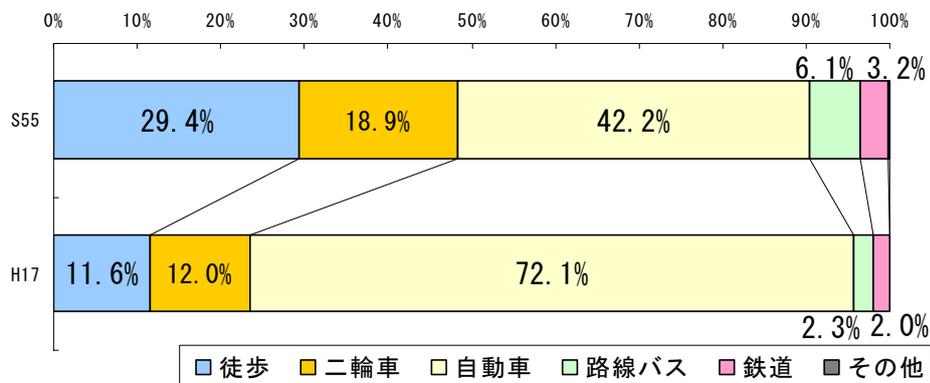
## (2) 少子・高齢化の進展と自動車依存の高まり

- ・市街地の拡散により、市民の移動距離が大きくなったことに伴い、交通手段構成比が自動車 72%である一方、公共交通の占める割合は 5% (路線バス 2.3%、鉄道 2.0%) に満たない状況となっている。
- ・公共交通の利用者減少は、自動車へのさらなる依存をもたらす「モータリゼーションスパイラル」に陥っている。



▲距離帯別構成比(秋田都市圏)

資料: 秋田都市圏街路交通調査  
H17 簡易パーソントリップ調査  
※11km 以上は省略



▲秋田都市圏の代表交通手段構成の変化

資料: S54 パーソントリップ調査  
秋田都市圏街路交通調査  
H17 簡易パーソントリップ調査



▲モータリゼーション・スパイラル

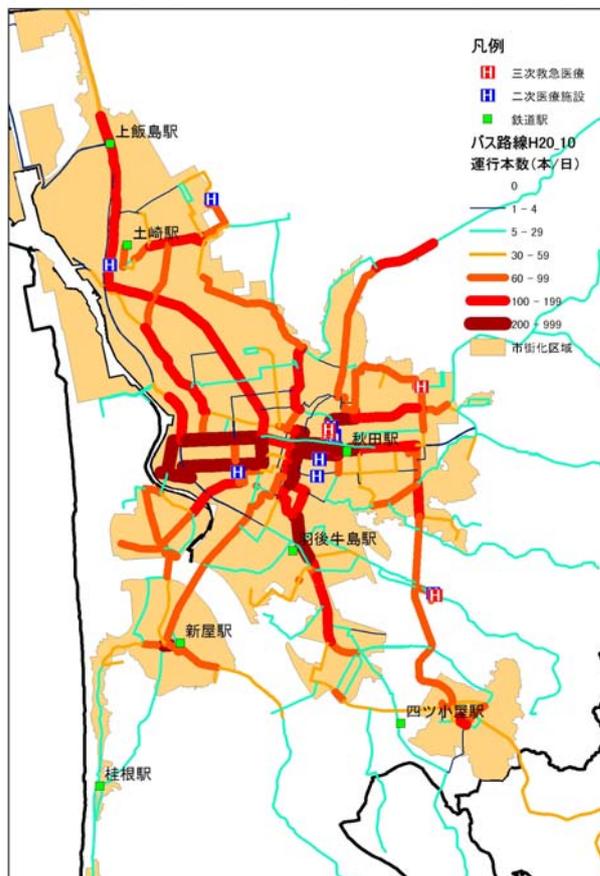
出典: 「都市再生 交通学からの解答」

学芸出版 著者: 家田 仁 岡 並木 国際交通安全学会都市と交通研究グループ

### (3) 公共交通利用者の減少

- ・本市の公共交通は、鉄道が秋田新幹線、奥羽本線、羽越線及び男鹿線が約 150 便／日運行され、市内外の交通を分担している。
- ・路線バスは、主に市内を中心に 59 線 184 系統で約 1,930 便/日が運行され、秋田駅を中心に放射状のネットワークを形成している。
- ・鉄道駅から 500m、バス停から 200m の範囲に居住する人口は、全人口の 64% を超えており、2/3 の市民は公共交通を利用可能な環境にある。

