

# **秋田市公共交通政策ビジョン**

## **(秋田市地域公共交通総合連携計画)**

**平成 21 年 3 月**

**秋 田 市**



# 目 次

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| 1. ビジョン策定の目的と経緯.....             | 1  |
| 1.1 ビジョン策定の目的 .....              | 1  |
| 1.2 ビジョン策定の経緯 .....              | 1  |
| 2. 公共交通の現状と課題 .....              | 2  |
| 2.1 公共交通をとりまく現状と課題 .....         | 2  |
| 2.2 バス路線維持に向けた取り組み .....         | 11 |
| 3. 秋田市の目指すべき将来像の検討 .....         | 15 |
| 3.1 コンパクトで成熟した市街地形成の必要性 .....    | 15 |
| 3.2 秋田市における市街地形成の方針.....         | 21 |
| 3.3 秋田市の目指すべき将来都市像 .....         | 23 |
| 3.4 秋田市の目指すべき将来交通体系.....         | 25 |
| 4. 秋田市地域公共交通総合連携計画 .....         | 26 |
| 4.1 基本的な方針 .....                 | 26 |
| 4.2 対象区域 .....                   | 26 |
| 4.3 計画期間 .....                   | 26 |
| 4.4 目標 .....                     | 27 |
| 4.5 目標を達成するために行う施策およびその実施主体..... | 30 |



## 1. ビジョン策定の目的と経緯

### 1.1 ビジョン策定の目的

本市はモータリゼーションの急速な進展と市街地の拡大により、移動手段がマイカーに大きく依存している。その一方で公共交通機関の利用者は昭和 40 年代以降減少を続け、ピーク時の 85%減の水準まで低下している。また、市街地が拡大する中で市民の足を確保するためにバス路線を拡大してきた結果、現在、市民の約 2/3 が公共交通を利用できる環境にあるが、バス全体としては採算性の低下を招いている。近年では、規制緩和に伴い、採算性が確保できないバス路線の減便や廃止が進み、さらなるマイカー依存を招くという悪循環を引き起こすことが懸念される。

一方、超高齢社会を迎え、マイカーを利用できない高齢者は今後確実に増加する見込みであり、児童・生徒を含むマイカーを利用できないいわゆる交通弱者にとって、公共交通は日常生活に不可欠な移動手段であり、今後も持続可能な形で維持していくことが必要である。また、持続可能な都市を実現するためのインフラのひとつとして、公共交通の充実が求められている。

このような状況を踏まえ、本ビジョンは、将来にわたり持続可能な公共交通を実現するために、本市の公共交通の将来像を示し、その実現に向かって市民・交通事業者・行政各々の役割を定めるものである。

※本ビジョンは、平成 19 年 10 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通総合連携計画として策定する。

### 1.2 ビジョン策定の経緯

これまで路線バスの利用者減少に歯止めをかけ公共交通を維持していくために、バスロケーションシステムやバス専用・優先レーンの導入、パークアンドライドや中心市街地における循環バスの社会実験に取り組んできたものの、利用者の減少は止まらず、平成 12 年から平成 17 年にかけて市交通局の民間移管等を実施し、路線バスの合理化が進められてきた。さらに、近年の規制緩和を背景とした郊外部の廃止路線に対し、代替交通の導入に取り組んでいるところである。

これらの取り組みと並行して、平成 14 年度には「秋田市の公共交通(バス)に関する基本方針」を策定し、平成 17 年度には「秋田市の明日の公共交通を考える懇談会」を組織したものの、十分な成果が得られないままとなっている。

平成 19 年には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の成立を受けて市民、交通事業者、有識者、行政等により構成される「秋田市地域公共交通協議会」※を設置し、同年 10 月 1 日の法施行と同時に全国第 1 号の法定協議会へ移行し、同協議会において「秋田市公共交通政策ビジョン」を策定することとしたものである。

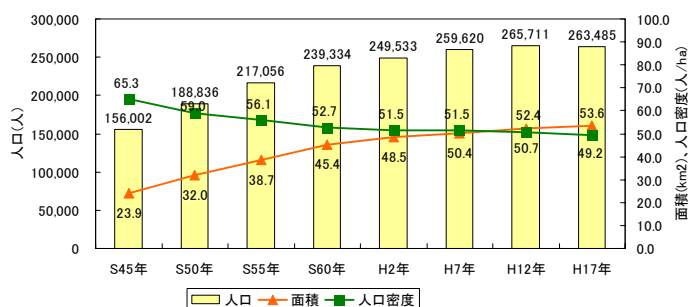
※同協議会参加者は、協議結果である本ビジョンを尊重することが法令上義務づけられる。(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第 6 条第 5 項)

## 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

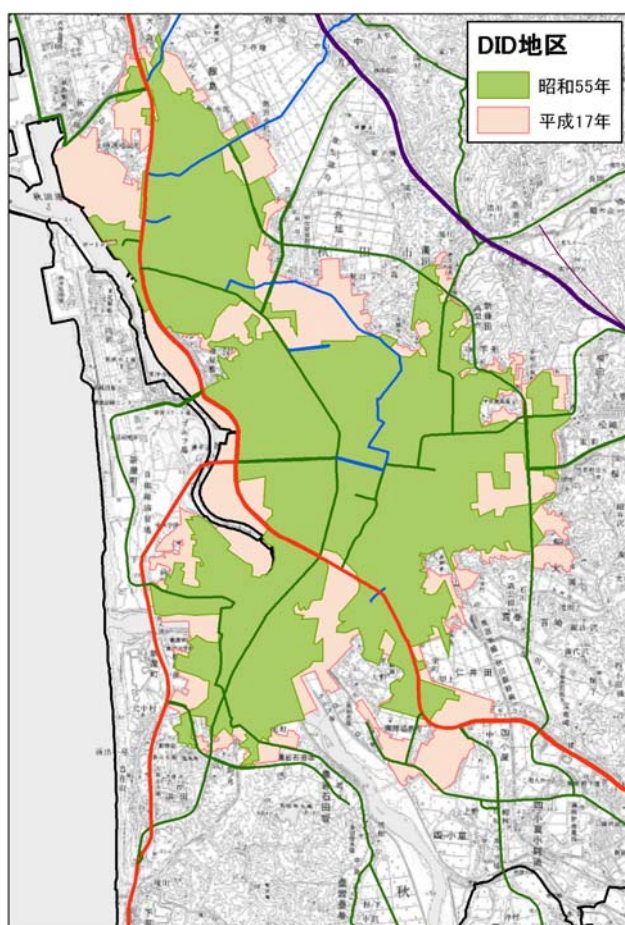
#### (1) 市街地の拡散と人口減少

- ・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(67.1 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

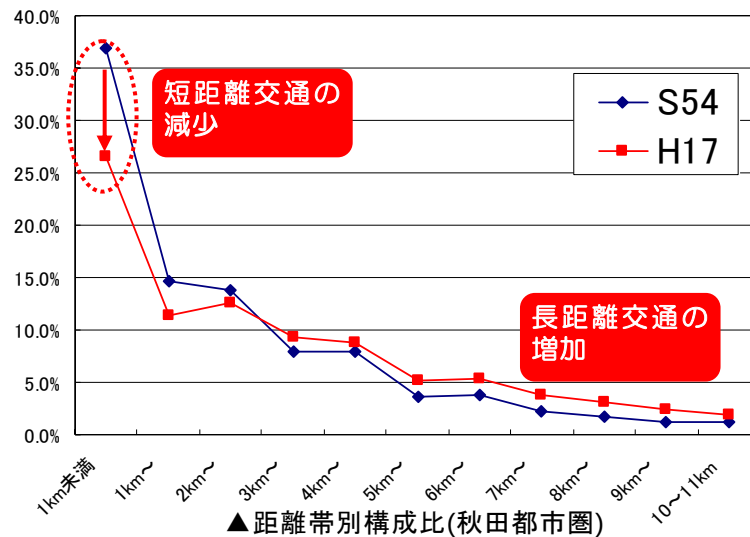


▲DID地区の推移

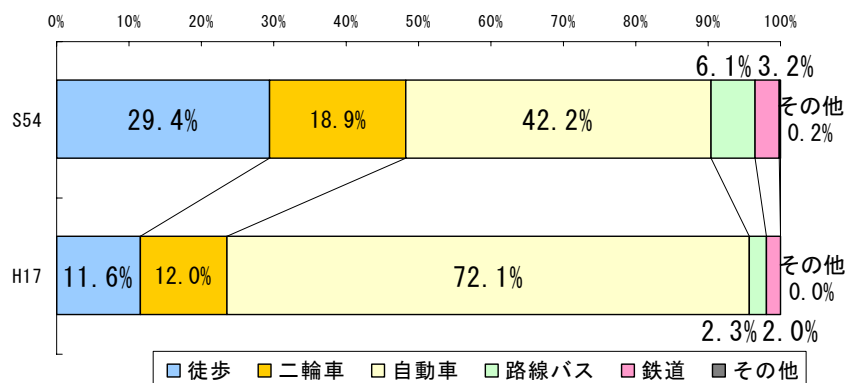
資料: 国勢調査

## (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。

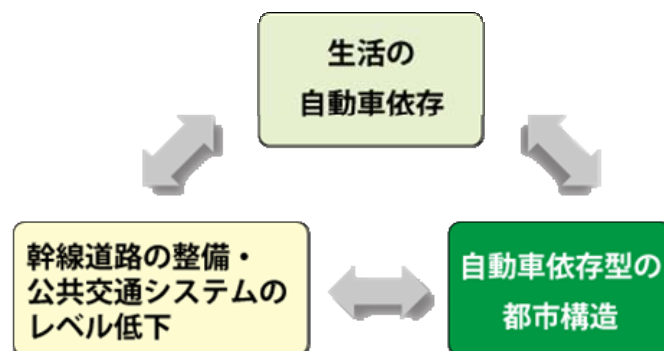


資料：秋田都市圏街路交通調査  
H17 簡易パーソントリップ調査  
※11km 以上は省略



### ▲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

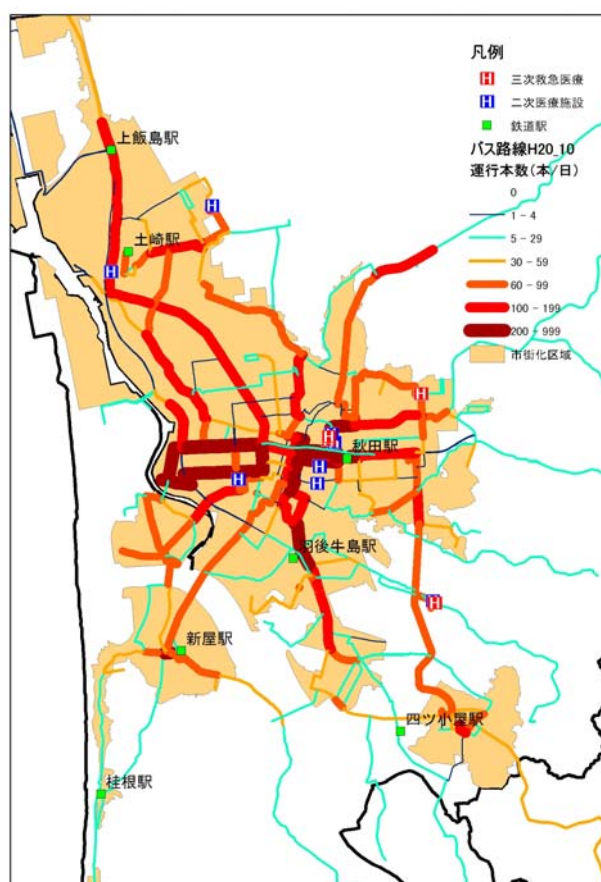
出典：「都市再生 交通学からの解答」

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、羽越線および男鹿線が約 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、主に市内を中心に平成 20 年 10 月現在 58 路線 177 系統で約 1,790 便/日（平成 20 年 4 月）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。

