

秋田市総合交通戦略 協議会

第1回協議会 資料-3

平成20年9月8日

現状と問題点

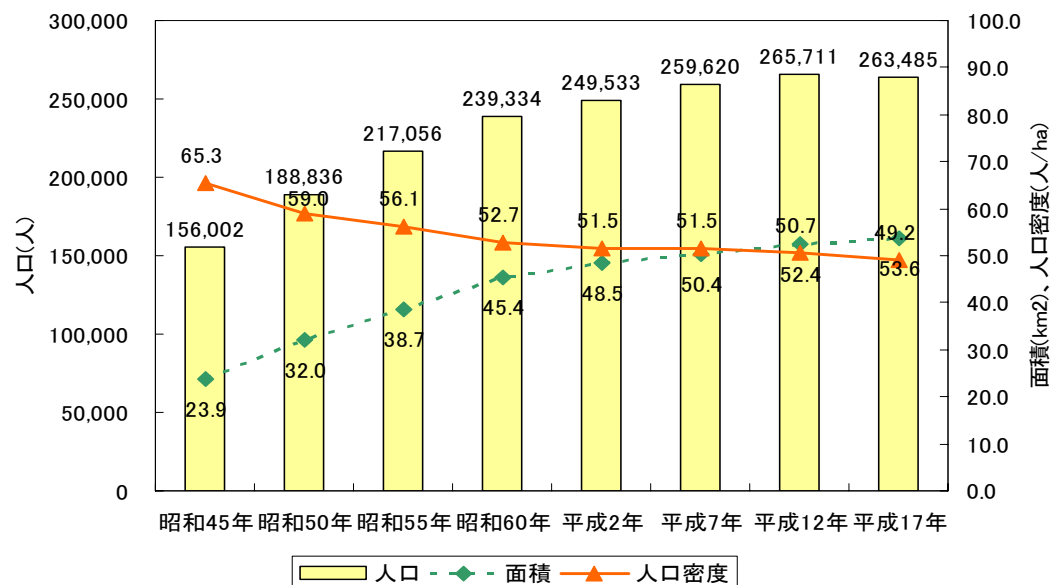


目 次

1. 人口の低密度化・外延化	2
2. 都市機能の分散・郊外への拡大	3
3. 都心部の衰退	4
4. 自動車交通への依存の高まり	6
5. 道路交通問題の顕在化	7
6. 減少する公共交通利用	9
7. 冬期交通条件の悪化	12
8. まとめ	16

1. 人口の低密度化・外延化

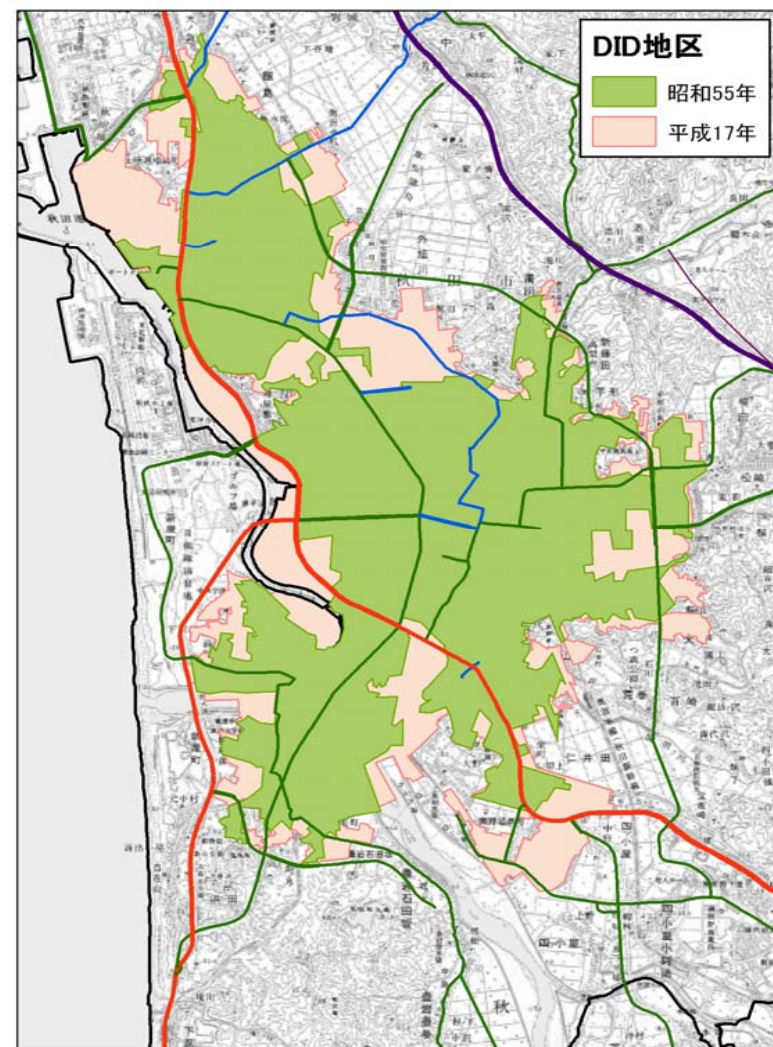
市街地の拡大とともに人口の低密度化が進む



▲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

DID市街地の拡大(S55→H17)