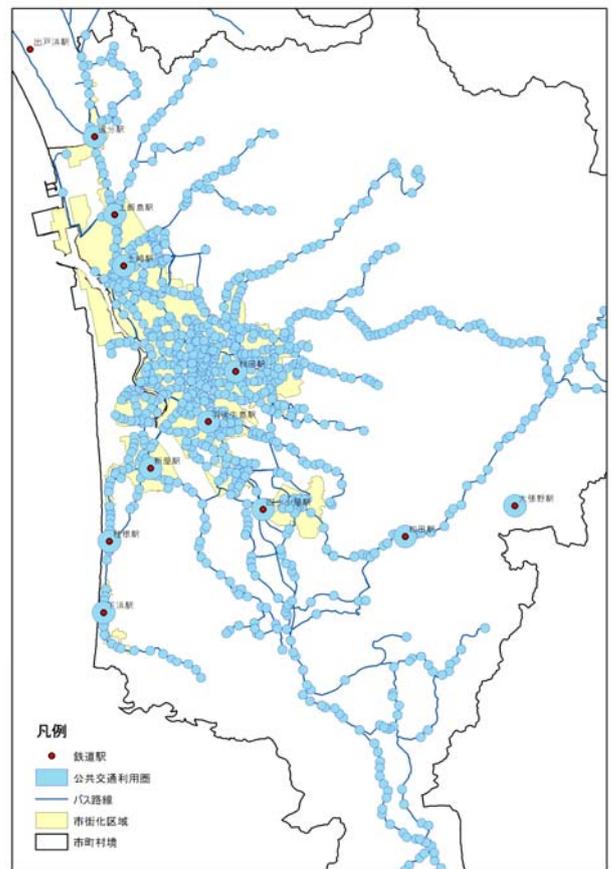
#### 都心から放射方向に伸びるバス網



▲秋田市の路線別運行本数

※H20年10月現在

#### 公共交通利便地域の人口は全市の64%



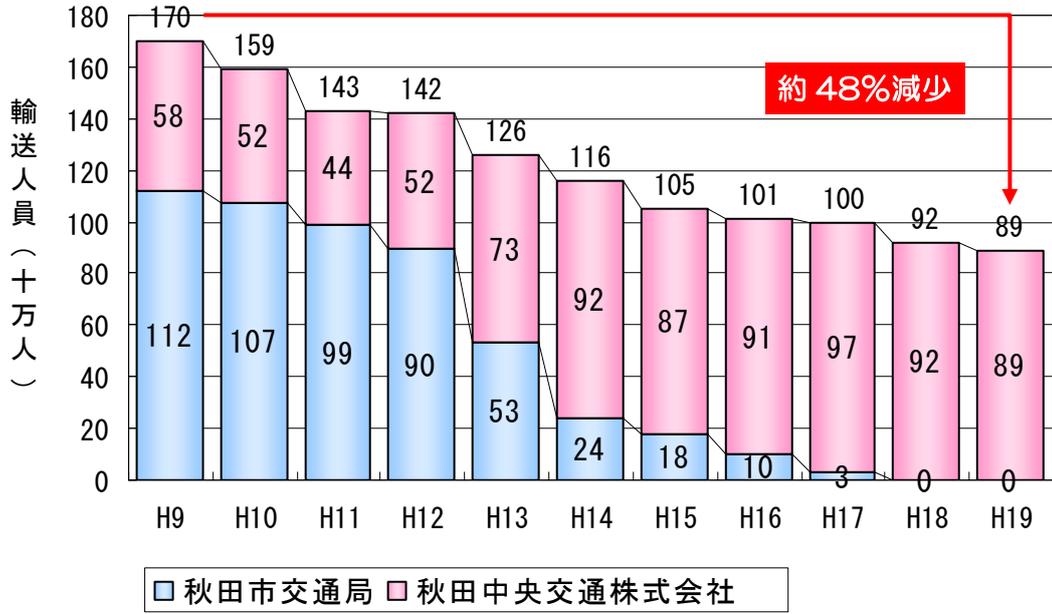
▲秋田市の公共交通利便地域

(鉄道駅から500m、バス停から200m圏内にある地域)

※バス路線はH18年4月現在  
人口はH17国調

- ・モータリゼーションスパイラルが進行するなかで、路線バスの輸送人員は年々減少の一途をたどり、ピーク時と比べて約85%減少し、H9~H19の10年間も約48%減少となっている。
- ・路線バスほどではないものの、鉄道利用者も減少傾向にある。

▼路線バス輸送人員の推移



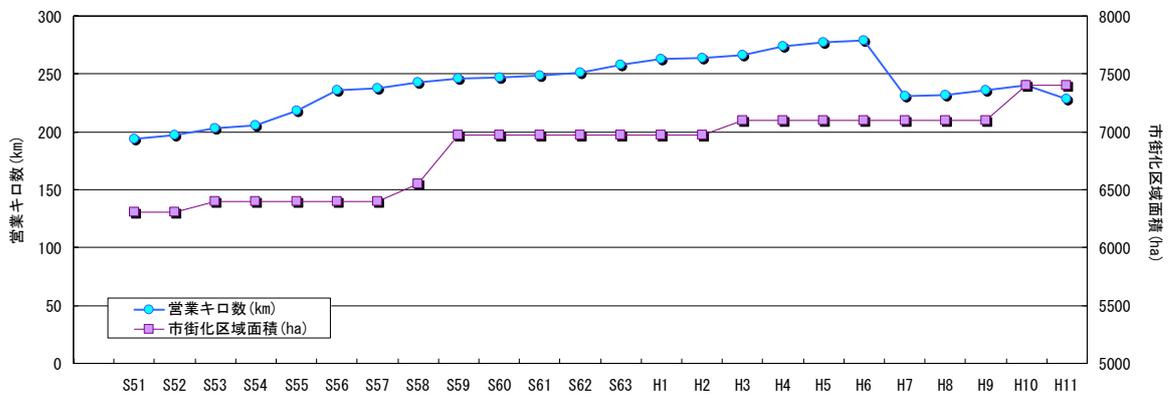
▼JR 駅 1 日平均乗車人員の推移 (秋田市内計)