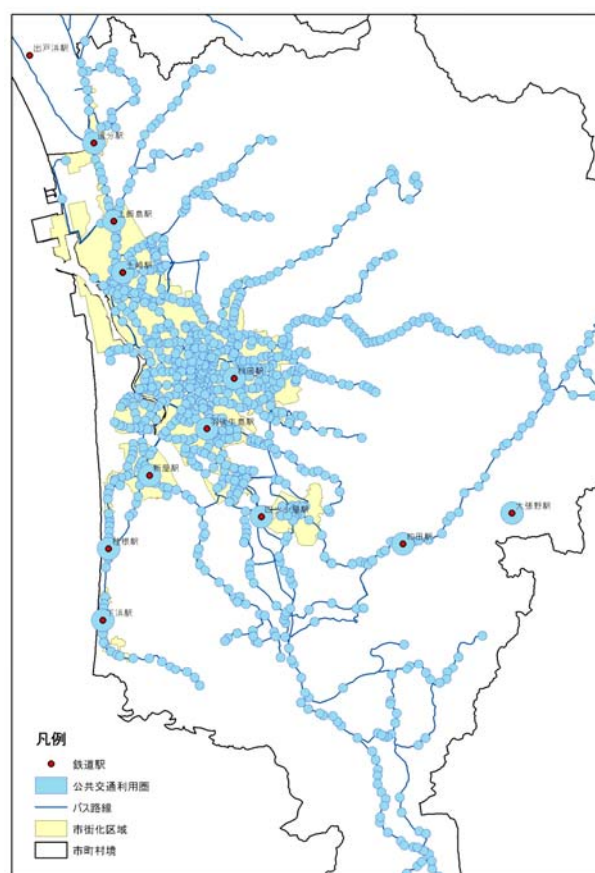
#### 都心から放射方向に伸びるバス網



▲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)

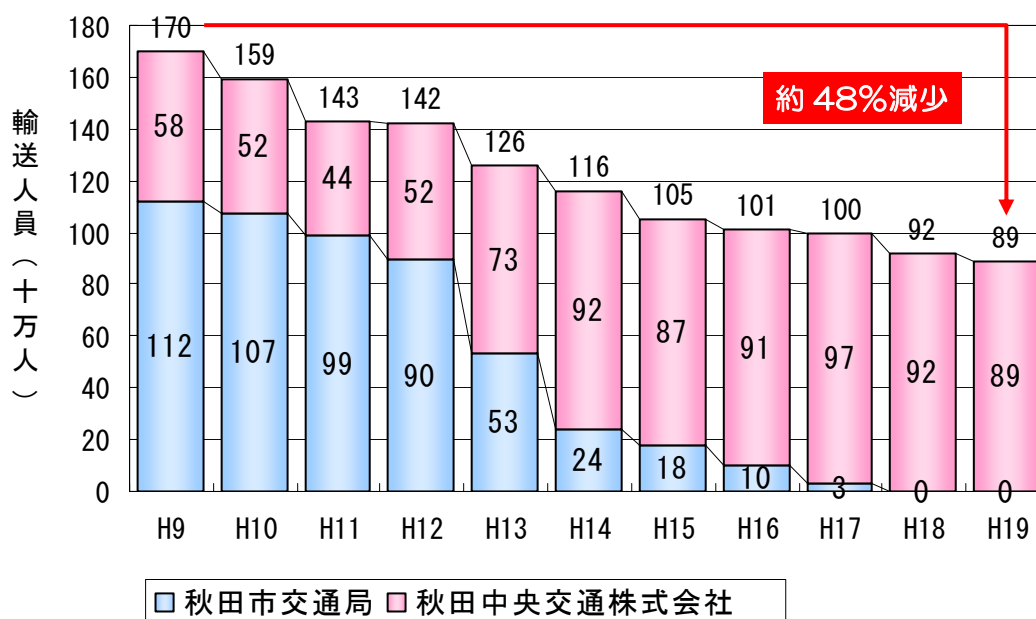
※バス路線はH18年4月現在  
人口はH17国調

- ・モータリゼーション（注）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、平成 9 年から平成 19 年までの 10 年間で約 48%減少となっている。