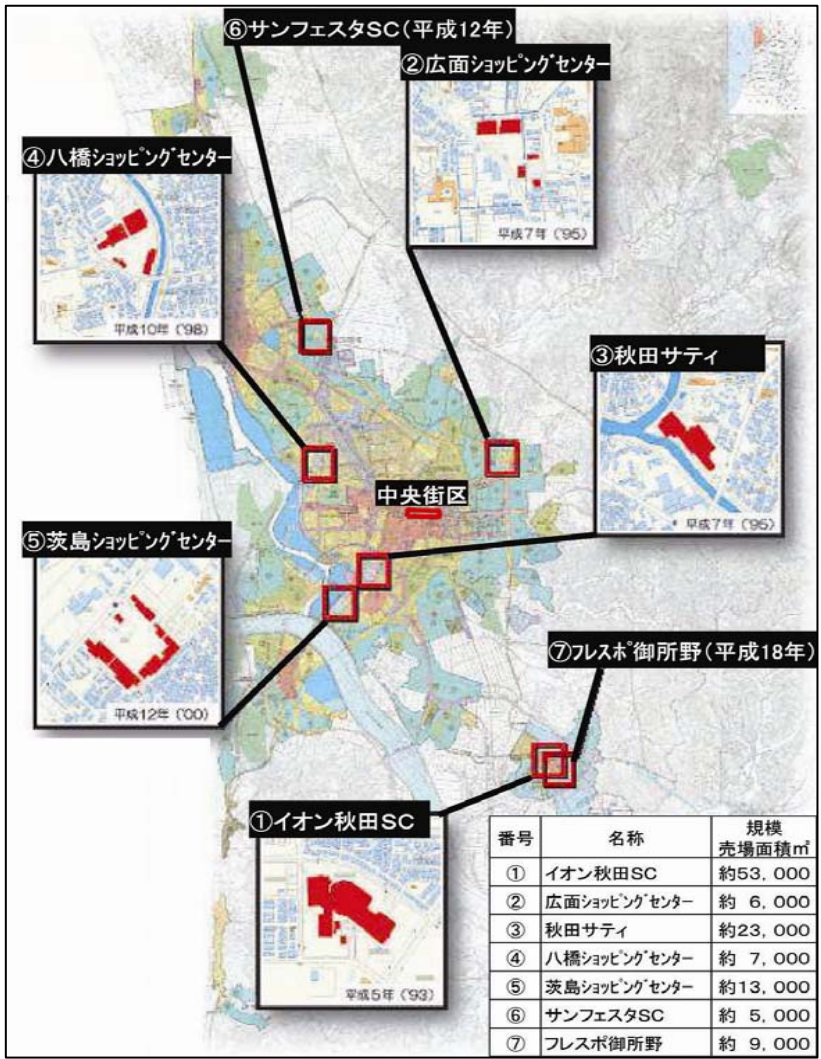


▲DID地区の推移

資料: 国勢調査

2. 都市機能の分散・郊外への拡大

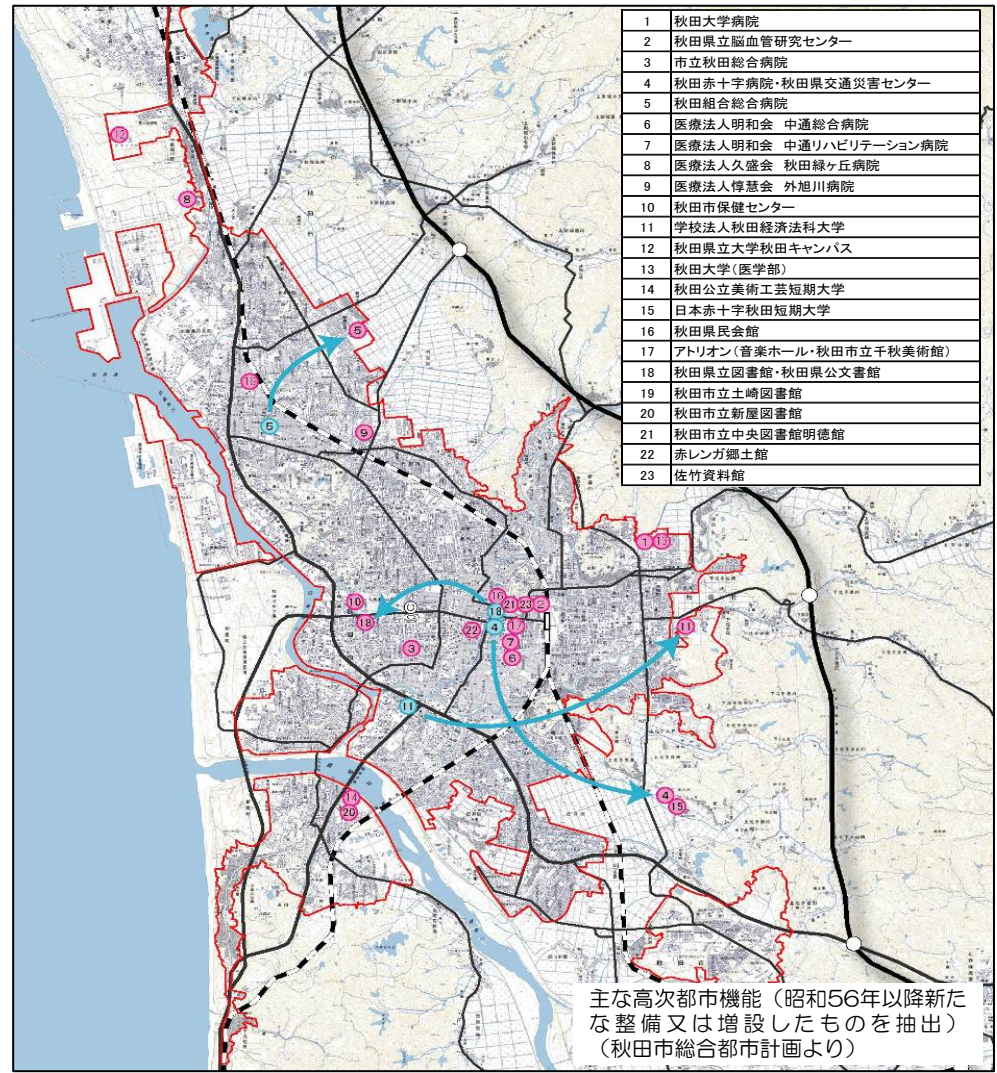
郊外へ出店が進む大規模商業施設



▲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）

都心部から郊外へ移転・立地が進む公共公益施設



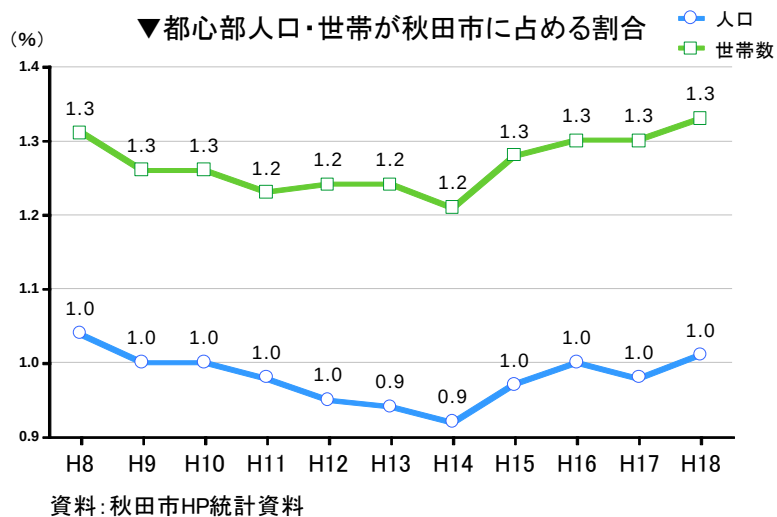
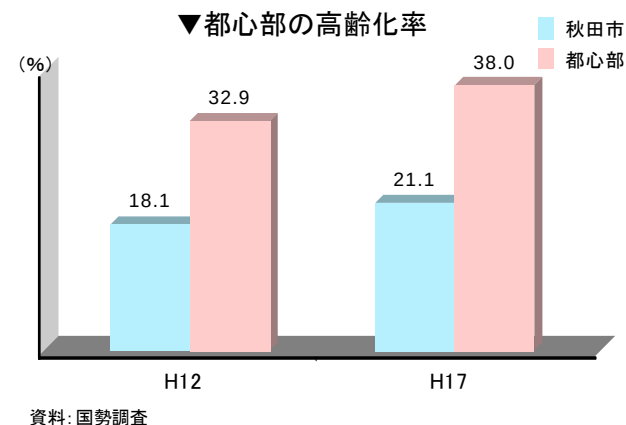
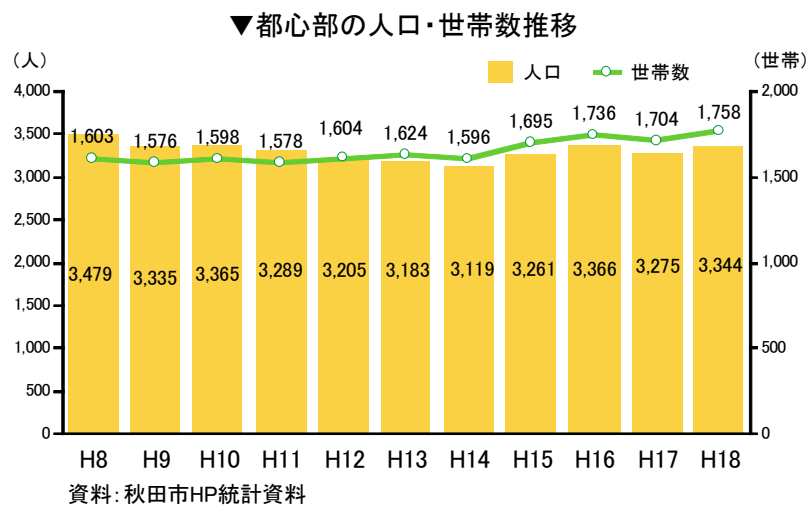
▲公共公益施設の立地状況

資料：秋田市総合都市計画

3. 都心部の衰退

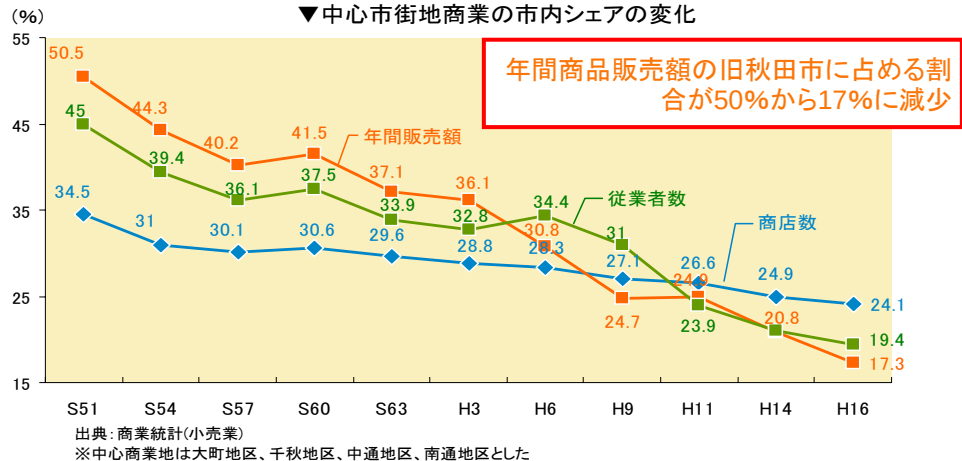
減少が続いていた都心部の人口はH14より緩やかな増加傾向にあるが、都心部が秋田市全体に占める人口割合は1%程度