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

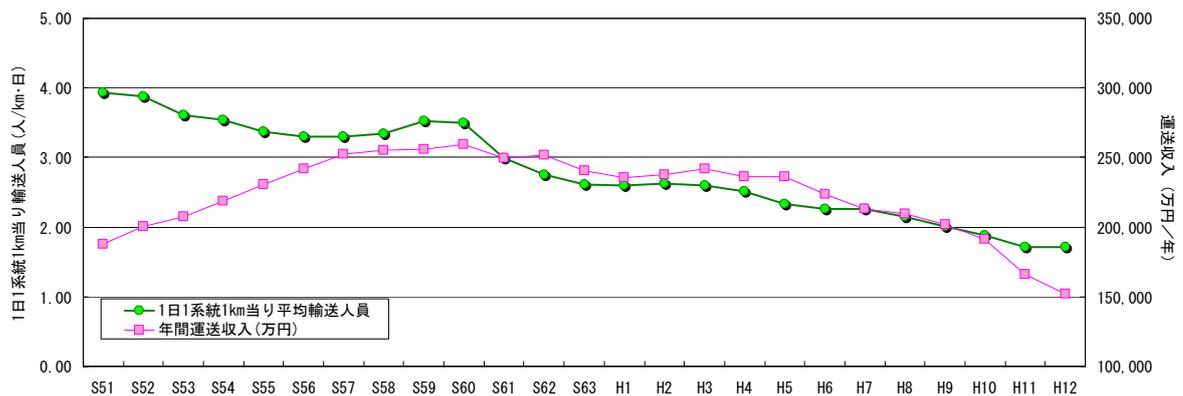
#### (4) バス路線の赤字拡大

・市街地の拡大に対応し、バスサービスを拡大（営業キロが増加）してきたが、バスサービスと比べ利便性の高いマイカー利用者が増加したことにより、サービス拡大に見合う利用者数を確保できず、運賃収入がピーク時の約6割の水準にまで減少した。