（注）モータリゼーション：自動車社会

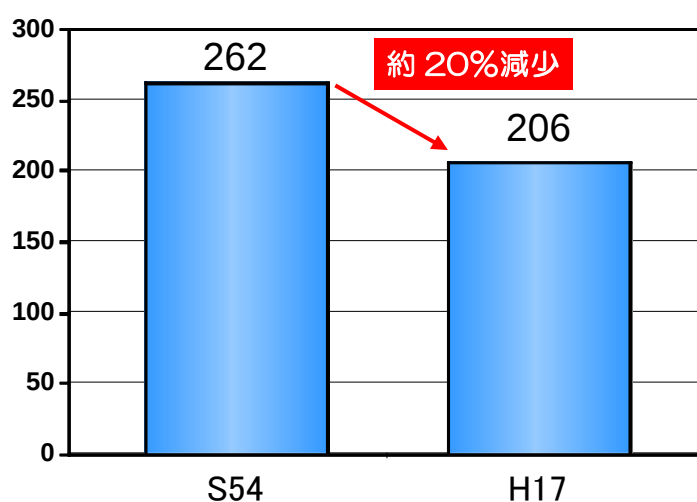
- ・路線バスほどではないものの、鉄道利用者も減少傾向にある。

▼路線バス輸送人員の推移



※秋田中央交通株式会社の輸送人員は、秋田市外の営業所および秋田中央トランスポート株式会社の輸送人員を含む

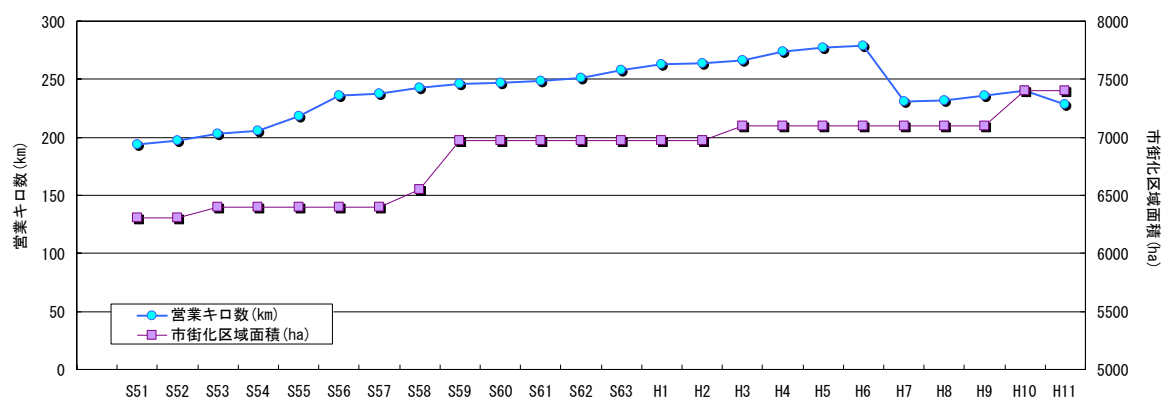
(百人/日) ▼JR 駅 1 日平均乗車人員の推移（秋田市内計）



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

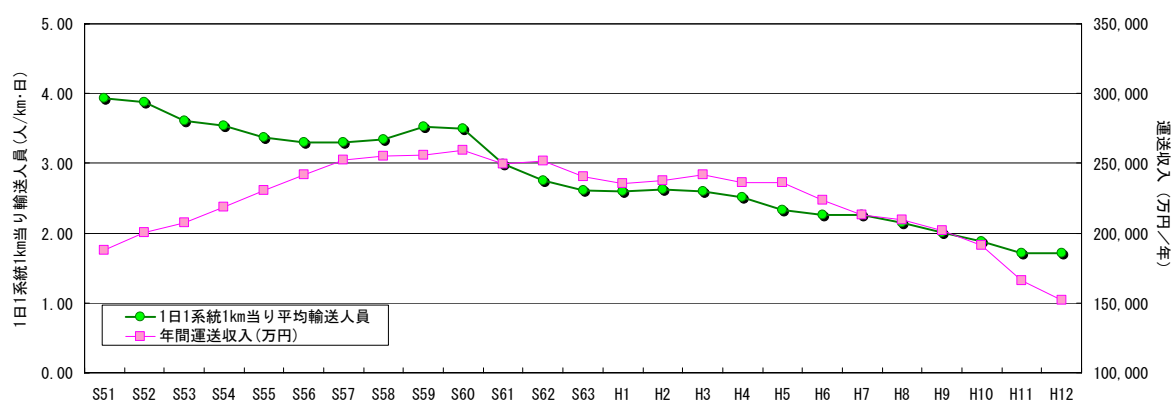
#### (4) バス路線の赤字拡大

- ・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

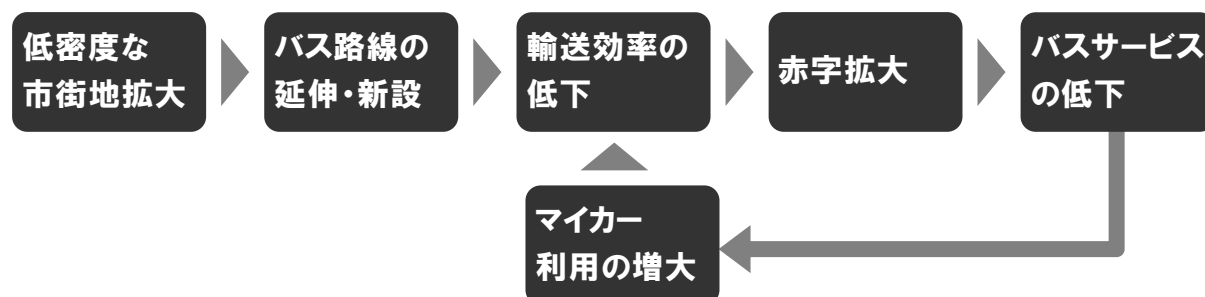
資料 秋田市交通局管理課



▲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）



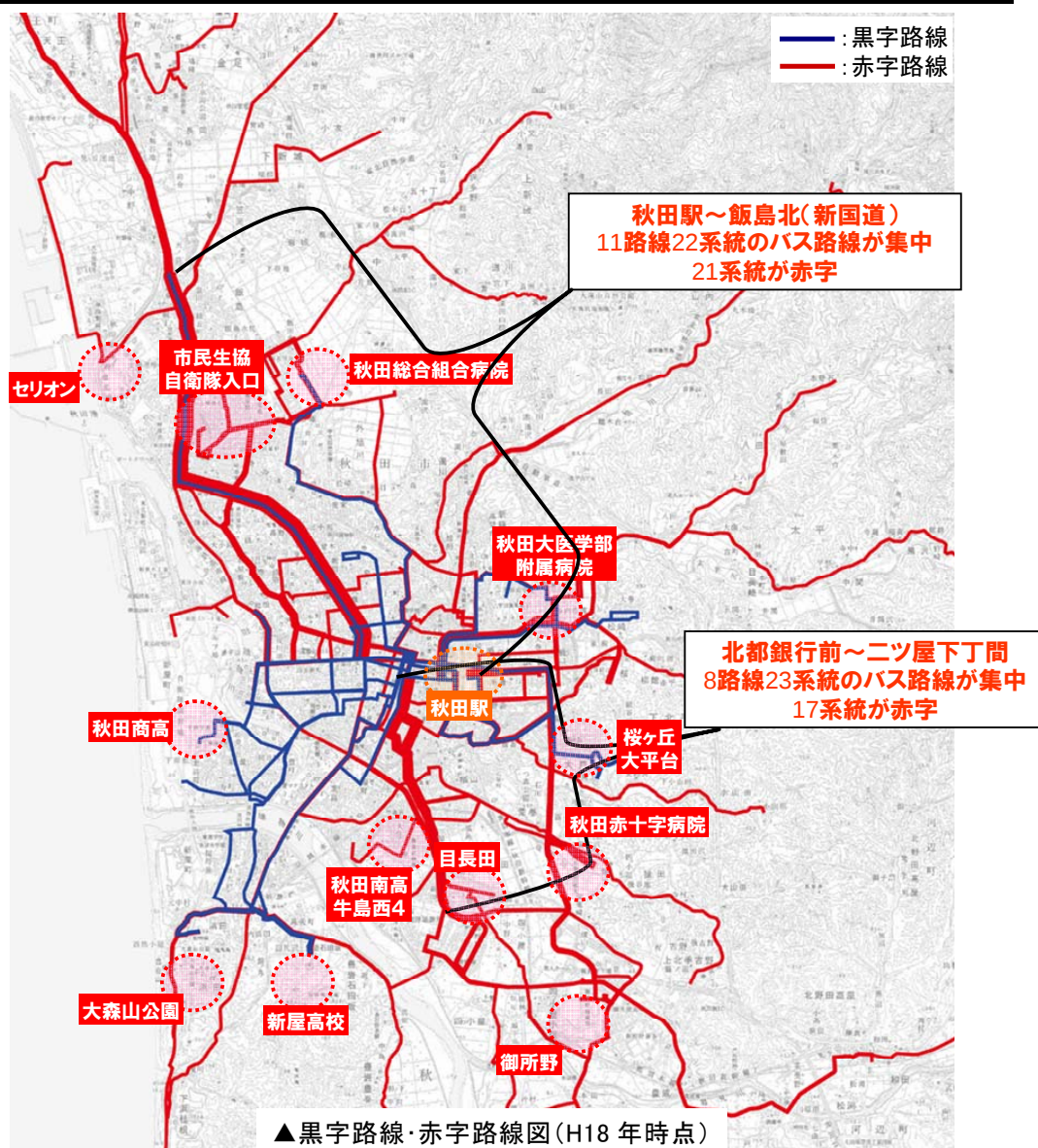
▲市街地の拡大と赤字バス路線の拡大の関連図

- ・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<br>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 |



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

## (5) 現在のバスのサービス水準

### ①現在の運行状況

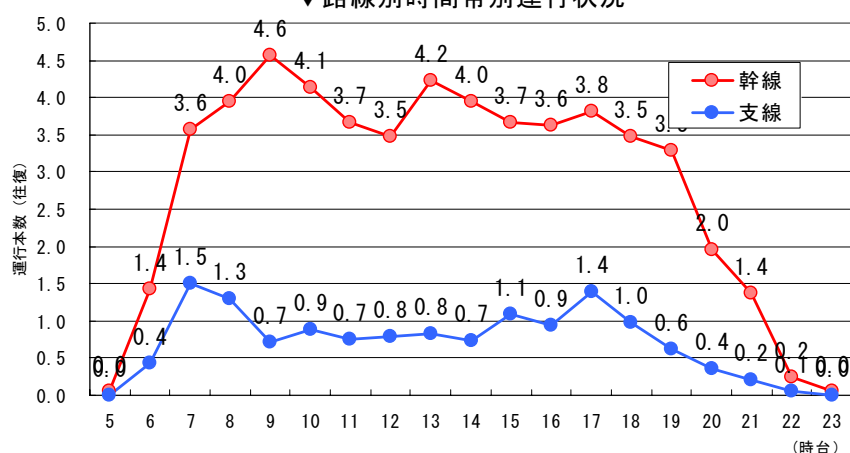
- ・中心部の中でも公共交通軸を形成する路線を幹線バス、その他を支線バスとして現在の運行状況を整理すると1路線当たり幹線バスは55往復/日、支線バスは14往復/日となっており、1系統あたりでは幹線バスで25往復/日、支線バスで4往復/日となっている。
- ・ピーク時には幹線バスでは1路線当たり4往復/路線・時(15分に1本)が確保されているが、支線バスは2往復/路線・時と少なくなっている。系統別に見た場合運行本数はさらに少ない。

▼中心部のバス運行状況

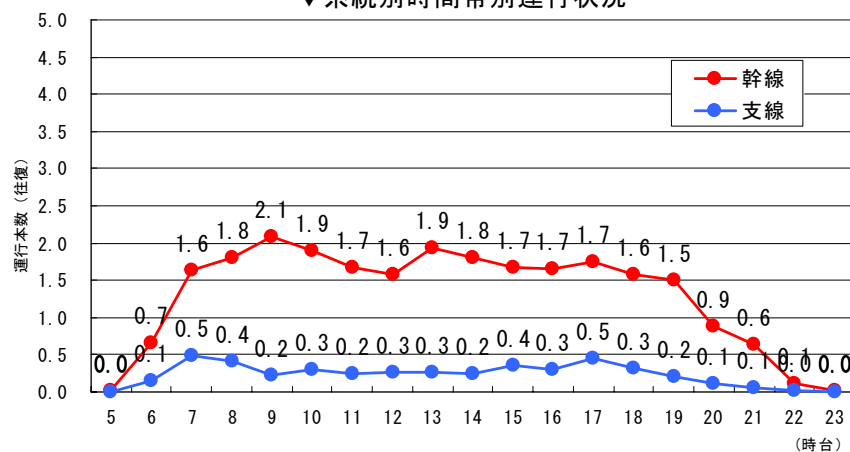
(往復/日)

|      | 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



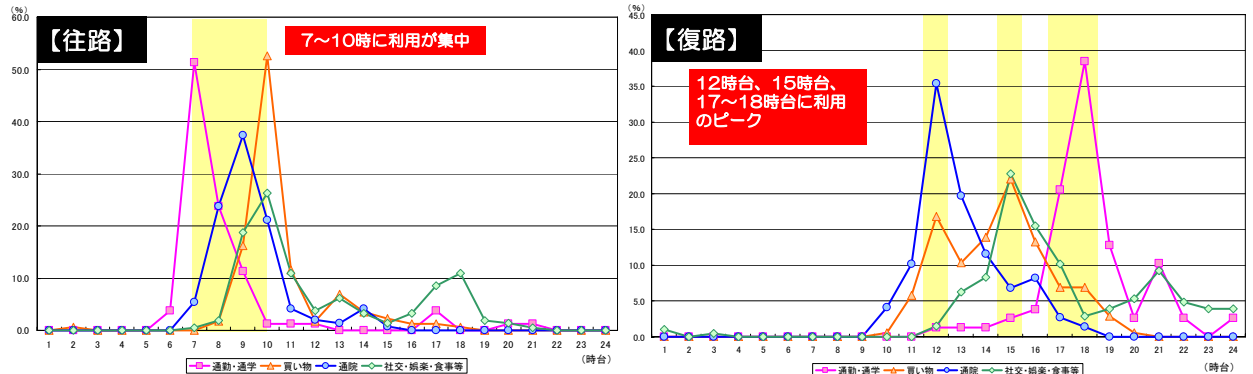
▼系統別時間帯別運行状況



## 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 時台および 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。

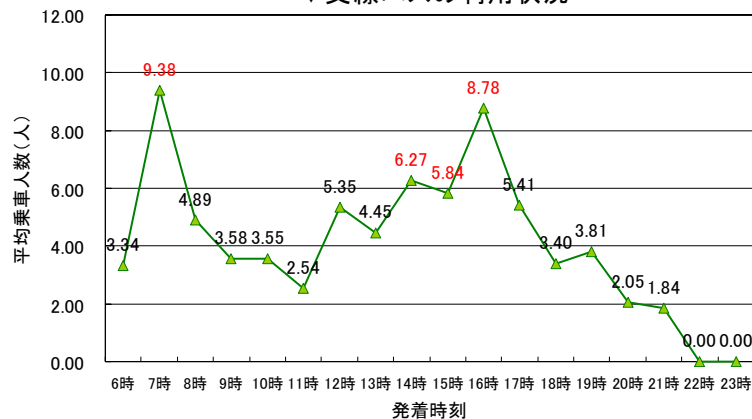
▼中央部バス沿線地域住民の  
バス利用パターン（目的別時間帯別利用率）



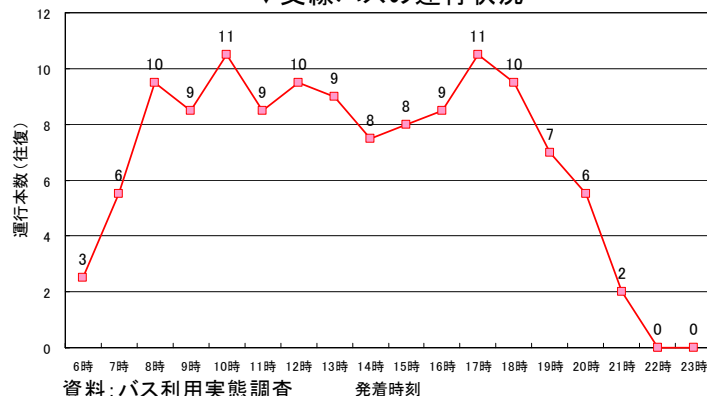
## ③支線バスの利用状況

- ・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（平成19年3月策定）

- ・対象地域：伊賀市全域（人口10.3万人（平成18年2月28日現在））
- ・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<br>（骨格路線）             | 高いサービス水準<br>10往復/日程度以上（平日）                  | ・朝の出勤・登校対応で3往復<br>・午前・午後の通院、買物対応で4往復<br>・夜の帰宅対応で3往復 |                                  |
| 準基幹バス<br>（補助骨格路線）          | 比較的高いサービス水準<br>5往復/日程度以上（平日）                | ・朝の出勤・登校対応で2往復<br>・午前・午後の通院、買物対応で1往復<br>・夜の帰宅対応で2往復 |                                  |
| 地域アクセスバス<br>（基幹バスから派生する路線） | シビルミニマムの観点から<br>最小限のサービス水準<br>3往復/日程度以上（平日） | 通院、買物等への対応で<br>・午前1往復<br>・午後1往復<br>・夕・夜1往復          | 生活交通への対処<br>の観点から平日運<br>行を原則とする。 |

出典：伊賀市交通計画（H19.3）

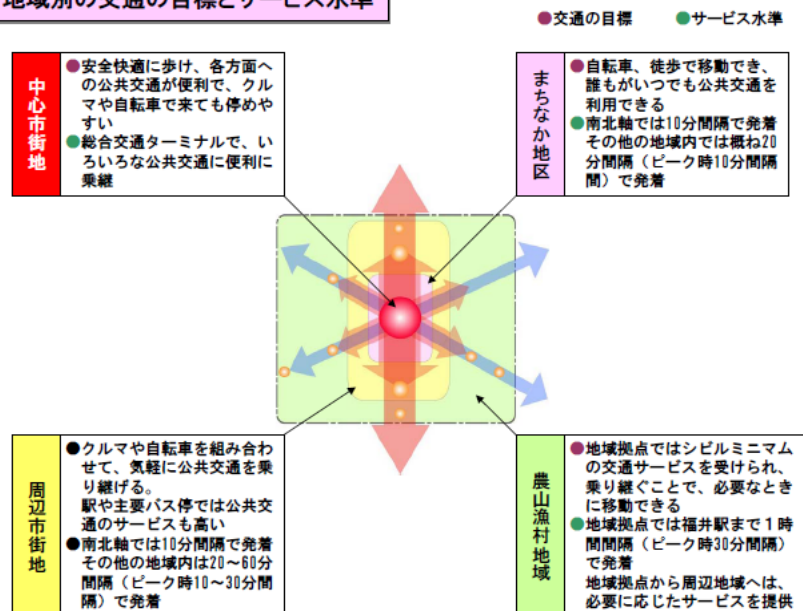
②福井市都市交通戦略（策定中）

- ・対象地域：福井市全域（人口27.1万人（平成19年10月1日現在））
- ・「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ごとに設定
- ・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）までの乗車時間を超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