都心部の高齢化は秋田市平均よりも高い。



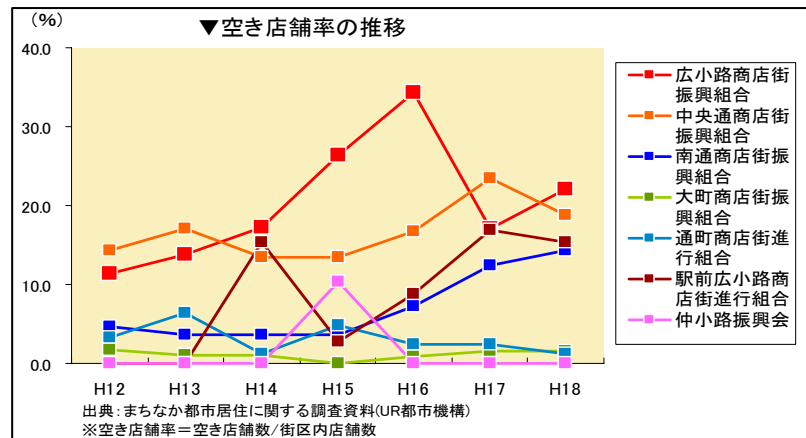
中心市街地における年間販売額の減少

▼中心市街地商業の市内シェアの変化

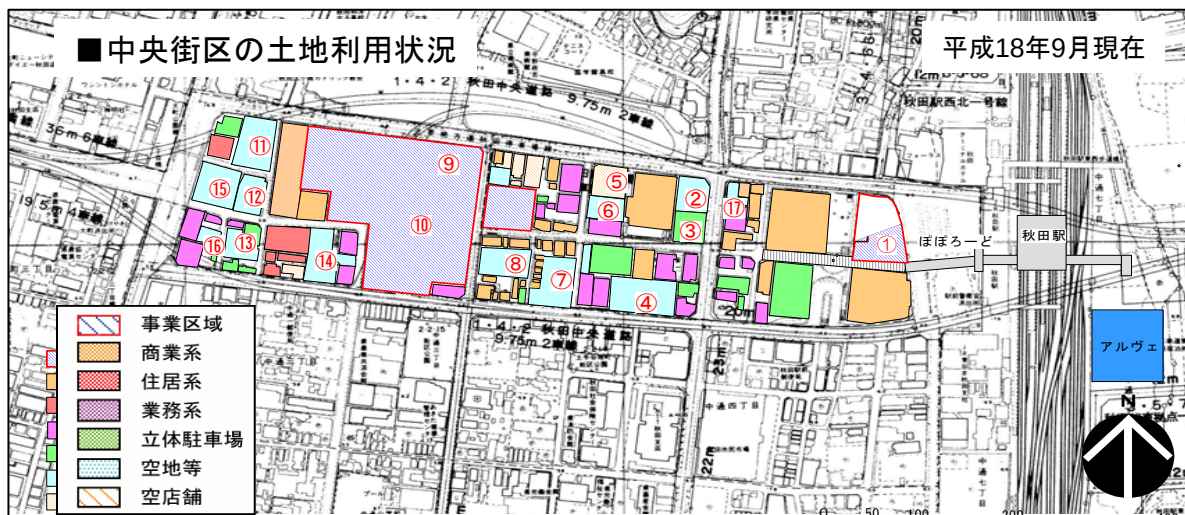


中心市街地における空き店舗の増加

▼空き店舗率の推移

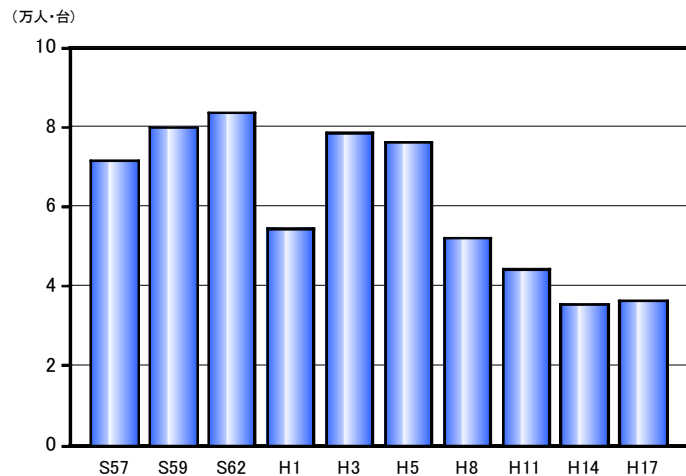


未利用地・平面駐車場利用が多い中央街区



出典：まちなか都市居住に関する調査資料(UR都市機構)

減少傾向にある中央街区の歩行者交通量

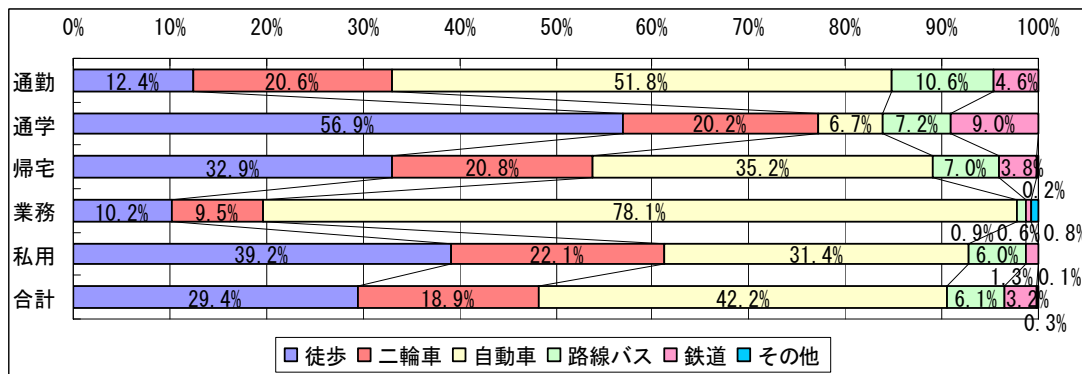


資料：市内主要商業地通行量調査結果

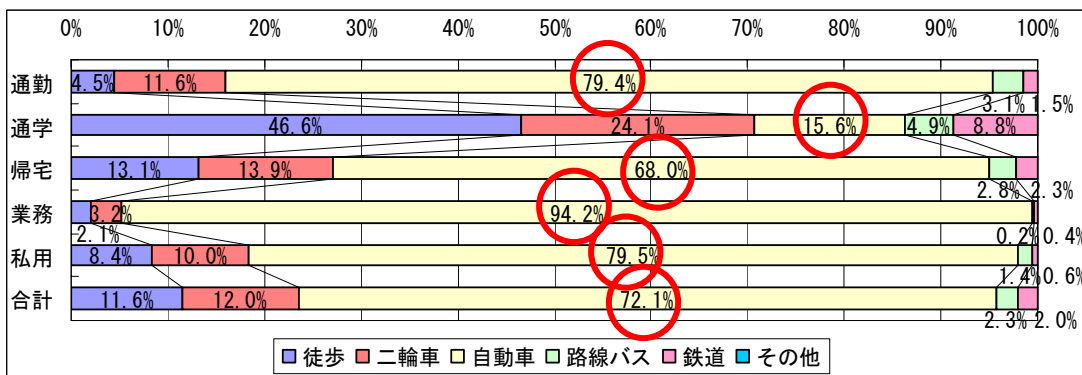
4. 自動車交通への依存の高まり

全ての目的で自動車利用割合が増大

S54



H17

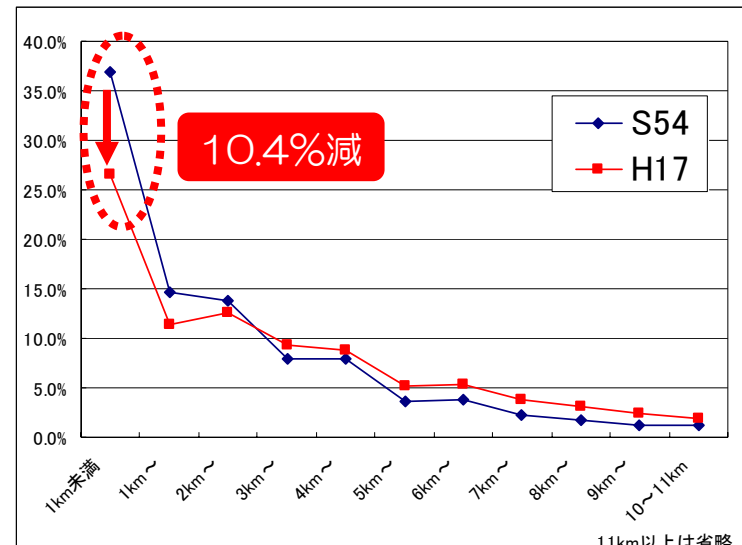


▲目的別・代表交通手段構成(都市圏関連)