▲市営交通の営業キロ数と市街化区域面積の推移

資料 秋田市交通局管理課



▲市営交通の1日1系統1km当り輸送人員と年間運送収入の推移

資料 秋田市交通局管理課

※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）

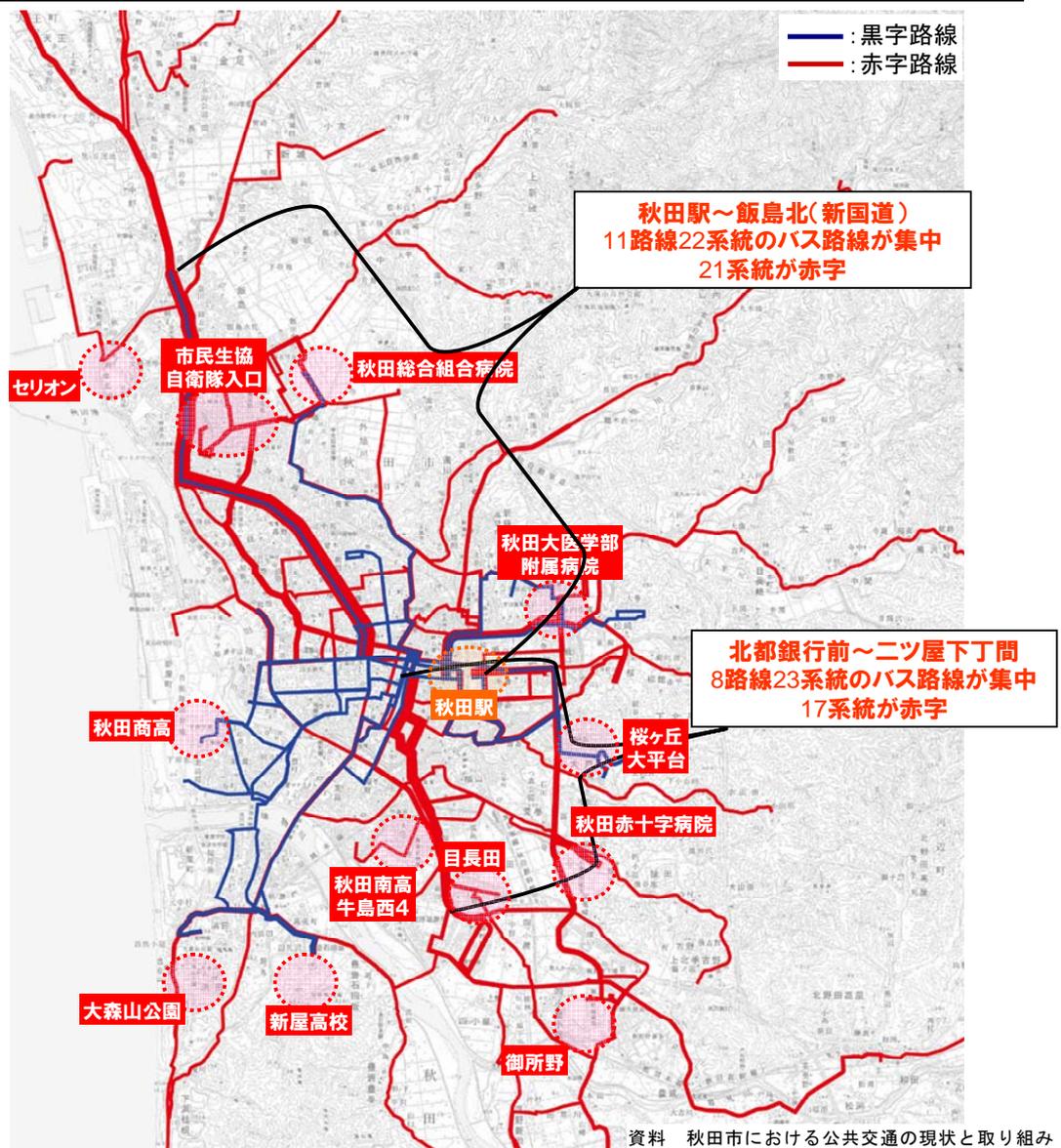


▲市街地の拡大と赤字バス路線の拡大の関連図

- ・平成 19 年度は、市内のバス路線 189 系統のうち、約 70%の 129 系統が赤字である。
- ・赤字路線の赤字総額は約 4 億 8 千万円に達し、黒字路線の黒字総額の約 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、バス事業者の他の事業部門の利益に加え、赤字額の 68%に相当する約 2 億 6 千万円を国・県・市が補助している。
- ・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、赤字路線・系統が一層増加し、現在のバス路線網の維持が困難になることが懸念される。

▼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
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



▲黒字路線・赤字路線図(H18年時点)

## (5) 現在のバスのサービス水準

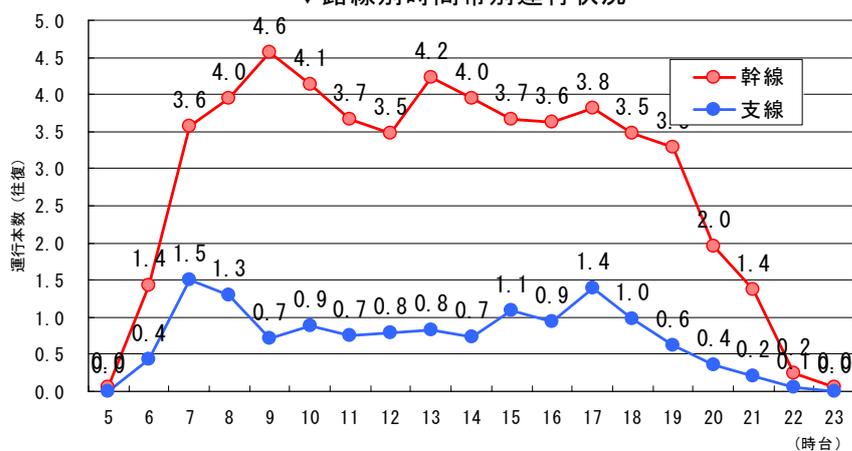
### ①現在の運行状況

- ・中心部の中でも公共交通軸を形成する路線を幹線バス、その他を支線バスとして現在の運行状況を整理すると1路線当たり幹線バスは55往復/日、支線バスは14往復/日となっており、1系統あたりでは幹線バスで25往復/日、支線バスで4往復/日となっている。
- ・ピーク時には幹線バスでは1路線当たり4往復/路線・時(15分に1本)が確保されているが、支線バスは2往復/路線・時と少なくなっている。系統別に見た場合運行本数はさらに少ない。