地域別の交通の目標とサービス水準



出典：福井市都市交通戦略 第4回、5回協議会資料

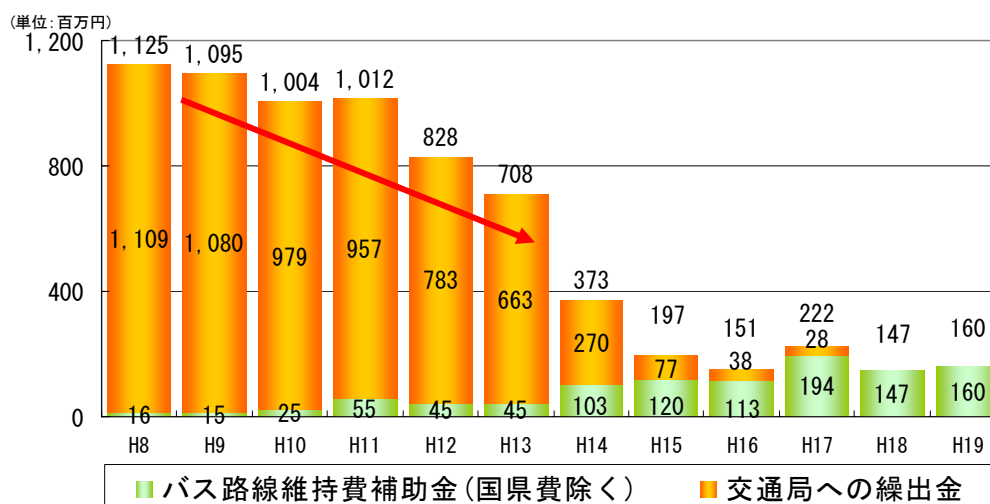
## 2.2 バス路線維持に向けた取り組み

### (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、平成 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。

#### ▼バス路線維持に関する市負担額の推移



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<br>当街<br>地減<br>走行<br>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<br>客率<br>密度<br>低減<br>5人<br>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<br>超行<br>経回<br>費数<br>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                                                               |

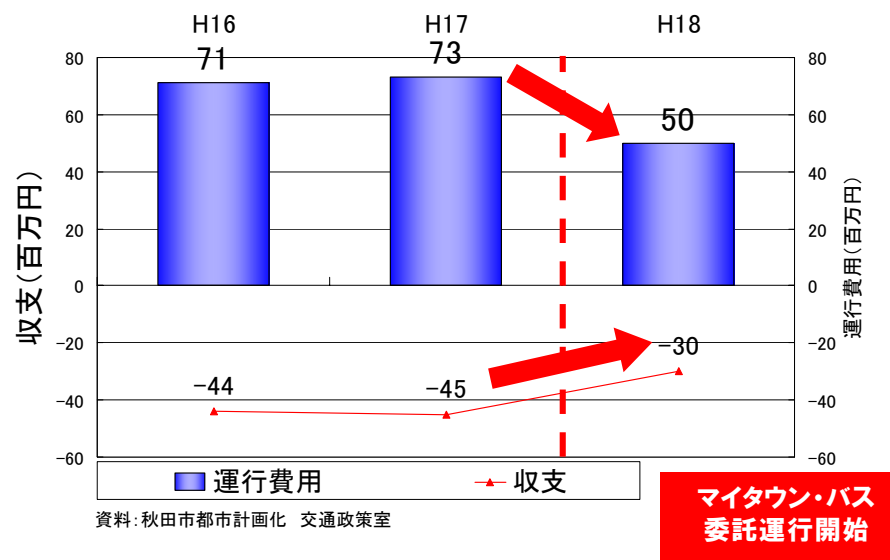
※補助額の上限：補助額は、バス事業者ごとに市内における補助対象となる赤字額から、黒字路線より生じる収益(黒字額)を控除した額を上限とする。

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<br>(西部地域)     | 豊岩線、下浜線、浜田線                | 豊浜ふれあい号<br>(H17.10～) |
| 平成 20 年度<br>(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<br>(H20.4～)  |
| 平成 21 年度(予定)<br>(南部地域) | 雄和線、岩見三内線、ユーグル             | 検討中                  |
| 平成 22 年度(予定)<br>(東部地域) | 下北手線、上北手線、木曽石線、仁別線、<br>太平線 | 検討中                  |

▼ 西部 3 路線の運行費用と収支の推移



※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。

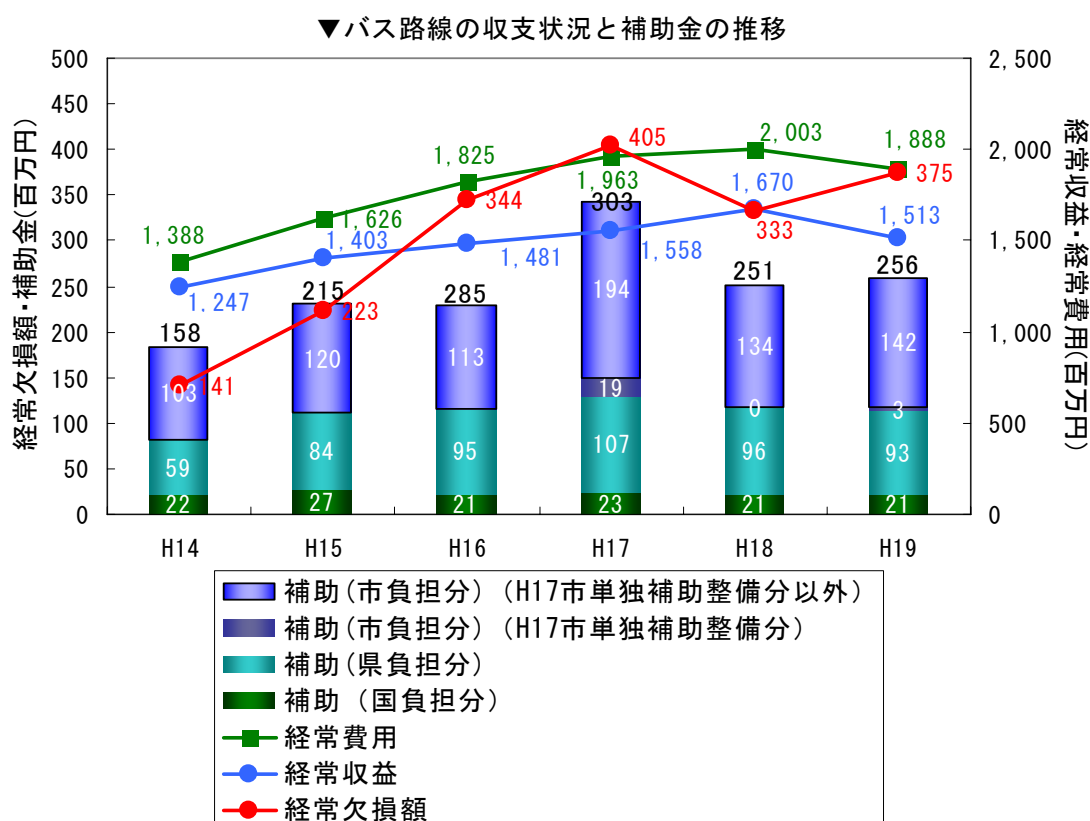
3) バス事業者へ路線再編やダイヤ改正等の抜本的な見直しを促す

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、経常費用も増加し、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掛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（平成 19 年度実績をもとに試算）

|             | 生活バス路線維持費補助<br>(路線バス)                                               | マイタウン・バス運行費補助<br>(西部線)                                            |
|-------------|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| 影響を受けるバス系統数 | 86 系統が補助対象外<br>(現在の補助対象 123 系統の約 70%)                               | 1 系統が補助対象外<br>(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<br>(県補助金の約 65%が減額)<br>⇒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<br>(県補助金の約 21%が減額)<br>⇒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 年間の限度となる。<br>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

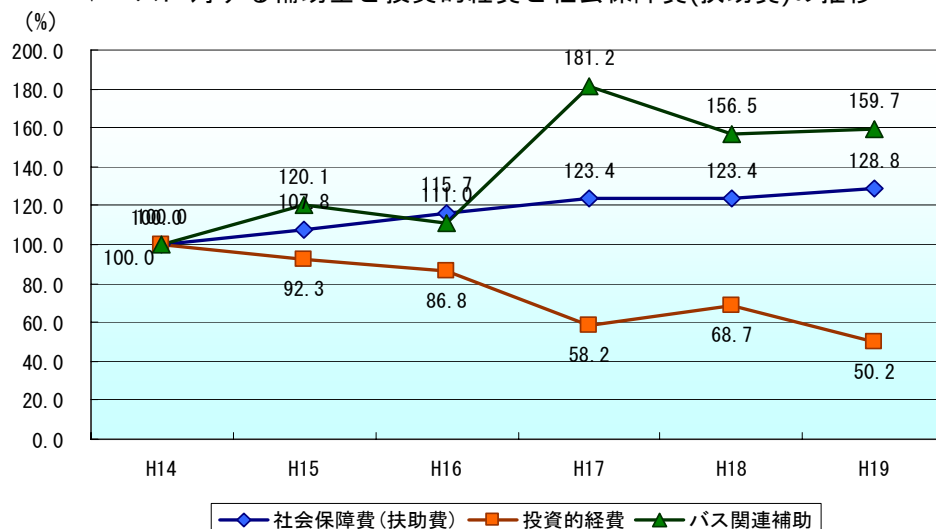
- ・仮にこれまでの路線バスへの支援を止め、交通弱者への外出支援策としてタクシー券の支給に切り替えた場合、年間 16 億円が必要と見込まれ、現在の市負担額(1.5 億円)の 10 倍以上の予算が必要となる。

【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た。

▼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。

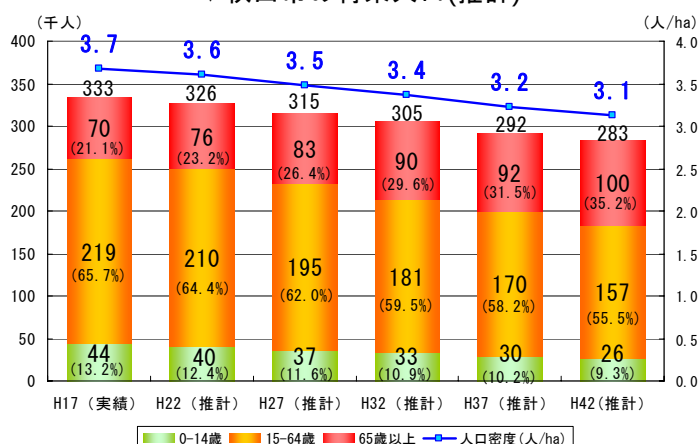
### 3. 秋田市の目指すべき将来像の検討

#### 3.1 コンパクトで成熟した市街地形成の必要性

##### ①市街地の拡大による行政コストの増大、人口の低密度化による投資効果の低い都市形成

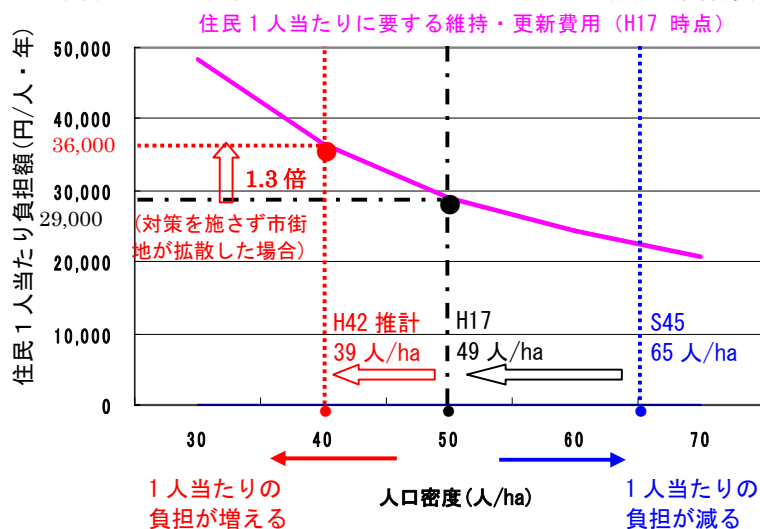
- ・人口は、平成 17 年から平成 42 年の 25 年間で 14%減少（333 千人→283 千人）すると推計されており、今後、さらに低密度化することとなる。また、年少人口（14 歳以下）が減少傾向にある一方で、高齢者（65 歳以上）の人口は増加し、平成 42 年には高齢化率は 35%を超え、約 3 人に 1 人が高齢者となる見込みである。
- ・市街地の人口密度と市民 1 人当たりの道路・公園・下水道等、インフラの維持・更新費との関係をモデル的に試算すると、人口密度が低くなると市民 1 人当たりのインフラの維持・更新費が加速度的に高まる傾向にある。平成 17 年の市街地人口密度 49 人/ha では住民 1 人当たり年間約 29,000 円となっているが、今後、対策を施さず市街地が拡散した場合、平成 42 年には市街地人口密度が 39 人/ha となり、1 人当たりの負担が、約 1.3 倍（約 36,000 円）に増加する見込みである。
- ・今後も市街地が拡大すると、道路・公園・下水道等、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。