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

人の移動距離の増大



▲距離帯別構成比(秋田都市圏)

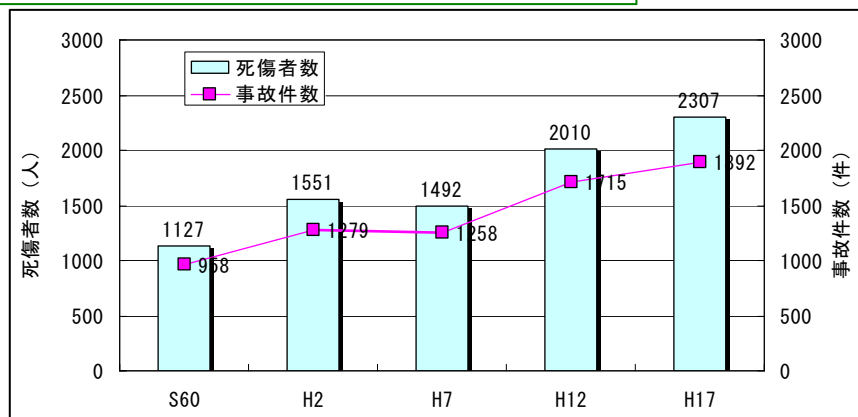
資料: S54パーソントリップ調査

H17都市OD簡易パーソントリップ調査

5. 道路交通問題の顕在化

(1) 交通事故の増大

増加が続く秋田市内の交通事故



▲交通事故の推移(秋田市)

資料：交通統計（秋田県警察本部）

混雑度の高い幹線道路



混雑度と主要渋滞ポイント⇒

資料：道路交通センサス（H17）
CO2アクションプログラム

(2) 渋滞・交通混雑の増大

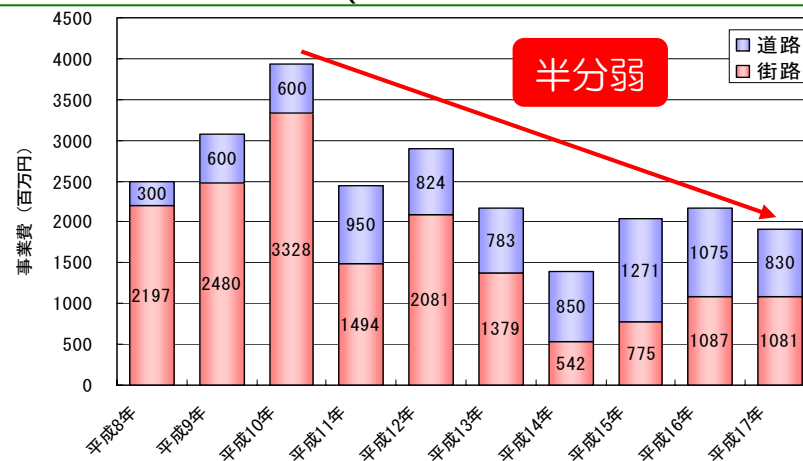
秋田県渋滞の3割が秋田市に集中



渋滞損失時間⇒

出典：
平成18年度秋田の
みちのサービス目標計画

ピーク平成10年に対し現在(H17年)は半分弱の道路事業費

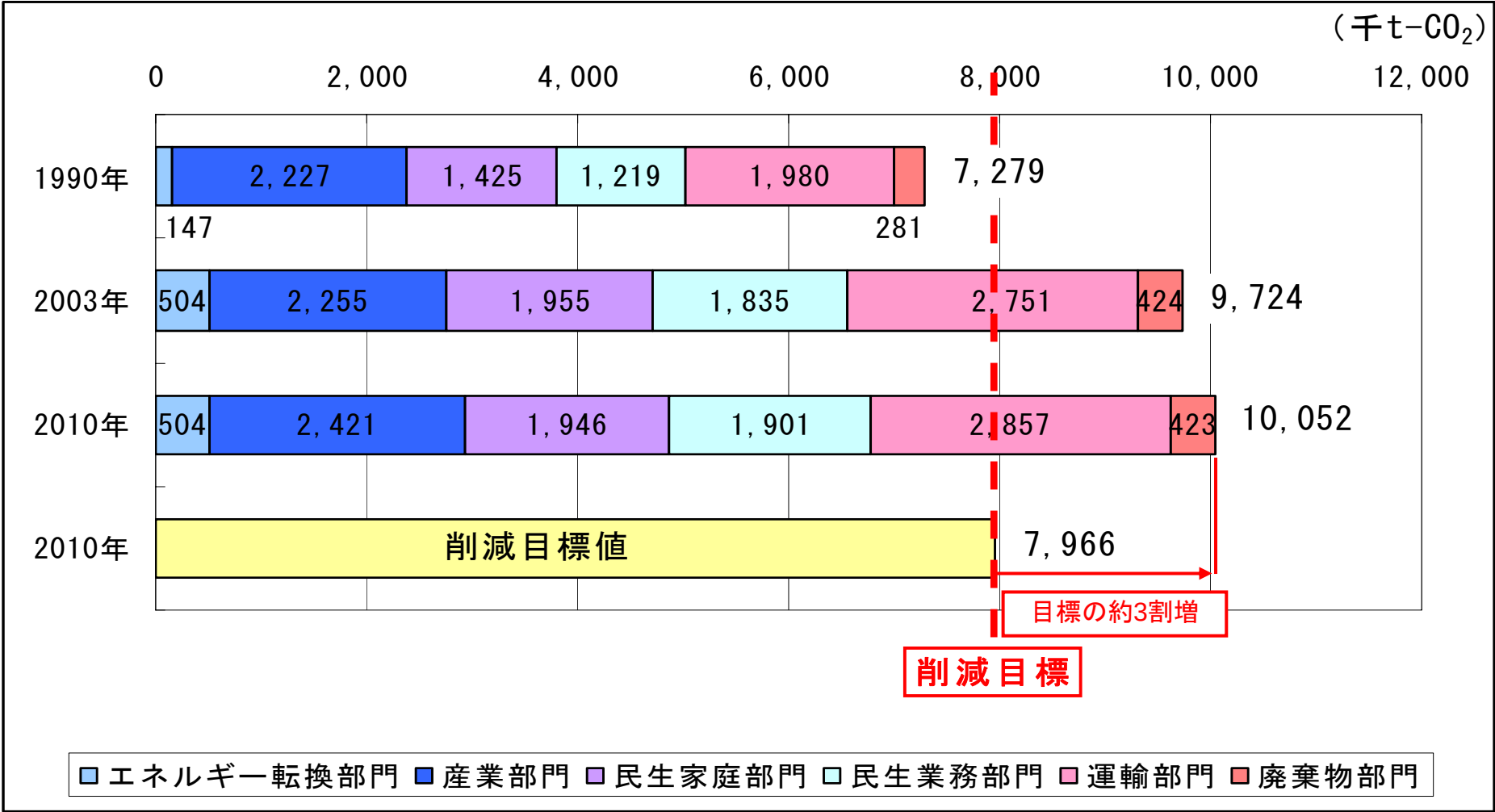


▲秋田市の道路・街路事業費の推移

資料：平成16年秋田市統計書

(3)地球環境負荷の増大

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)

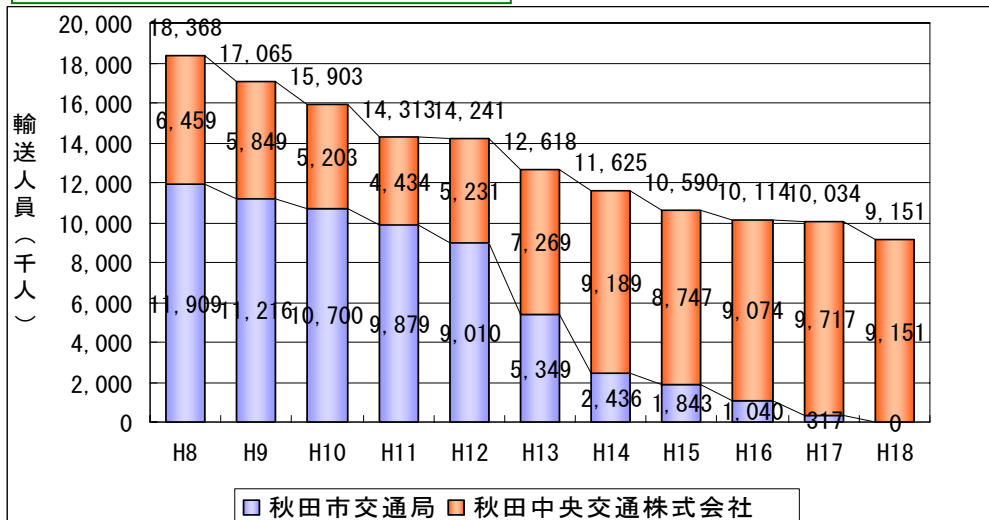


▲秋田県の二酸化炭素排出量と削減目標値

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)