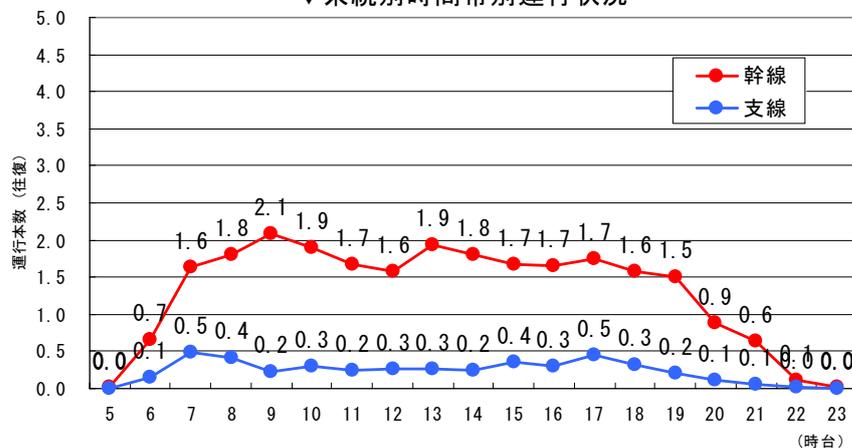
▼中心部のバス運行状況

	(往復/日)	
	1路線当たり	1系統当たり
幹線バス	55	25
支線バス	14	4

▼路線別時間帯別運行状況



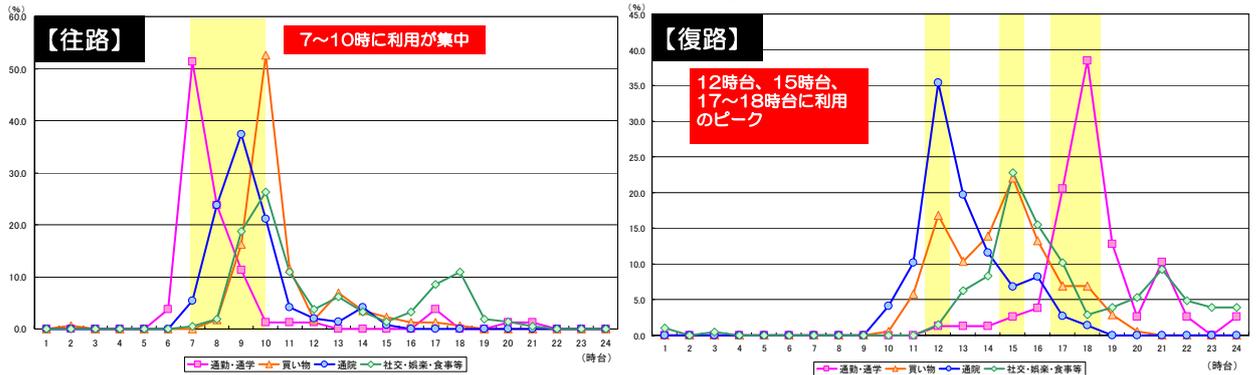
▼系統別時間帯別運行状況



## ②市民のバス利用意向

- ・アンケート調査による市民のバス利用意向は目的によって活動時間帯が異なるものの往路では7～10時に利用のピークがあり、復路では12時台、15時台及び17～18時台にピークが見られ、その他の時間帯の利用意向は少ない。
- ・支線バスとしては往路、復路4時間帯にバスが確保されていれば、生活交通としての機能は確保されるものと考えられる。

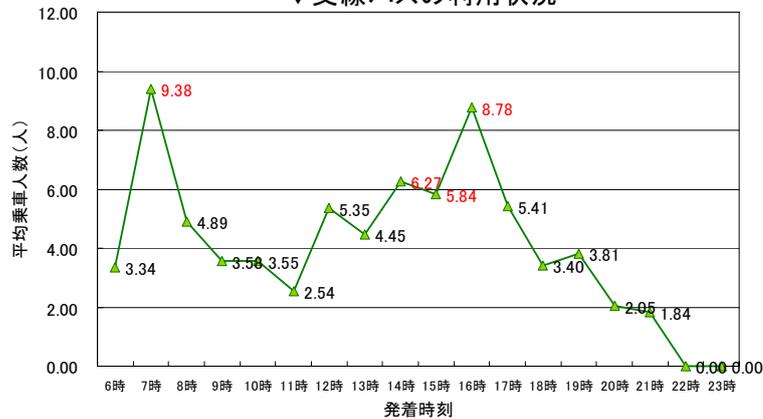
▼中央部バス沿線地域住民の  
バス利用パターン(目的別時間帯別利用率)



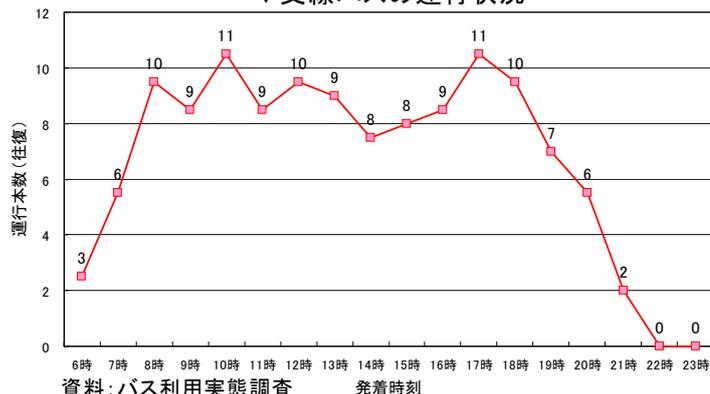
## ③支線バスの利用状況

- ・支線バスの一部を対象とした利用実態調査では、朝、夕に利用のピークがあり、他の時間帯の利用は少ないものの、バスは利用の少ない時間帯にもピーク時に近い運行本数が確保されており、利用者のニーズと必ずしも一致していないダイヤも存在する。