▼秋田市の将来人口(推計)



資料：秋田都市圏街路交通調査

##### ▼市街地の人口密度と住民 1 人当たりのインフラの維持・更新費の関係



▼平成3年以降の市街化区域拡大に伴う  
インフラ維持・更新費の試算

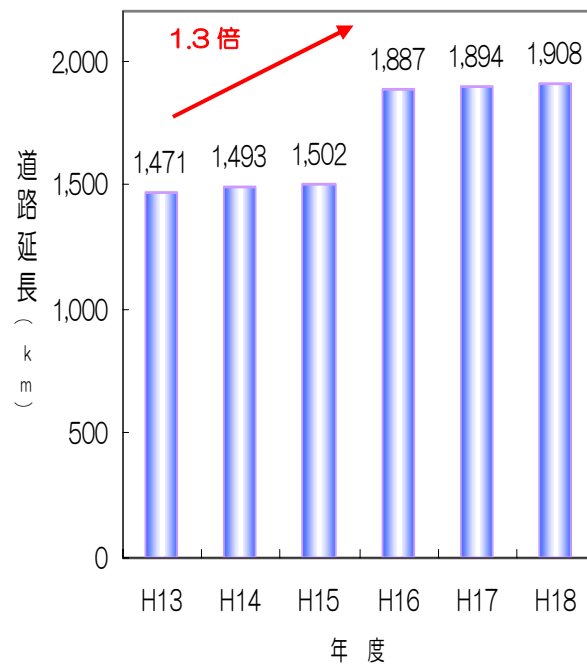
| 市街化区域の拡大 |       | 維持・更新費(百万円) |
|----------|-------|-------------|
| 平成3年度    | 121ha | 約2,990百万円   |
| 平成10年度   | 305ha | 約4,433百万円   |
| 平成16年度   | 13ha  | 約76百万円      |
| 平成18年度   | 11ha  | 約32百万円      |
| 計        | 450ha | 約7,531百万円   |

※維持・更新費＝面積×年間維持・更新費×経過年数

※インフラは「道路」、「公園」、「下水道」

※維持費は過去10年の決算資料から平均値を算出、  
更新費は建設費の40%として算出

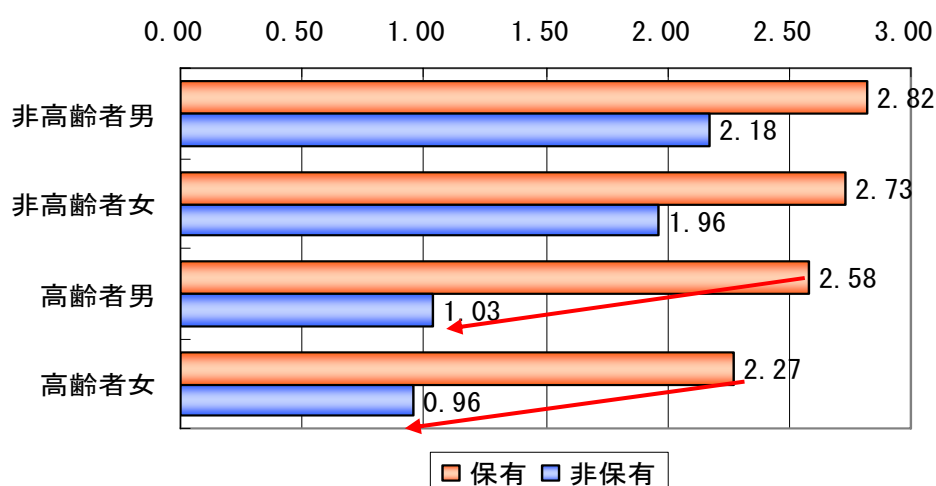
▼市街地の拡大に伴う市道延長の増大  
(秋田～宮崎まで1,900km)



## ②自動車交通への依存の高まりによる道路交通問題の顕在化および減少する公共交通利用

- ・市街地の拡散により、自動車利用割合は、昭和 54 年の 42%から平成 17 年には 72%に増加、バス利用割合は、昭和 54 年の 6.1%から平成 17 年には 2.3%に減少し、自動車交通への依存がますます高まる一方、公共交通の維持が困難になるおそれがある。バスの不採算路線が増加し、平成 19 年度において、市内 189 系統のうち、約 70%の 129 系統が赤字、市内 7 路線で郊外部の路線廃止となっている。
- ・自動車を運転できない市民の移動は、大きな制約を受けている。自動車運転免許非所有者の 1 人当たりのトリップ数は所有者に比べて低く、特に高齢者で顕著となっている。
- ・超高齢社会においては、自動車を運転できず日常の買い物や通院に不自由する交通弱者が急増する。特に、家族による移動支援が期待できない高齢者のみ世帯（平成 17 年:20,122 世帯（秋田市全世帯の約 15%）、30,418 人（秋田市全人口の約 9%））の増加により、この問題が一層深刻となることが懸念される。
- ・事故件数が 20 年間で 2 倍、CO<sub>2</sub> 排出量 2010 年で約 1,000 万 t と県削減目標の 3 割増となっており、自動車の増加に伴う交通事故・環境負荷の増大を抑制する必要がある。
- ・マイカーの増加により渋滞の発生が早まり、渋滞の長時間化等冬期の交通条件が一層悪化する。

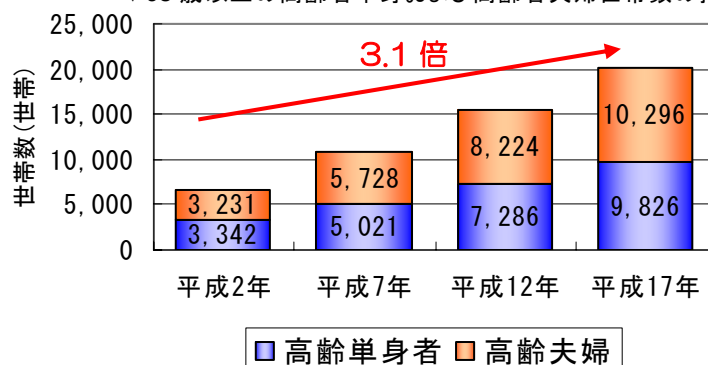
▼自動車運転免許保有別生成原単位(トリップ※/人・日)



資料: 秋田都市圏街路交通調査 簡易パーソントリップ調査

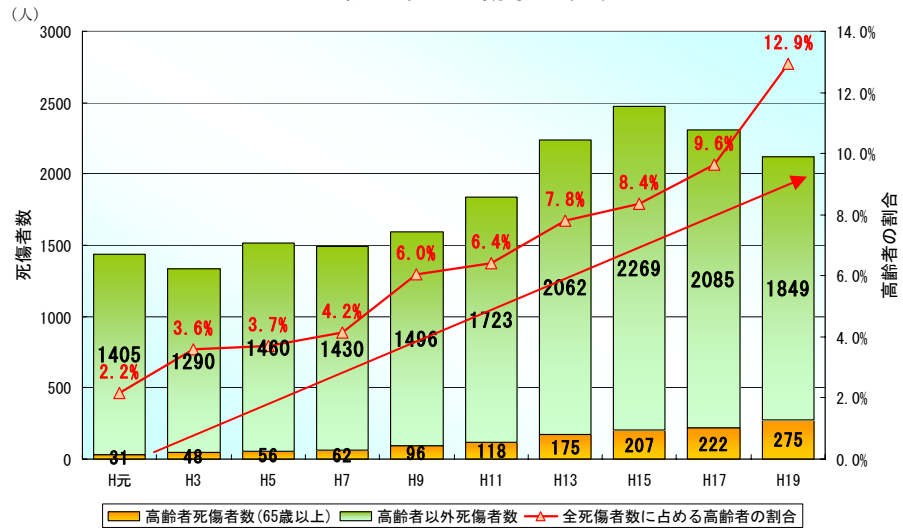
※トリップとは人が 1 つの目的を持って出発地から到着地まで移動した場合の動きを指す。

▼65 歳以上の高齢者単身および高齢者夫婦世帯数の推移



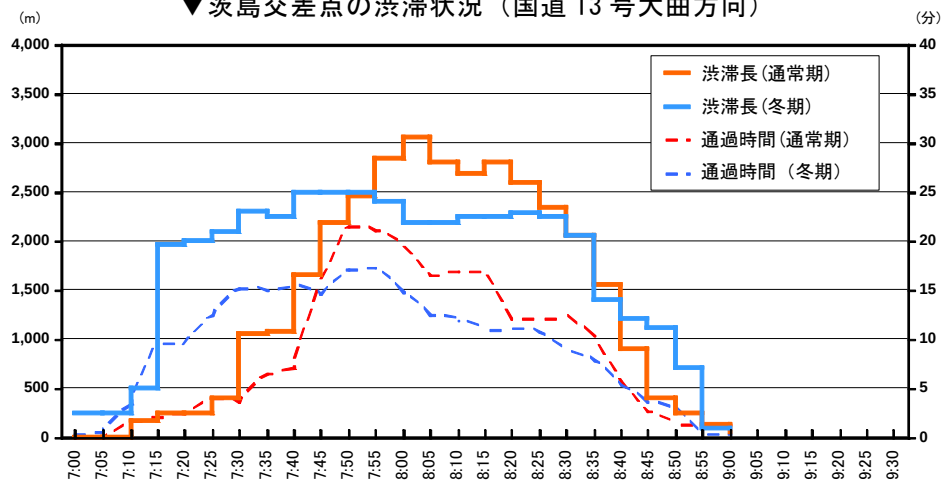
資料: 国勢調査

▼秋田市内死傷事故者数



資料：交通統計(秋田県警察本部)

▼茨島交差点の渋滞状況 (国道 13 号大曲方向)

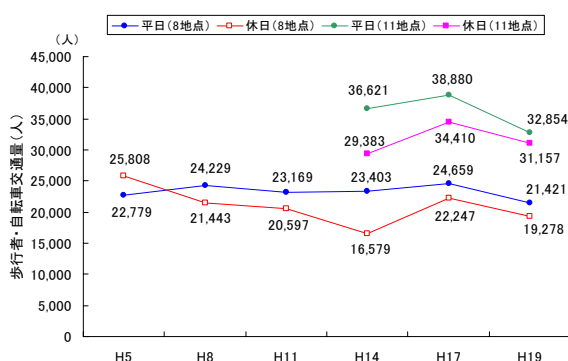


資料：H14 渋滞調査(秋田河川国道事務所)