6. 減少する公共交通利用

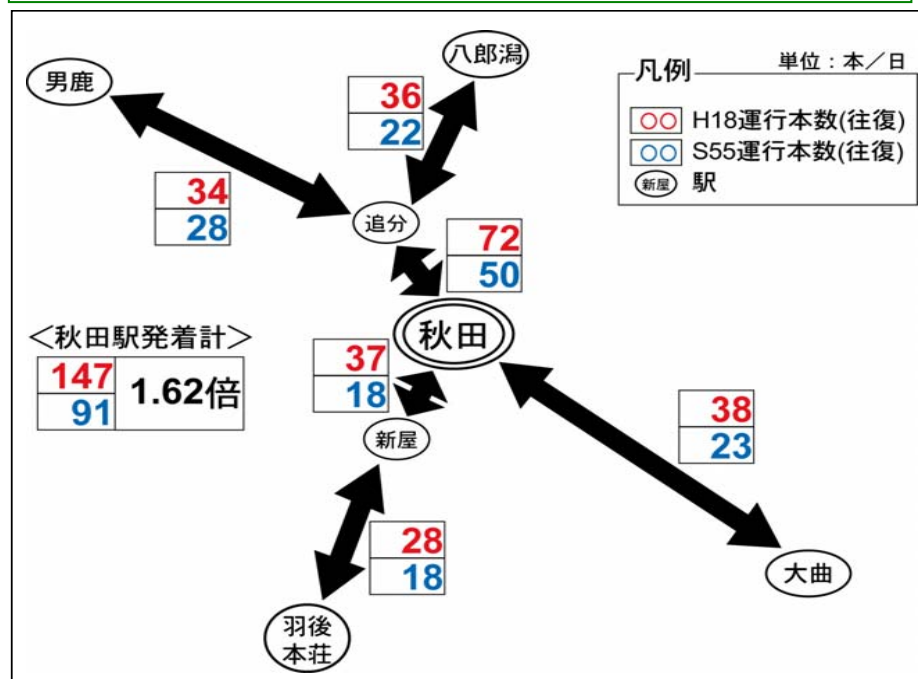
年々減少するバス利用者



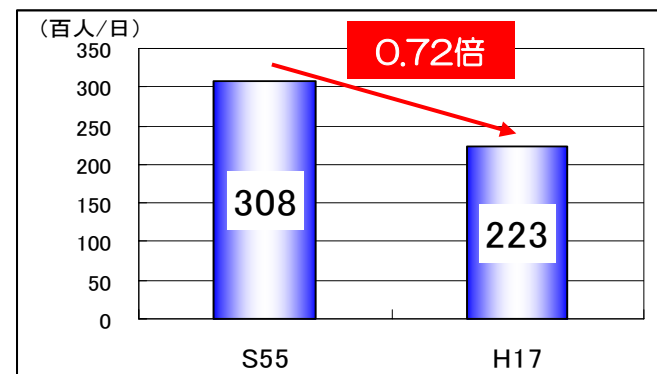
▲バス利用者数の推移

出典：秋田市都市総務課 交通政策室ホームページ

運行本数の増大で対処しているものの年々減少する鉄道利用者



▲鉄道運行サービスの推移



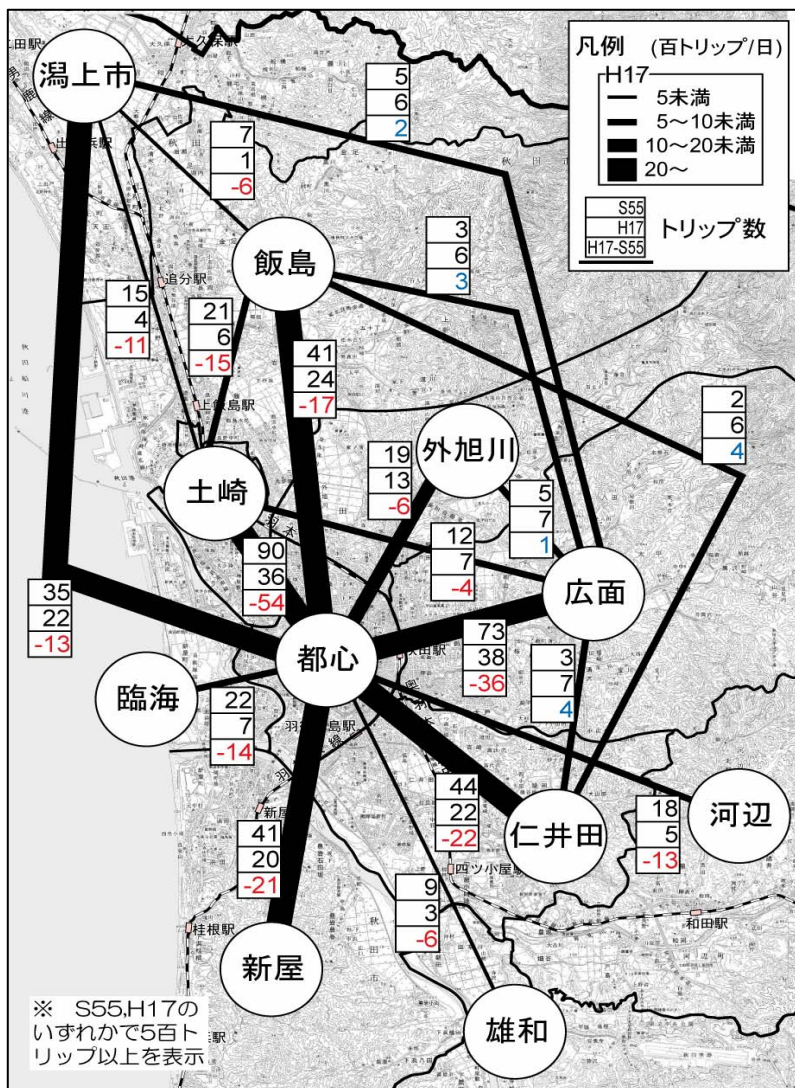
▲鉄道駅1日平均乗車人員の推移(秋田都市圏計)

資料：S55PT報告書、第5次秋田都市計画、JR資料

※S55で未開設の桂根駅は集計対象外

※S55は乗降客数/2

地域間公共交通流動の大半以上が減少

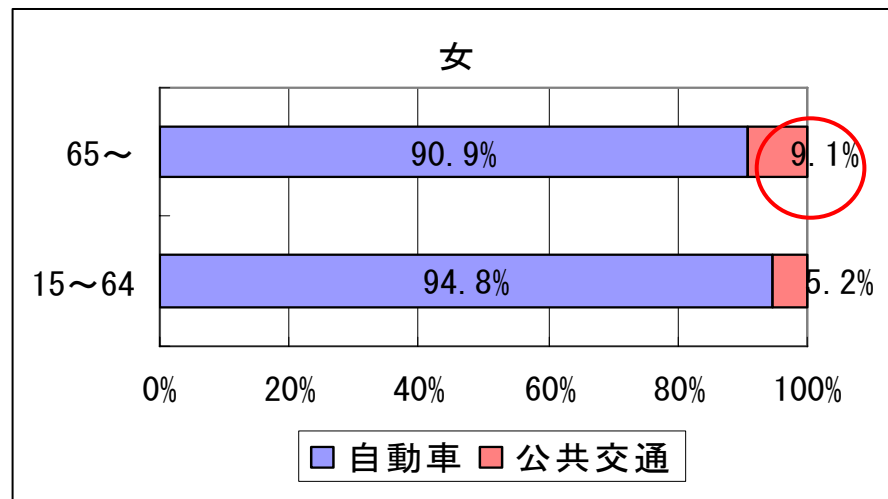
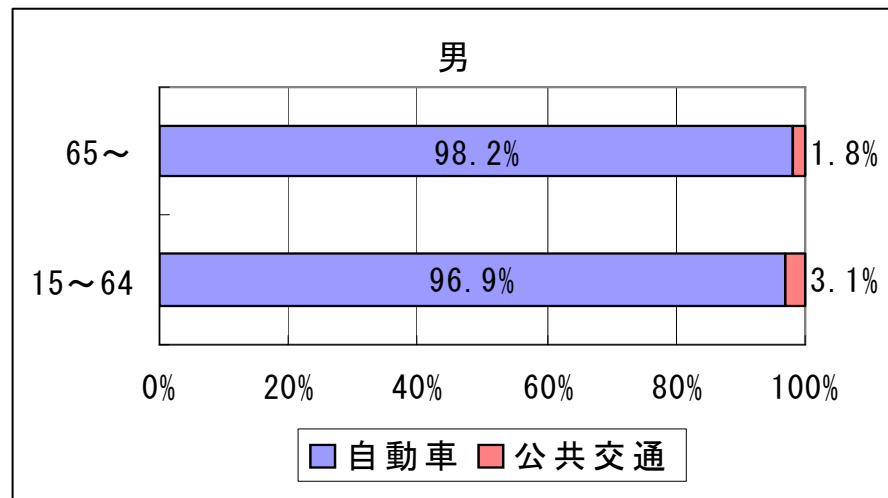