▼支線バスの利用状況



▼支線バスの運行状況



資料:バス利用実態調査

発着時刻

※運行本数は利用実態調査の対象系統のもの

<参考>他都市の公共交通サービス水準の事例

①伊賀市交通計画（H19.3 策定）

- ・対象地域：伊賀市全域（人口 10.3 万人（H.18.2.28 現在））
- ・以下のような生活パターンを想定した上でのサービス水準の維持基準を設定。

▼サービス水準の維持基準

分類	維持基準	想定する生活パターン	備考
基幹バス （骨格路線）	高いサービス水準 10往復/日程度以上（平日）	・朝の出勤・登校対応で3往復 ・午前・午後の通院、買物対応で4往復 ・夜の帰宅対応で3往復	
準基幹バス （補助骨格路線）	比較的高いサービス水準 5往復/日程度以上（平日）	・朝の出勤・登校対応で2往復 ・午前・午後の通院、買物対応で1往復 ・夜の帰宅対応で2往復	
地域アクセスバス （基幹バスから派生 する路線）	シビルミニマムの観点から 最小限のサービス水準 3往復/日程度以上（平日）	通院、買物等への対応で ・午前1往復 ・午後1往復 ・夕・夜1往復	生活交通への対処 の観点から平日運 行を原則とする。

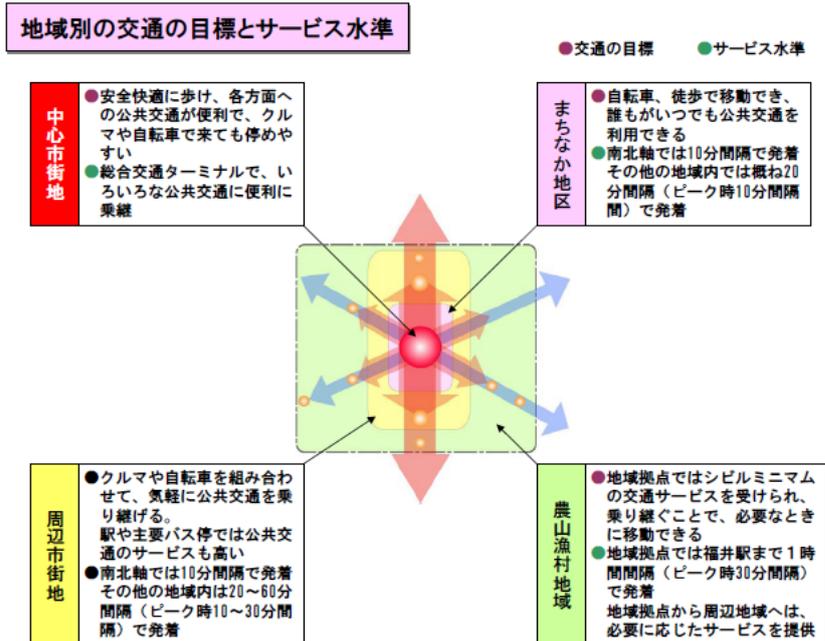
出典：伊賀市交通計画（H19.3）

②福井市都市交通戦略（策定中）

- ・対象地域：福井市全域（人口 27.1 万人（H.19.10.01 現在））
- ・「人口密度」（需要量）、「待ち時間」（利便性） の視点から、現況の公共交通のサービス水準を考慮して、各地域での交通の将来像を実現できるサービス水準を設定
- ・6方向の公共交通幹線軸毎に設定
- ・時間に応じて利用形態が異なることから、ピーク時、 オフピーク時別