### ③都市機能および大規模商業施設の郊外への分散による中心市街地の衰退

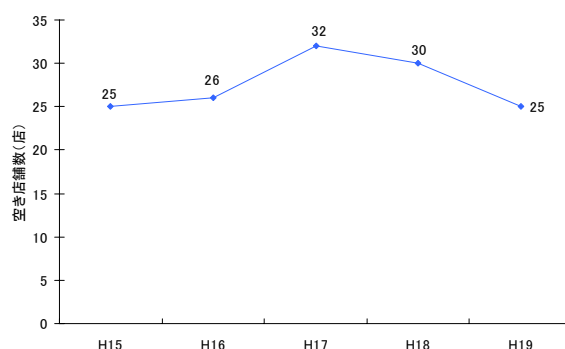
- ・中心市街地の主要地点における歩行者・自転車通行量は、平日、休日ともに減少基調にあり、JR秋田駅の乗客数やバス輸送人員数も年々減少基調にある。
- ・中心市街地では、平成10年に日赤病院が郊外へ移転しているほか、高齢者施設などの福祉施設が少ない。また、公的な住宅も整備されていない。
- ・中心市街地の小売店舗数は、平成9年以降一貫して減少基調にある。特に、平成10年の日赤病院の移転前後である平成9年から平成14年にかけて減少幅が大きい。
- ・中心市街地の小売業については、従業員数、年間商品販売額、売場面積ともに減少基調にあり、商業の活力が停滞している。
- ・平成5年の御所野ニュータウンへのイオンモール秋田（旧イオン秋田ショッピングセンター）の進出をはじめ、郊外のバイパス沿いなどに大規模小売店舗の立地が進んでいる一方、中心市街地の大規模小売店舗の移転・閉店・撤退が続いている。
- ・中心市街地内には、空き地や平面駐車場などの低未利用地が14.5haあり、中心市街地面積の約1割強を占めている。特に、中心部に位置する日赤・婦人会館跡地や旧産業会館跡地など、まとまった未利用地があり、このことが街並みの連続性を損ねるとともに、地価下落などにつながる中心市街地の閉塞感を生み出していると考えられる。また、空き店舗数が平成15年以降30店前後で推移していることも、商店街の連続性を損ねる要因となっている。

▼調査地点合計の歩行者・自転車通行量(10:00～19:00)



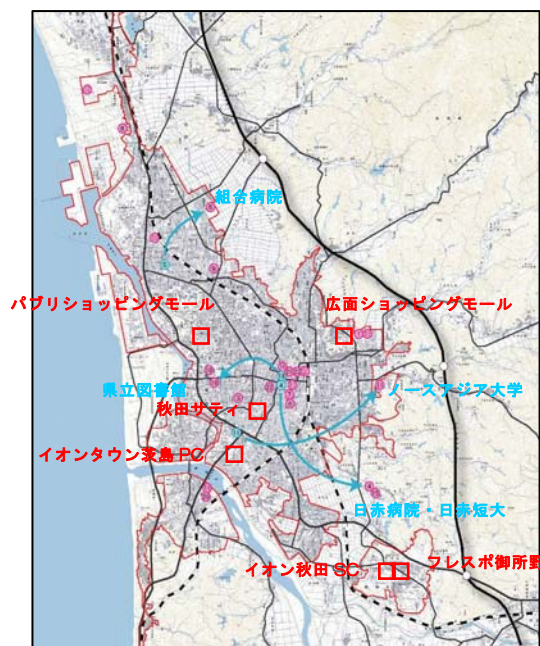
資料：市内主要商業地通行量調査(秋田市、秋田商工会議所)

▼中心市街地内の空き店舗数の推移

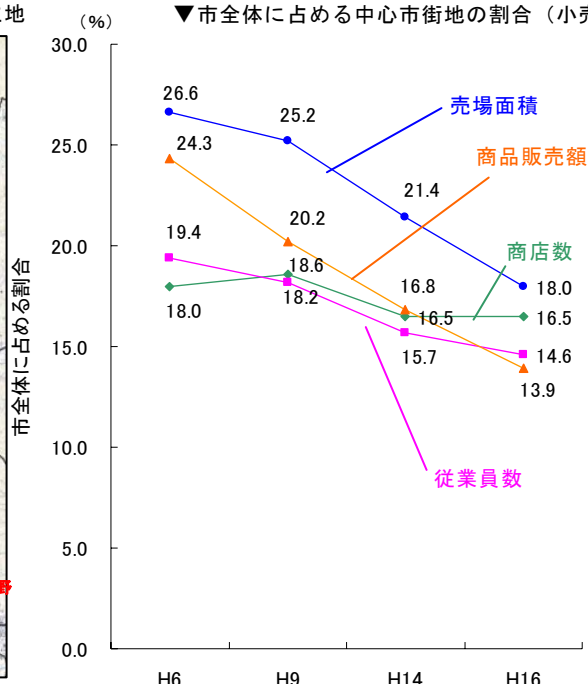


資料：秋田市商業観光課

▼公共公益施設の郊外移転および商業施設の分散立地



▼市全体に占める中心市街地の割合(小売業)



資料：「商業統計調査」(経済産業省)

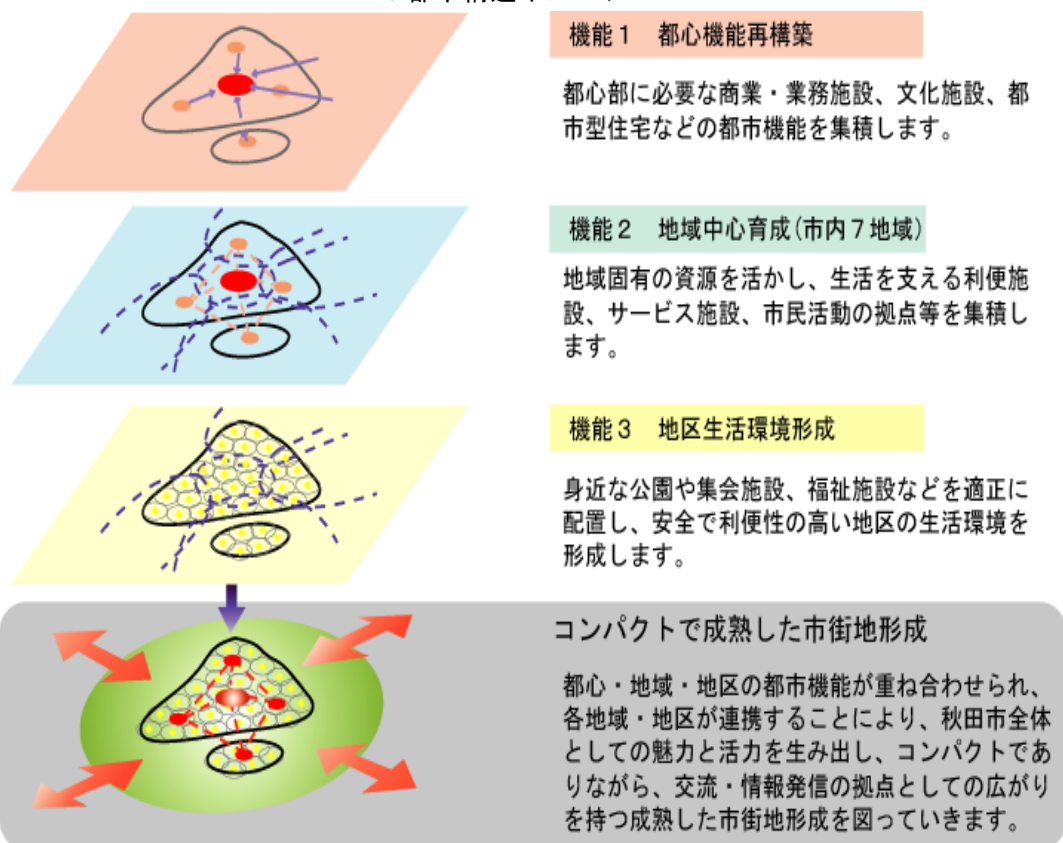
## ＜参考＞上位計画における市街地形成の考え方

### ・第5次秋田市総合都市計画

市街地の外延的拡大は基本的に行わないこととし、既存市街地への都市機能の適切な誘導や、都心部への高次都市機能の集積、市内の地域中心の充実、投資効果が高く、コンパクトで成熟した市街地の形成を図ることとしている。

※計画期間 平成13年度から平成32年度

#### ▼都市構造イメージ



### ・秋田都市圏総合都市交通マスタープラン

市街地の活性化、公共交通利用促進、道路交通問題の解消および都市財政の健全化を図るために、まちなかの利便性・快適性を向上させ、自家用車に過度に依存しない集約型の市街地形成を図ることとしている。

※計画期間 平成20年度から平成42年度

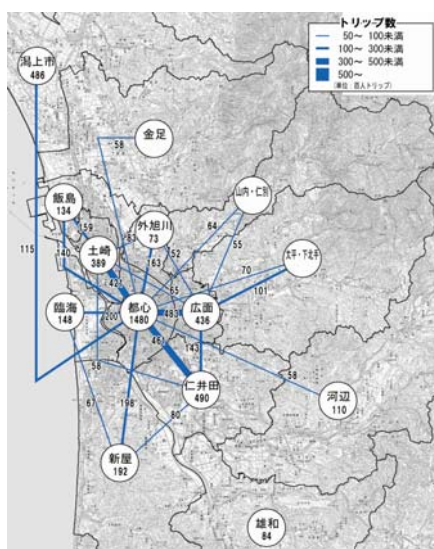
### 3.2 秋田市における市街地形成の方針

本市は広い市街地の中に都心と各地域中心を結ぶように道路網および公共交通網が放射状に整備され、人の動きも都心を中心とした放射方向の動きが主となっている。

また、本市では公共交通は現在でも市民の約 2/3 が利用可能である。

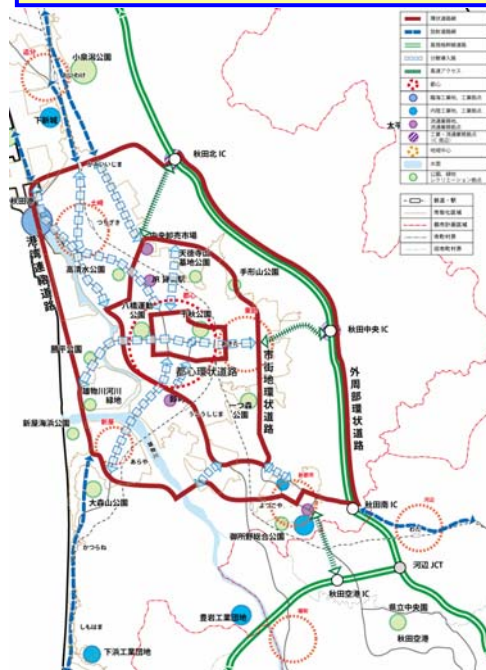
このような本市の特徴を活かし、過度なマイカー依存から脱して、持続可能な都市を実現するためには、都心、地域中心および公共交通軸沿線に施設や人口を集約していく公共交通軸集約型のコンパクトシティ像が適していると考えられる。

#### 都心⇄放射方向の人の動きが主



▲秋田市居住者の人の動き  
資料：秋田都市圏簡易パーソントリップ調査

#### 環状放射型に計画された道路網



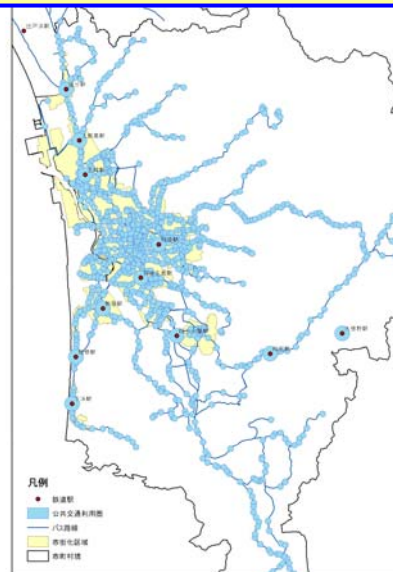
▲秋田都市圏総合都市交通マスタープラン  
骨格道路網の連結方針

#### 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年国調

### ＜参考＞他都市における将来都市像

[参考1] 富山市の将来都市像(公共交通軸集約型)