▲地域間公共交通の減少

資料:S55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

公共交通利用割合は女性の高齢者で比較的多い

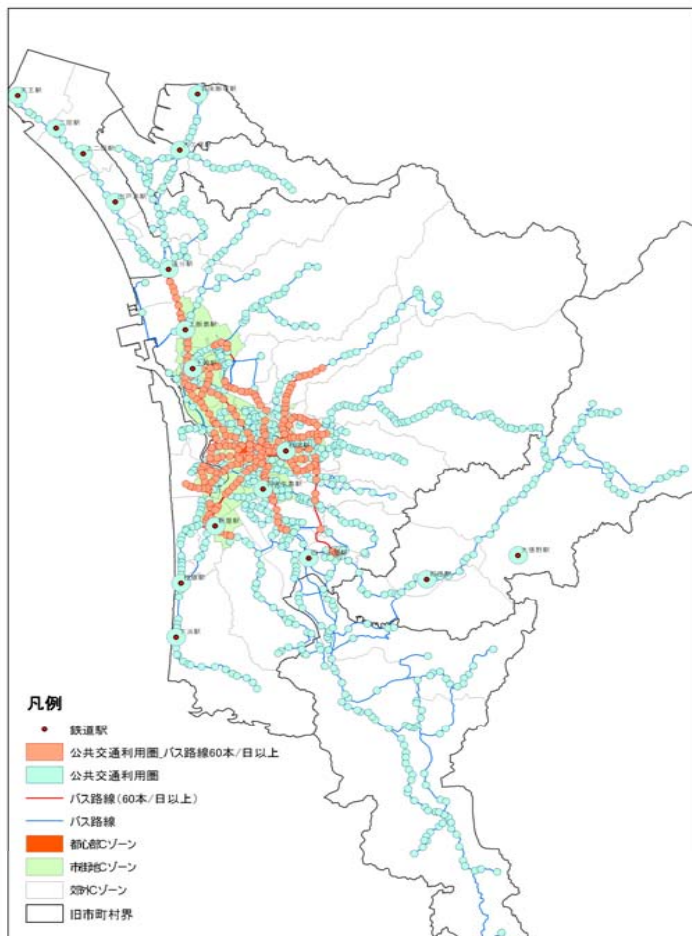


▲性年齢別代表交通手段構成(秋田都市圏関連)

資料:H17都市OD簡易パーソントリップ調査

秋田市のH17年の公共交通利用圏(現在の鉄道駅半径500m、バス停半径200m圏)の人口を概算すると総人口(33.3万人)に占める割合は64%(21.3万人)

▼公共交通利用圏図



※運行本数は往復計

▼H17公共交通利用圏人口(秋田市)

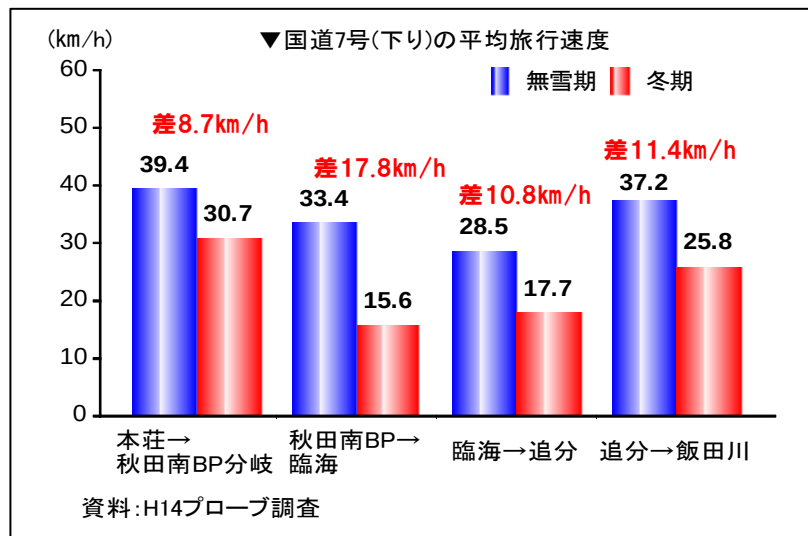
	総人口 (万人)	利用圏人口 (万人)	利用圏人口割合
バス全路線+鉄道駅	33.3	21.3	64.0%
バス路線(60本/日以上) +鉄道駅	33.3	11.9	35.6%