ピーク時：待ち時間が中心市街地(福井駅)までの乗車時間を越えないように発車間隔を設定

オフピーク時：往復乗車時間を目安に現況のサービス水準を考慮して設定



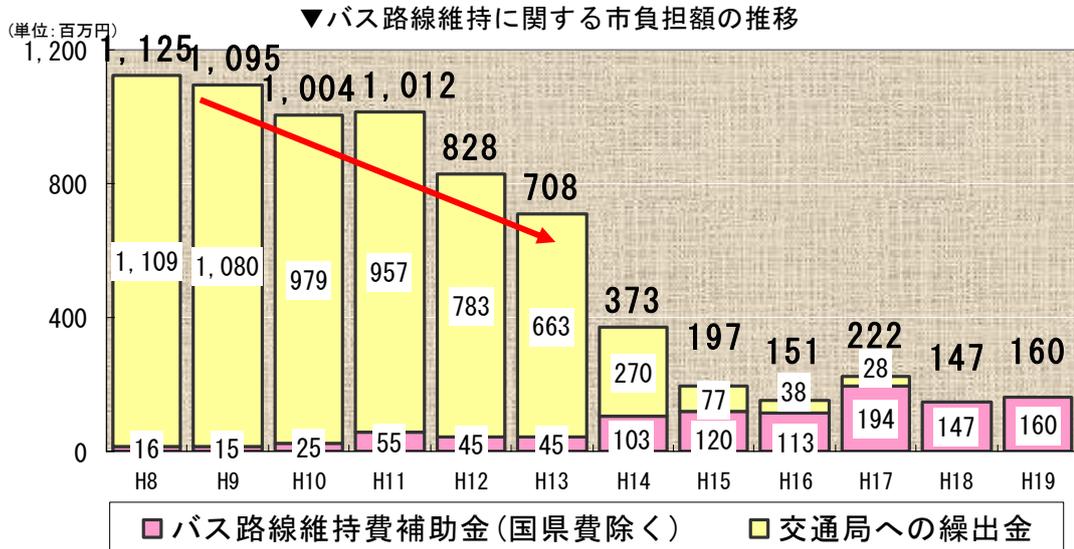
出典：福井市都市交通戦略 第4回、5回協議会資料

## 2.2 バス路線維持に向けた取り組み

### (1) 秋田市の取り組み

#### ① 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、19年度で約1.6億円となり、路線移管によって市民の負担が大幅に軽減されたこととなる。



資料：秋田市都市計画課  
交通政策室

#### ② 郊外部不採算路線におけるマイタウン・バスの運行(平成17年度～)

##### 1) 市単独補助制度を創設

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、市では平成17年度に単独補助制度を創設している。

##### ▼県補助金と市単独補助金の比較

	秋田県生活バス路線維持費補助金		市単独補助制度	
	内容	補助対象経費としない理由	市単独補助制度	補助導入の根拠
相市 当街 地減 走行 割合	人口が15万人以上の都市の市街地を運行する路線は、市街地部分の含まれる割合に応じて補助対象経費を低減する(市街地走行割合相当分低減)	市街地を運行する路線では黒字路線が当然に発生し、赤字路線の欠損額に黒字路線の収益を補填することが可能であるとの前提に立つことによる	市街地走行割合相当低減分を上乗せ補助	乗客の減少により、市街地を運行することで黒字を期待できる状況が消滅したため
補乗 客率 密度 低減 5人 未 満	平均乗車密度が5人未満の路線については、補助率を4分の3として、補助率低減分はバス事業者が負担する	ダイヤ改正や路線の統廃合などバス事業者が改善に取り組む事を進めるため	平均乗車密度5人未満補助率低減分を上乗せ補助	乗客数の減少をもって路線を廃止することは適切でなく、なお、当面は維持をはかる必要がある併せて、今後住民の移動手段を確保する方策を別途検討する必要がある
回運 超行 経回 費数 10	1日の運行本数が10回を超える路線については10回を超える経費(10回相当以上はカット分)	ダイヤ改正や路線の統廃合などバス事業者が改善に取り組む事を進めるため	補助対象外	現行どおり補助対象外とする

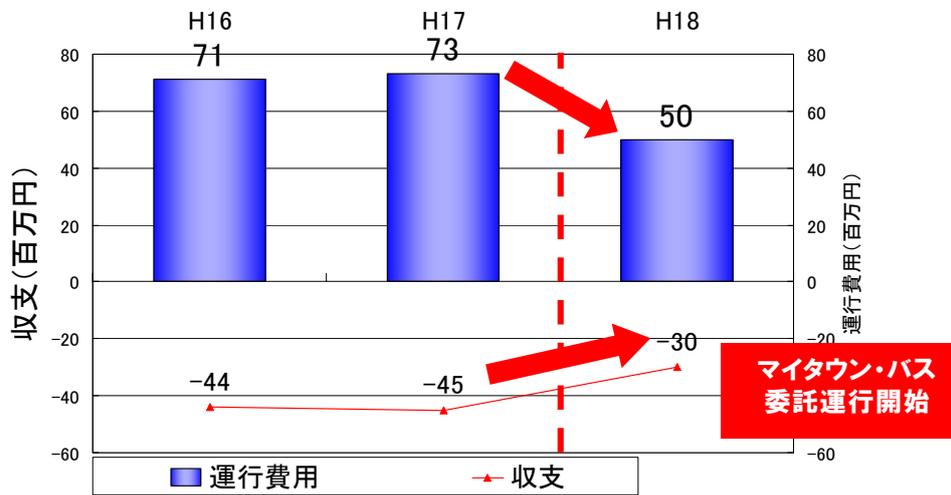
※補助額の上限：補助額は、バス事業者ごとに市内における補助対象となる赤字額から、黒字路線より生じる収益(黒字額)を控除した額を上限とする。

2) 不採算路線の郊外部に代替交通を導入検討(15 路線)