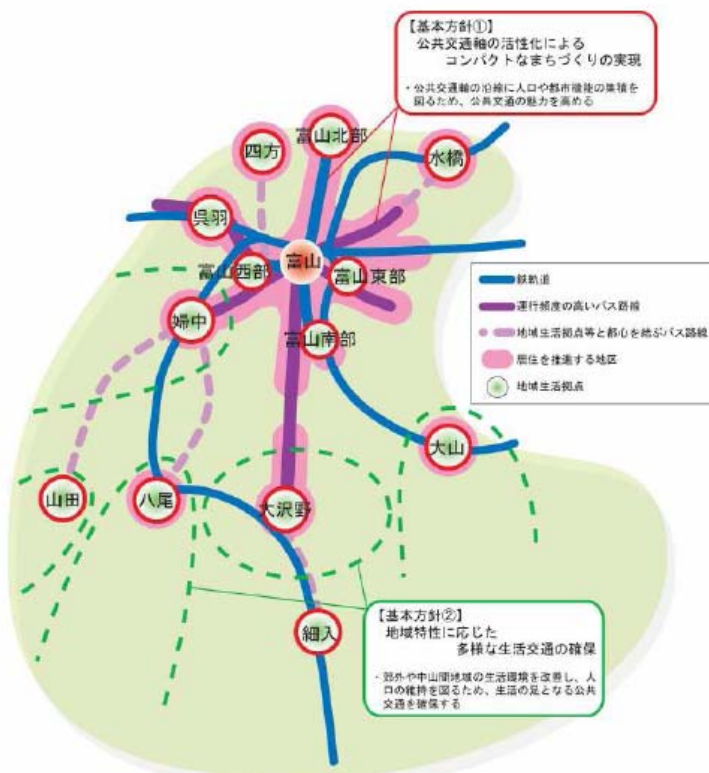
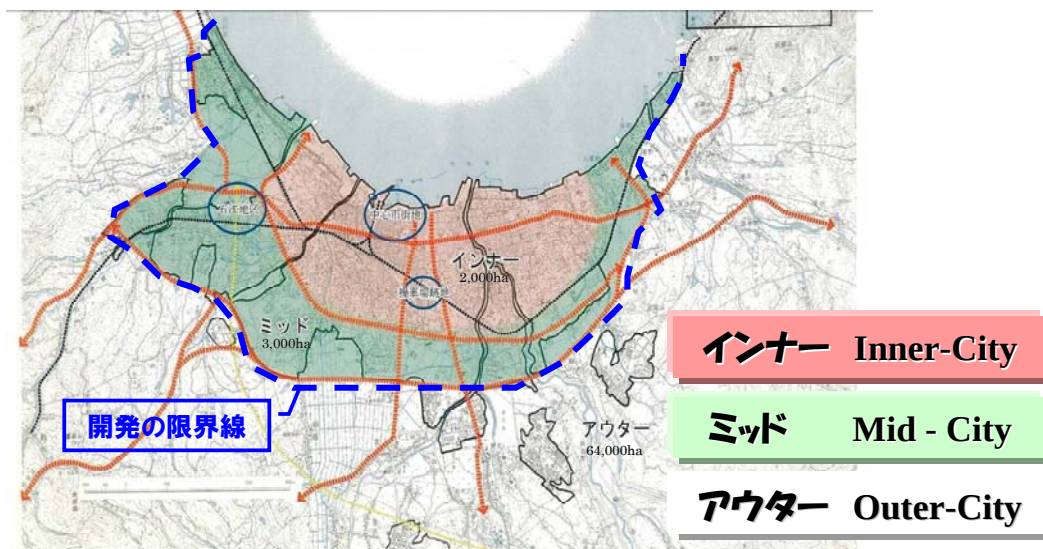


図 3-1-5 地域特性に応じた公共交通活性化の基本方針イメージ

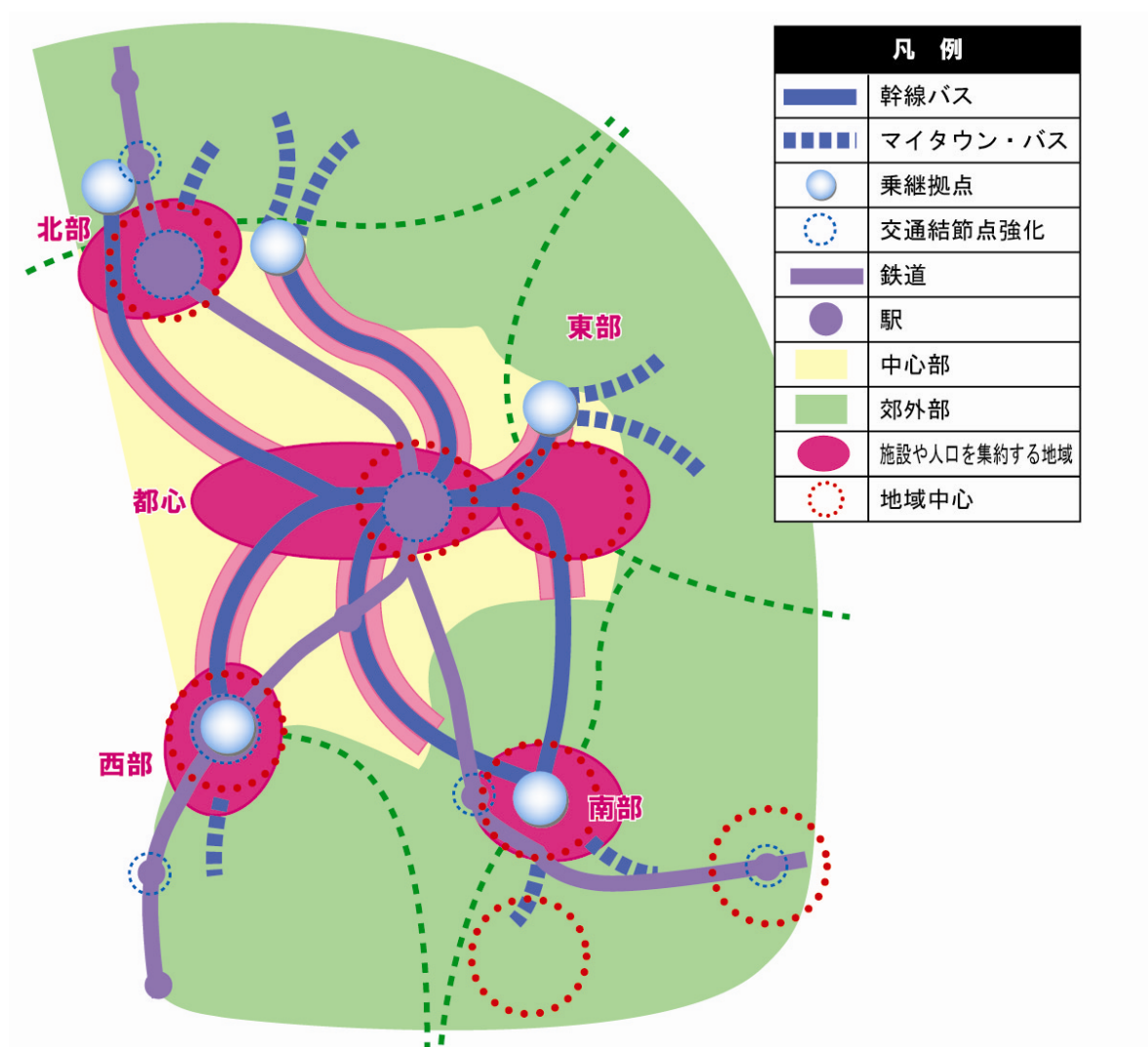
## [参考2]青森市の将来都市像（一極集中型）



### 3.3 秋田市の目指すべき将来都市像

市街地の外延的拡大は基本的に行わないこととし、既存市街地への都市機能の適切な誘導や、都心部、地域中心および公共交通軸沿線への施設や人口の集約、歩行者・自転車が安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の構築などにより、コンパクトで成熟した市街地形成を図る。

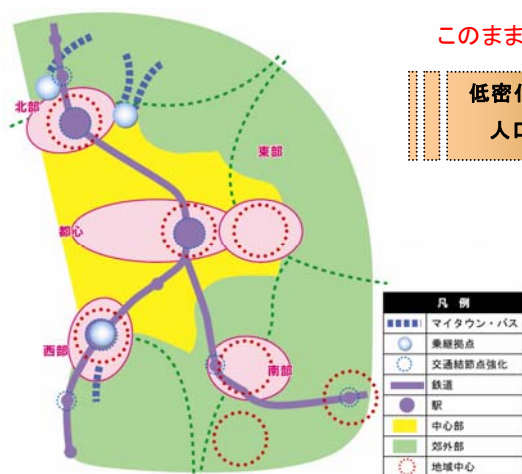
▼秋田市の目指すべき将来都市像



現在の市街地を放置した場合、人口減少に伴い市街地の低密度化が一層進行し、3.1で述べた課題がますます深刻化するものと考えられる。これを防止し、目指すべき将来像を実現するためには、第1段階として都心、地域中心および公共交通軸の形成を図るものとする。さらに第2段階として公共交通軸を強化し、都心、地域中心および公共交通軸沿線に施設や人口を集約していくものとする。