※往復計60本/日とは片方向でピーク時約2~3本/時以上、昼間時約2本/時以上を想定

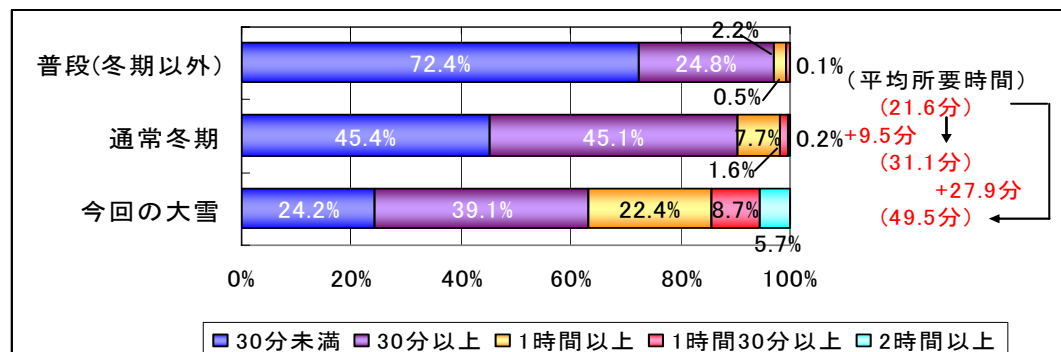
※町丁目字別人口密度と利用圏面積より概算

7. 冬期交通条件の悪化

無雪期に比べ10km/hの速度低下

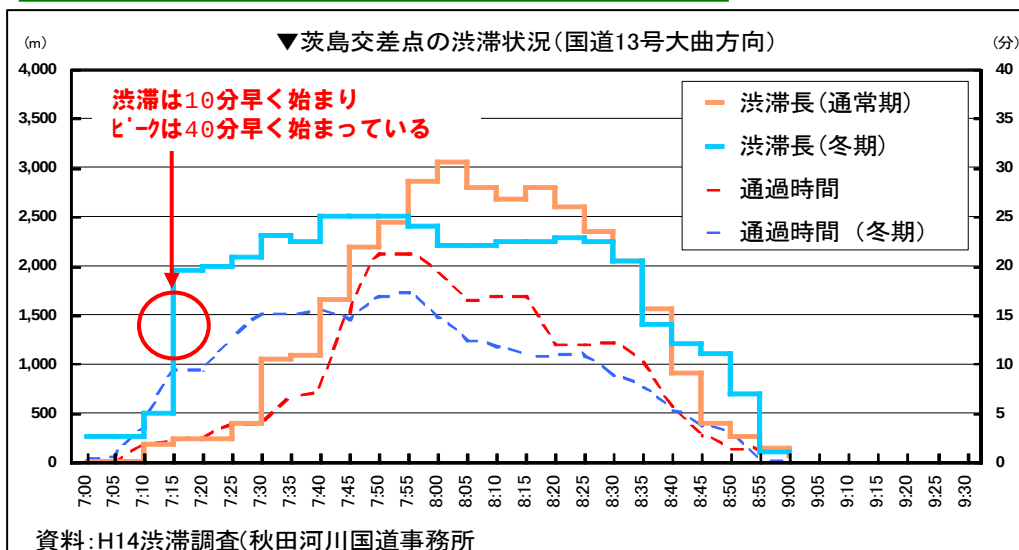


冬期における通勤・通学時間の増大

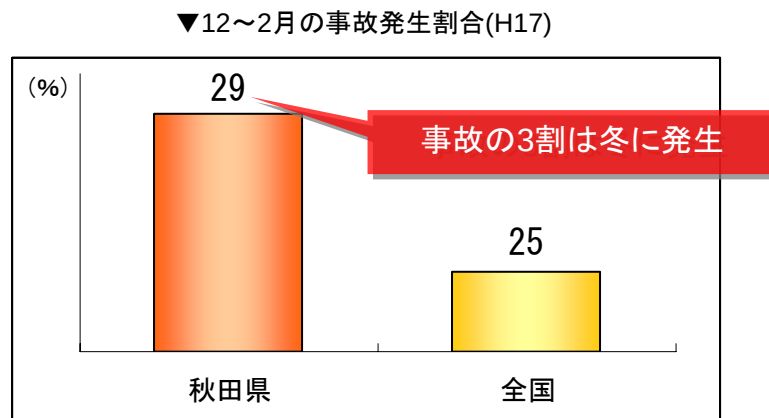


資料: H17都市OD冬期交通特性に関するアンケート調査

冬期は渋滞の発生が早まり長時間化



秋田県では雪の多い12月～2月の事故発生が多い



資料: 秋田県警察本部資料、警察庁資料

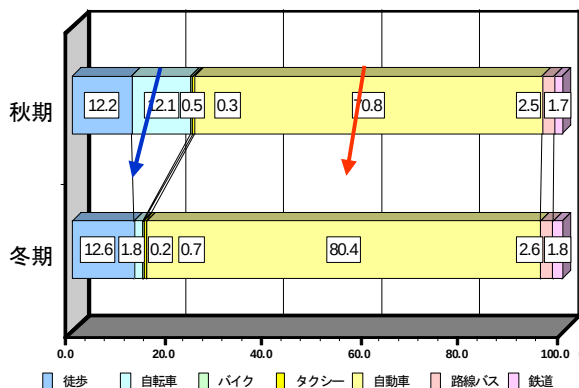
都市圏全体で見ると冬期は自転車の利用割合が大きく減少
(12.1%⇒1.8%)し、自動車へ多く転換している。

その他、徒歩、タクシー、バス、鉄道へわずかであるが転換している。

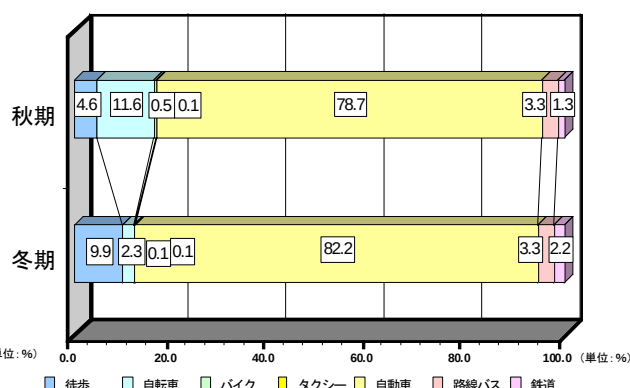
特に通学目的での自転車から自動車(送迎)の転換が著しい。

通常冬期、大雪時に交通手段を変更した人は自動車から徒歩・公共交通へ多く転換

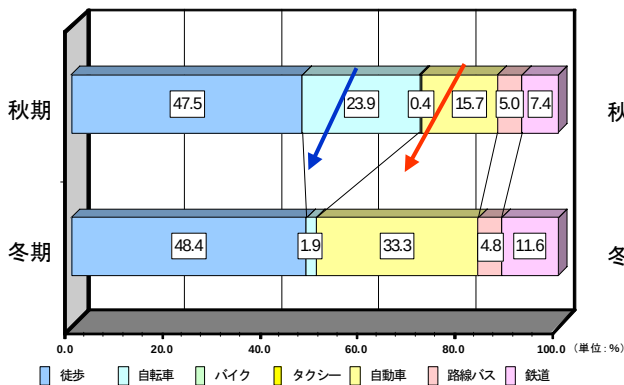
▼都市圏内々交通全目的代表交通手段構成比



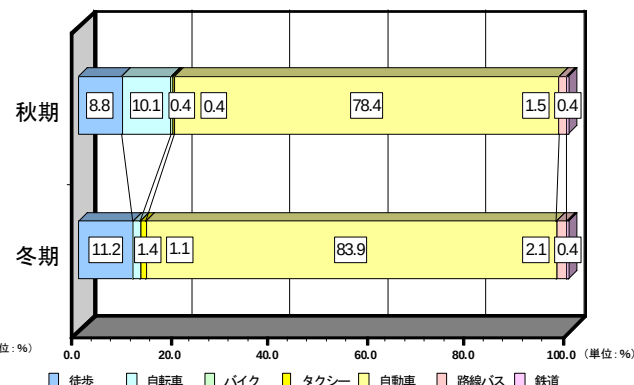
▼都市圏内々交通通勤代表交通手段構成比



▼都市圏内々交通通学代表交通手段構成比

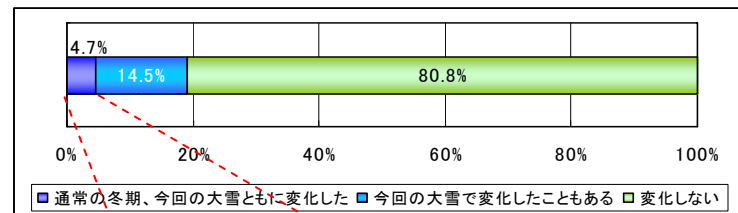


▼都市圏内々交通私用代表交通手段構成比



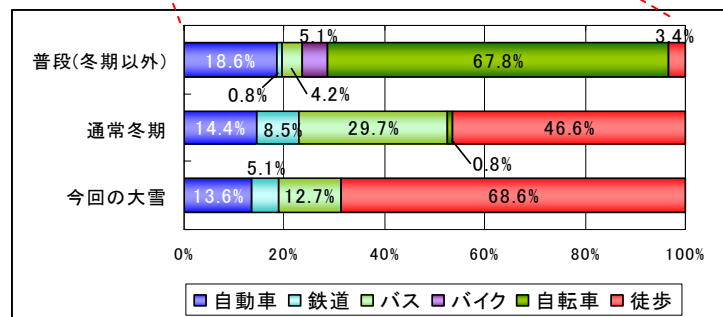
資料: H17都市OD簡易PT調査

▼通勤、通学時の積雪による交通手段変化の有無



資料: H17都市OD冬期交通特性に関するアンケート調査

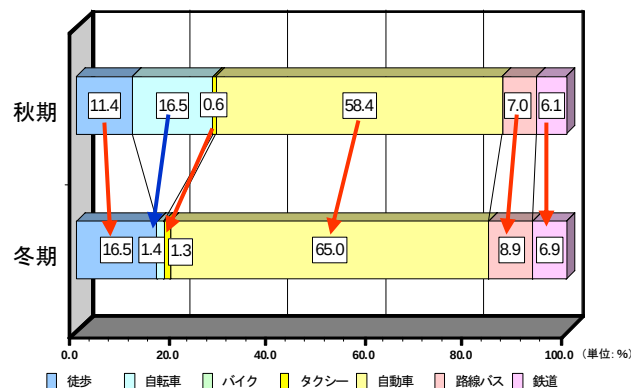
▼通勤通学時の交通手段変化の内訳
(通常、今回の大雪ともに変化した場合)



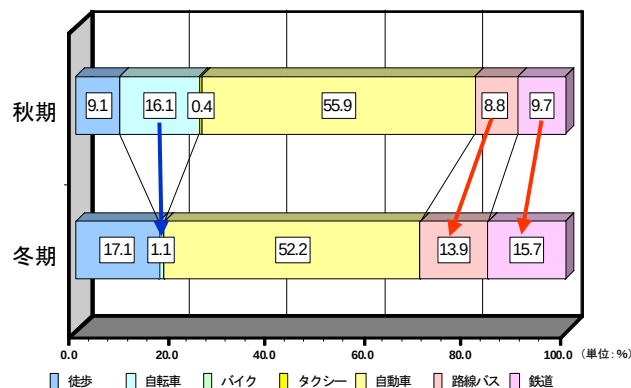
資料: H17都市OD冬期交通特性に関するアンケート調査

都心部への来訪者について、冬期は自転車の利用割合が大きく減少(15.1ポイント減)し、自動車へ大きく転換している(6.6ポイント増)。
 その他、徒歩(5.1ポイント増)、タクシー(0.7ポイント増)、バス(1.9ポイント増)、鉄道(0.8ポイント増)へも比較的多く転換している。
 公共交通(バス、鉄道)については、通勤、通学目的での利用割合の増加が大きい。