▼ 郊外部不採算路線一覧

平成 17 年度 (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 (北部地域)	堀内線、小友線、下新城線、上新城線	北部ふれあい号 (H20.4~)
平成 21 年度(予定) (南部地域)	雄和線、岩見三内線、ユーグル	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

▼ 西部 3 路線の運行費用と収支の推移



資料: 秋田市都市計画化 交通政策室

※平成 17 年 10 月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、赤字額が減少する成果が得られている。

3) 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

4) 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

## (2) 秋田市のバス路線補助金負担の今後の必要性

### ① 路線バスに対する補助金の推移

- ・市交通局から秋田中央交通(株)にバス路線を移管した結果、路線数の増加に伴い経常収益は向上したが、運行費用も増加し、収益に比べて費用の増加が大きく、補助金額が増加している。
- ・平成17年9月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、平成18年度の赤字額は減少したものの、平成19年度の市の負担額は欠損額の約38%、補助総額の約55%を占めている。



### ② 県の補助制度の見直し(案)による影響

- ・県で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り、新たに補助要件を設けて補助対象路線を限定するものとなっている。
- ・その場合、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となり、バス事業者による減便や郊外部の不採算路線の廃止に拍車がかかることが予想される。このため、公共交通のサービスが大幅に低下するとともに、市民の移動手段の確保が一層困難になると考えられる。

▼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)
影響を受けるバス系統数	86 系統が補助対象外 (現在の補助対象 123 系統の約 70%)	1 系統が補助対象外 (現在の補助対象 8 系統の約 13%)
補助金の影響額	47,238 千円の減額 (県補助金の約 65%が減額) ⇒減額分を市が全額補填すると仮定すると、市負担額は約 28%増加	2,673 千円の減額 (県補助金の約 21%が減額) ⇒減額分を市が全額補填すると仮定すると、市負担額は約 9%増加
その他		現行制度では補助対象期間の限度はないが、見直し後は 3 年間で限度となる。条件不利地域に新たな支援制度を創設する。

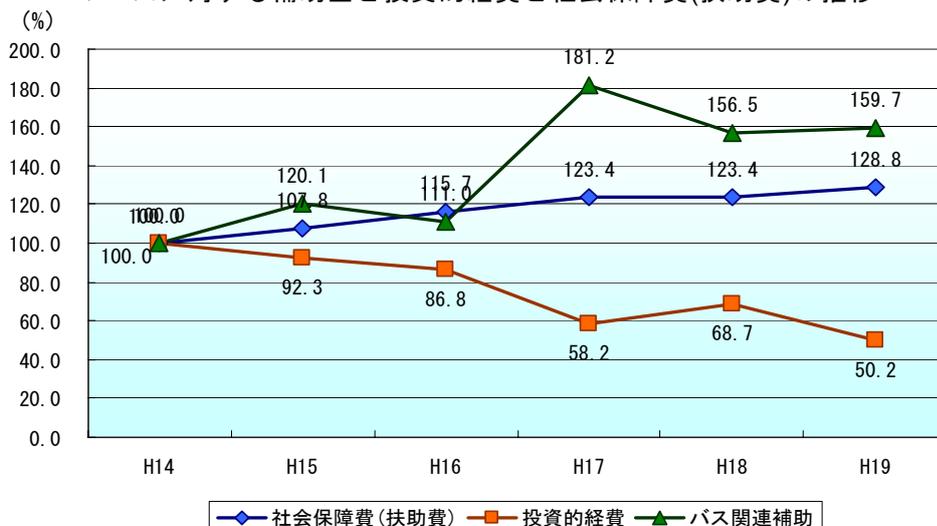
③生活バス路線維持費補助金の必要性

- ・仮にこれまでの路線バスへの支援を止め、交通弱者への外出支援策としてタクシー券の支給に切り替えた場合、年間 16 億円が必要と見込まれ、現在の市負担額(1.5 億円)の 10 倍以上の予算が必要となる。

【試算の条件】  
 市内の 75 歳以上のみ世帯の人口(1 万人)に対し、往復交通費 3,000 円(秋田空港～土崎駅間の乗合タクシー往復 3,000 円を例に計上)の 1/2 補助  
 週 2 回で年間 52 週利用した場合を想定  
 $10,000 \text{ 人} \times (3,000 \text{ 円} \times 1/2) \times 2 \text{ 回/週} \times 52 \text{ 週/年} = 15.6 \text{ 億円/年}$

- ・その一方で、本市では社会保障費は年々増加する傾向にあり、これに対応するため、施設整備などの投資的経費を平成 14 年度と比べて 1/2 の水準まで削減してきており、バス関係予算の現行水準の維持さえも難しい状況となってきている。

▼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



資料 秋田市における公共交通の現状と取り組み ※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  
 秋田市都市計画課交通政策室

- ・このため、上記のような大幅な負担増は現実的には困難であり、市民の移動手段を確保するため、引き続き路線バスへの支援を継続していくことが必要となる。