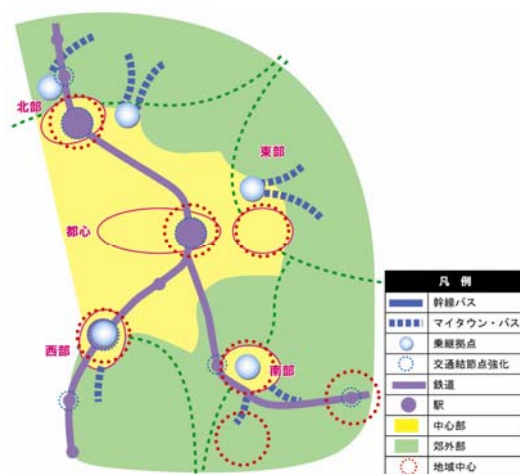
## 現在の市街地

- 市街地の拡散、低密度化



## 低密度になった拡散型市街地

- 市街地の低密度化がさらに進展
- 行政コストの増大
- 交通弱者の移動困難

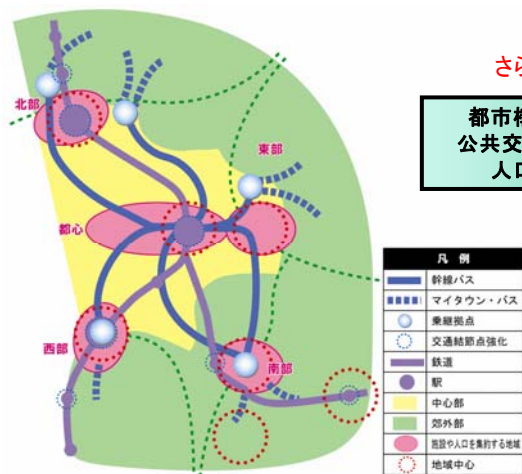


都市機能集積  
交通軸の形成  
人口減少

これからは

## 集約型市街地(第1段階)

- 都心、地域中心および公共交通軸の形成

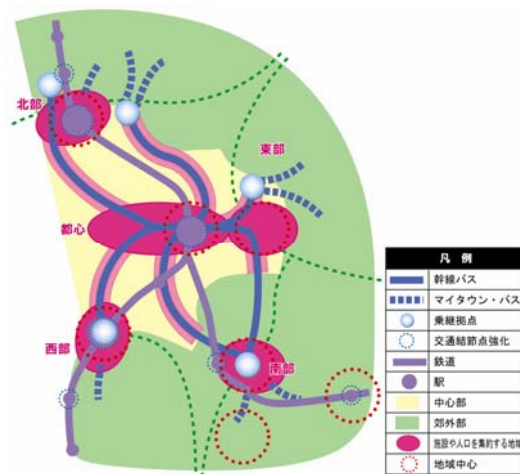


さらに  
都市構造改変  
公共交通軸強化  
人口減少

## 公共交通軸集約型市街地(第2段階)

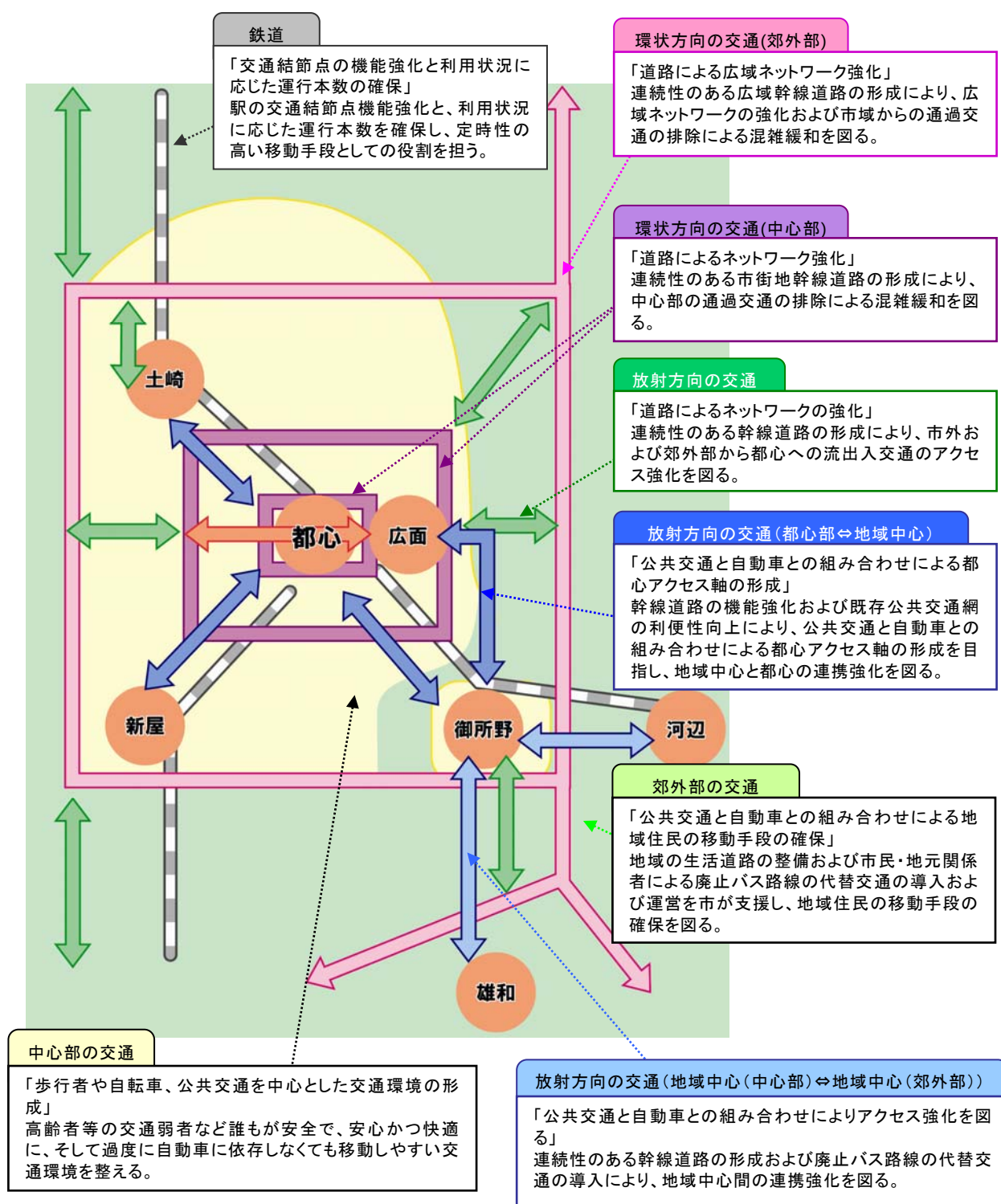
⇒目指すべき将来都市像

- 公共交通軸の利便性向上
- 都心、地域中心および公共交通軸沿線における施設や人口の集約
- 郊外部の生活交通を確保



### 3.4 秋田市の目指すべき将来交通体系

コンパクトで成熟した市街地形成を支援し、市民のマイカーへの過度な依存を見直し、マイカー以外の交通手段の選択を可能にするため、都心と地域中心等を結ぶ公共交通軸の形成を促進し、地域特性に応じた交通手段が確保された交通体系を目指す。



## 4. 秋田市地域公共交通総合連携計画

公共交通の現状と課題、秋田市の将来都市像を踏まえて基本的な方針、目標等を設定し、関係者の役割を明確化する。

### 4.1 基本的な方針

#### ①市民生活を支える交通機関として、地域に応じた市民の多様な移動手段の確保

自家用車の普及に伴い公共交通の利用者は年々減少を続けているが、少子高齢化が進む中で高齢者などマイカーの利用が難しい市民にとって公共交通は不可欠な移動手段となっている。市民生活を支える交通機関として、地域ごとの需要、利用特性をふまえ、持続可能性を考慮した上で多様な移動手段により市民の生活交通の確保を図っていく。

#### ②より快適で使いやすい移動手段の実現

公共交通を維持していくためには市民にとって公共交通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ある。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く。

方策の検討にあたっては、公共交通にとどまらず、市民が多様な移動手段を状況に応じて利用できる、総合的な交通システムを考えていく。

#### ③市民・地元関係者、交通事業者、行政の連携によるビジョンの推進

公共交通の活性化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る。

公共交通の維持が困難な郊外部については行政が市民の生活交通確保の役割を担うとともに、その他の地域については、交通事業者が公共交通活性化に効果的な施策を推進することなどにより公共交通の維持を図る。さらに、市民の積極的な公共交通の利用や市民、事業者の参画による創意工夫を促していく。

### 4.2 対象区域

秋田市全域を対象とする。

### 4.3 計画期間

本ビジョンの計画期間は、上位計画である「第 11 次秋田市総合計画」の全体計画期間に合わせて、平成 21 年度から平成 27 年度とする。

なお、当初 3 年間は実証実験の実施および効果検証、検討を要する施策の期間と位置づけ、平成 23 年度に各施策の見直しを行う。

## 4.4 目標

### (1) 目標

将来実現すべき公共交通の姿を以下のように設定する。

**関係者の連携により、将来にわたり持続可能な公共交通を実現する**

### (2) 公共交通のサービス水準

- ・ 中心部のバス路線については、公共交通軸を形成する幹線バスでは、系統を集約し、利用者がストレスを感じることなく、時刻表を気にせずバスが利用できる高いサービス水準として 1 路線当たりピーク時には 15 分に 1 本以上の運行本数を確保する。
- ・ 幹線バス以外の支線バスでは、多系統の運行となるため、各利用目的に応じて必要とされる時間帯について一定の運行本数を確保し、全体として現状と同等程度の運行本数を確保する。
- ・ また、郊外部のバス路線については、現行の路線バスの維持が困難となっていることから、市民・地元関係者と市が協力して代替交通を導入し、引き続き移動手段を確保していくこととする。

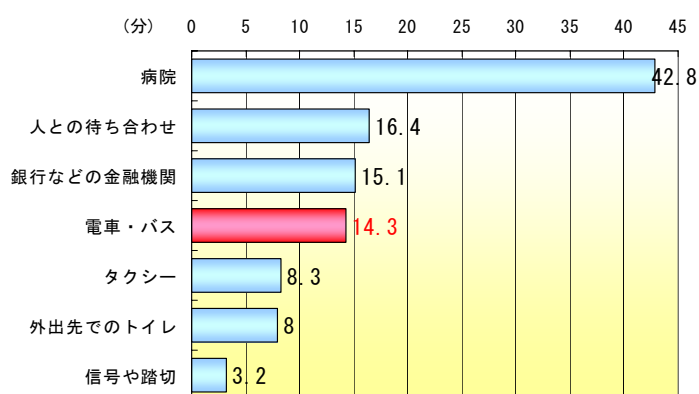
▼公共交通サービス水準の設定

| 地域  | 分類   | 公共交通サービス水準(平日)                                                               | 考え方                                               |
|-----|------|------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| 中心部 | 幹線バス | 系統を集約し、朝・夕のピーク時には 1 路線当たり 15 分に 1 本以上の運行本数を確保する。                             | 利用者がストレスを感じることなくバスを待つことができ、時刻表を見なくともバスが利用できる。     |
|     | 支線バス | 支線全体として現状と同等の 1 系統あたり往路 4 便、復路 4 便以上の運行本数を確保する。<br>(現在の 1 路線あたりに換算すると 14 往復) | 市民の行動パターンとして、通勤・通学、買い物、通院、社交・娯楽のピーク時にバスサービスを提供する。 |
| 郊外部 |      | 現在バスが運行している路線について、路線廃止後も代替交通を導入して移動手段を確保する。                                  | 市民の外出機会を確保し、今後ともバス利用可能圏を維持する。                     |

▼将来バス路線網



▼イライラせずに待てる時間の平均



出典：電通消費者研究センター(インターネットによるアンケート)

※支線バスの表示は数が多いため省略

### (3) 目標を達成するための関係者の基本的役割

目標達成に向けて、各関係者が果たすべき役割を以下のように設定する。

#### 【市民・地元関係者】

地域公共交通に積極的に関わることで、その維持に協力する

#### 【交通事業者】

中心部のバス路線の維持およびサービス向上に責任を持つ

鉄道路線の維持およびサービス向上に責任を持つ

#### 【行政】

地域公共交通協議会において定期的にビジョンの推進状況を把握し、関係者間の調整によりビジョンの実現に努める

地域公共交通の維持および利用者サービスの改善に要する予算の確保に努める

郊外部における廃止路線沿線について、地域住民の移動手段の確保に責任を持つ

#### (4) 目標を達成するための関係者の地域別役割

目標達成に向けて、以下に示す地域別基本方針のもと具体施策を設定し、来年度より順次実施する。

##### ▼地域別役割

| 関係者      | 中心部                                                                                                                                                                                           | 郊外部                                                                                                                   | 公共交通空白地域                                                                   |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| 市民・地元関係者 | <ul style="list-style-type: none"> <li>バスおよび鉄道を利用することにより、路線の維持に協力する。</li> </ul>                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>廃止バス路線の代替交通をより弾力的に運営できるよう、自らが運営するとともに、積極的に利用することにより支える。</li> </ul>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>必要に応じて自ら生活交通の導入を検討する。</li> </ul>    |
| 交通事業者    | <ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線については、幹線と支線に分け、幹線の少系統多頻度運行により利便性を高めるとともに、支線を含めたバス路線網全体を維持する。</li> <li>必要な設備投資を行うことにより、利用者サービスを改善する。</li> <li>鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数を確保する。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>廃止バス路線の代替交通の導入および運営に柔軟に対応する。</li> <li>鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数を確保する。</li> </ul>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>必要に応じてバス路線の新設を検討する。</li> </ul>      |
| 行政       | <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続きバス事業者を支援することにより、路線の維持を図る。</li> <li>バス事業者が行う設備投資を支援する。</li> </ul>                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>市民・地元関係者による廃止バス路線の代替交通の公的側面を重視し、その導入および運営を支援することにより、地域住民の移動手段を確保する。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>必要に応じて市民による生活交通の導入を支援する。</li> </ul> |

#### 【郊外部における市民・地元関係者と行政の関係】

##### 市民・地元関係者の役割

四日市市(三重県)、舞鶴市(京都府)、山口市(山口県)等では、既存バス路線の廃止をきっかけとして、自らの生活交通を確保するために計画立案から運営まで地域住民が主体となって展開されている。

その結果、地域のニーズをきめ細かく取り込むことが可能となり、生活に密着した路線やダイヤの編成、需要に応じた運行形態が実現し、運営ボランティアの導入等によって運行経費も抑えられる結果となっている。山口市では実証実験の計画・実施も住民によって行われ、より使いやすい交通手段への変更も進められている。

本市においても、地域の住民等が自ら考え、実行していくことが地域ニーズに即した生活交通の実現に必要と考えられる。

##### 行政の役割

山口市では住民の活動に対して、市が積極的な情報提供、市民勉強会へのオブザーバー参加、有識者の紹介等活動を側面から支援するとともに、実証実験における赤字分の全額補填など、費用面の支援も行っている。(四日市市、舞鶴市も同様。)

本市においても、市民の活動を積極的に支援し、生活交通の維持を図るものとする。