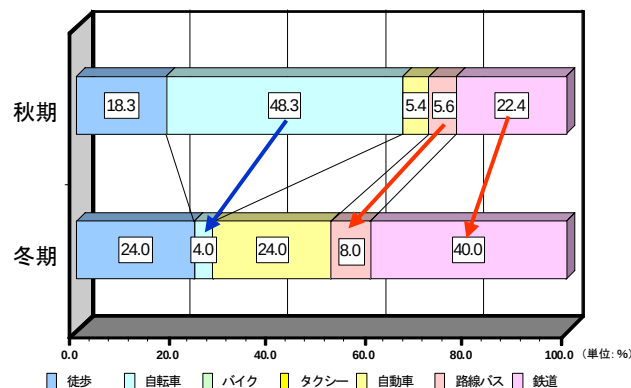
▼都心部集中交通の全目的代表交通手段



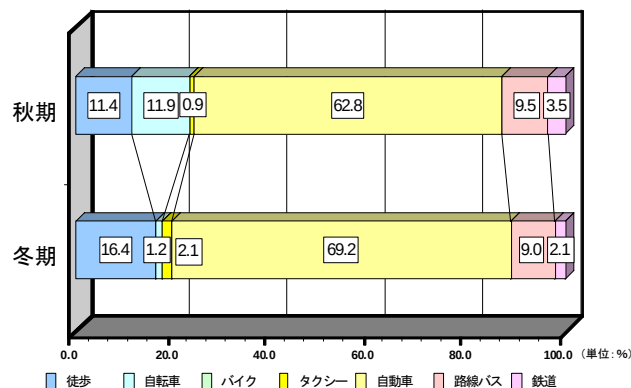
▼都心部集中交通の通勤代表交通手段



▼都心部集中交通の通学代表交通手段

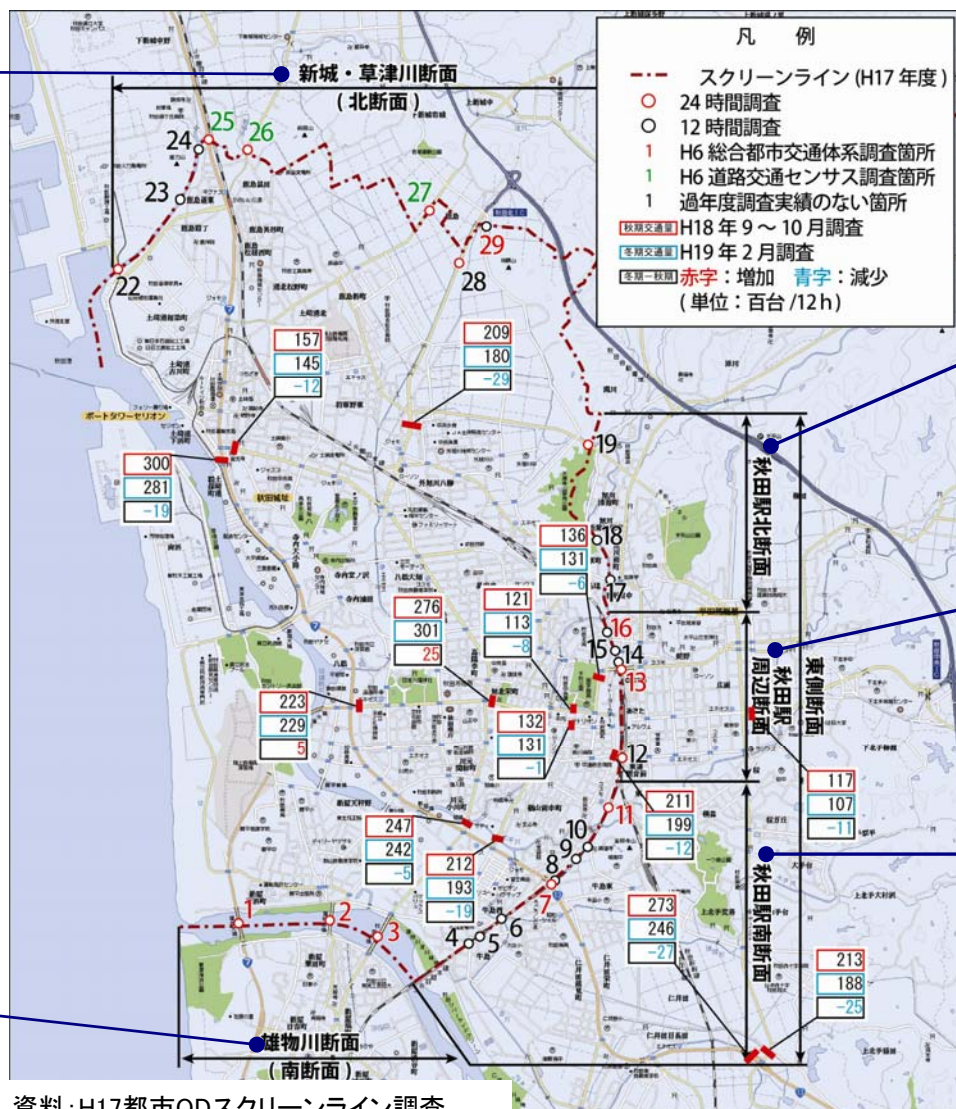
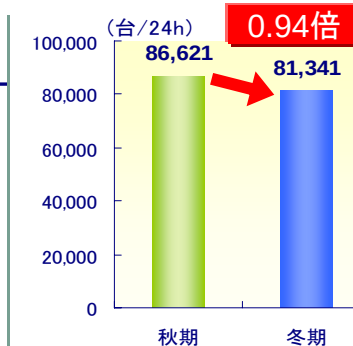
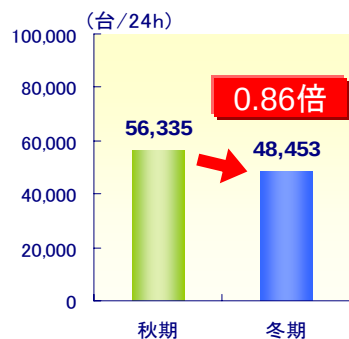
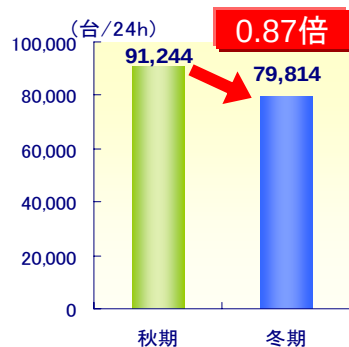


▼都心部集中交通の私用代表交通手段



※都市圏内マトリップで集計

冬期の自動車交通量は総じて減少しているが、都心部の冬期交通量は概ね増加もしくは横ばいである。



資料: H17 都市 OD スクリーンライン調査
H18 秋田中央道路事業評価事前調査

8. まとめ

都市圏の現状と問題点	
人口の低密度化・外延化	・市街地の拡大⇒人口低密度化 ・市街地部での居住・従業人口が減少
都市機能の分散・郊外への拡大	・郊外への大規模商業施設出店 ・公共公益施設の郊外移転・立地
都心部の衰退	・中心市街地の年間販売額が減少 ・中心市街地の空き店舗数が増加 ・未利用地・平面駐車場利用が多い中央街区 ・減少傾向の中央街区歩行者交通量
自動車交通への依存の高まり	・全ての目的で自動車利用割合が増加 ・人の移動距離の増大
道路交通問題の顕在化	■交通事故の増大 ・増加が続く都市圏の交通事故 ・半数以上の事故死者高齢者割合 ■渋滞・交通混雑の増大 ・県の渋滞の3割が秋田市に集中 ・混雑度の高い幹線道路 ・需要の増大に追いつかない道路整備 ■地球環境負荷の増大
減少する公共交通利用	・年々減少するバス・鉄道利用者 ・地域間流動の大半で公共交通利用が減少
冬期交通条件の悪化	・無雪期に比べて10km/h速度低下 ・冬期の通学・通勤時間の増大 ・渋滞の発生が早まり、長時間化 ・冬期の自動車交通は総じて減少するが都心部は概ね増加もしくは横ばい