

瀧上市地域公共交通網形成計画 (案)



平成29年3月

瀧 上 市

目 次

第1章 計画策定の背景と目的	1
1. 計画の背景と目的	1
2. 計画の位置づけ	1
第2章 関連する計画・施策等の状況	2
1. 第2次潟上市総合計画	2
2. 潟上市都市計画マスタープラン	6
3. 潟上市まち・ひと・しごと創生総合戦略	11
4. 各計画において求められる公共交通の役割	13
第3章 潟上市の概況と公共交通の現況	14
1. 市の概要	14
2. 人口動向	15
3. 社会経済状況	20
4. 潟上市における公共交通の現状	22
第4章 アンケート調査結果	39
1. 市民アンケート調査結果の総括	39
2. 路線バス利用者アンケート調査結果の総括	40
3. 鉄道（JR）利用者アンケート調査結果の総括	41
第5章 潟上市の地域公共交通に関する主な課題	42
1. 各調査の主な内容（問題点等）	42
2. 主な課題の整理	44
第6章 潟上市地域公共交通網形成計画	46
1. 目指す地域の将来像と公共交通の役割	46
2. 計画の理念及び基本方針	47
3. 計画の区域と計画期間	48
4. 計画の目標	49
5. 目標達成に向けて実施する施策及び実施主体	52
6. 施策の実施スケジュール	65
7. 評価指標の設定	66
8. 計画の評価及び推進体制	67
■ 資料編	69
1. 市民アンケート調査	70
2. 路線バス利用者アンケート調査	87
3. 鉄道（JR）利用者アンケート調査	94

➤ 第1章 計画策定の背景と目的

1. 計画の背景と目的

本市の公共交通は、鉄道とバス路線を中心に構成されており、鉄道2路線のほか、民間交通事業者が運営する路線バスと本市が運営主体となっているマイタウンバスの運行によって、市民が生活を維持していくための移動手段として、市内外への移動を支える重要な役割を担っています。こうした公共交通の役割を踏まえ、本市においては、平成27年5月の新庁舎開庁に伴い、マイタウンバスの路線再編を実施するなど、地域住民の利便性向上や移動手段の確保に向けた取り組みを進めてきました。

しかし、公共交通の利用状況については、自家用車利用の拡大に加え、本市においても人口の減少と少子高齢化社会が進むなか、総じて利用者が低調に推移しています。一方で、これを支える財政支出は増加傾向にあるなど、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。今後は高齢化がさらに加速し、高齢者など交通弱者の移動を支える地域の公共交通は一段と重要性を増す見込みで、バス路線を中心とする地域公共交通の維持・確保への取り組みが重要な課題となっています。

このような状況を踏まえ、平成26年11月に国の「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」の改正が施行され、持続可能な公共交通網の形成に資するため、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明確にするマスタープランとしての役割を果たす「地域公共交通網形成計画」の策定ができるようになりました。

こうした法改正の趣旨を受け、本市では理想の将来像の実現に向けて、まちづくりと一体となった持続可能で利便性の確保された公共交通ネットワークの形成を推進することとし、「潟上市地域公共交通網形成計画」を策定します。

2. 計画の位置づけ

この計画は、本市の最上位計画である「第2次潟上市総合計画」をはじめ、「潟上市都市計画マスタープラン」や「潟上市まち・ひと・しごと創生総合戦略」などの関連計画と整合性を図りつつ、将来にわたり持続可能な公共交通網の構築を進めるため、平成29年度から平成33年度の基本的な方針を示すものです。

➤ 第2章 関連する計画・施策等の状況

潟上市地域公共交通網形成計画は、本市の目指すまちづくりや公共交通政策に関して、最上位計画である「第2次潟上市総合計画」、「潟上市都市計画マスタープラン」、「潟上市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の方針に即し、整合性を図りつつ策定します。ここでは関連計画における方針や施策などについて整理を行います。

1. 第2次潟上市総合計画

第2次潟上市総合計画は、今後、さらに厳しさを増す本市の財政状況を踏まえ、各種の政策課題に対して市民と行政との役割分担による協働と連携の方策を探り、これからの10年にふさわしい誇りの持てる市の創造を図るため、本市におけるすべての行政計画や施策の最上位に位置づけられる計画として、平成28年3月に策定されています。

本計画は、「長期ビジョン」、「基本計画」、「実施計画」で構成されています。それぞれの内容構成と期間は下記のとおりです。

■長期ビジョン（10年間）

長期ビジョンは、本市の特性、市民のニーズ、時代の潮流、本市の置かれている位置や直面する課題等を検討し、将来像や基本目標、そして、それを実現するための基本的な方向性を示すものであり、平成28年度を初年度とし、平成37年度を目標年度とする10年間の期間とします。

■基本計画（前期5年間・後期5年間）

基本計画は、長期ビジョンに基づき、今後、取り組むべき施策を各分野にわたって定めています。計画期間は、平成28年度から平成32年度までの5年間を前期基本計画、平成33年度から平成37年度までの5年間を後期基本計画とします。

■実施計画（3年間 1年ごとに見直し）

実施計画は、基本計画に示した施策に基づき、具体的に実施する事業を定めるものであり、事業の優先順位や具体的な事業内容、財源等を示すことにより、予算編成の指針となるものです。3か年計画として別途策定し、毎年度見直しをするローリング方式により、マネジメントシステム※との連携を図って、総合計画の進行管理を行います。

※マネジメントシステム：事務事業の方針及び目標を定め、その目標についてどの程度達成できたかを点検評価するシステム。

(1) 潟上市のまちづくりの基本理念と将来像

＜まちづくりの基本理念＞

- 「市民と行政がともに築くまち」
- 「豊かな自然と調和した住みよいまち」
- 「市民がしあわせを実感できるまち」

上記の3つをまちづくりの基本理念に定め、今後10年間のまちづくりに取り組んでいきます。本市は、市民が主人公という考えのもと、「潟上市自治基本条例」を制定し、市民が主体的に市政に参画・協働する仕組みを構築し、「市民による市民のためのまちづくり」を推進してきました。

今後もこれまで築いてきた市政運営の流れを継承しつつ、潟上市の豊かな自然と地域資源との調和を保ちながら、すべての人が健康で安心して暮らすことができ、この潟上に住んでいることにしあわせを感じることができるようなまちづくりを推進します。

＜まちづくりの将来像＞

まちづくりの基本理念を踏まえて、市民と行政がともに目指す市の将来像を次のとおり設定しています。

みんなで創る しあわせ実感都市 潟上
～ 文化の風薫る 笑顔あふれるまち ～

(2) 将来像実現のための基本目標（基本的方向性）

本計画では、将来像を実現するために、次のとおり7つの基本目標を定め、本市の誇りである豊かな自然と、人のつながりの中でいつまでも住み続けたいと思えるまちづくりを、市民と行政がともに力を合わせて進めていきます。

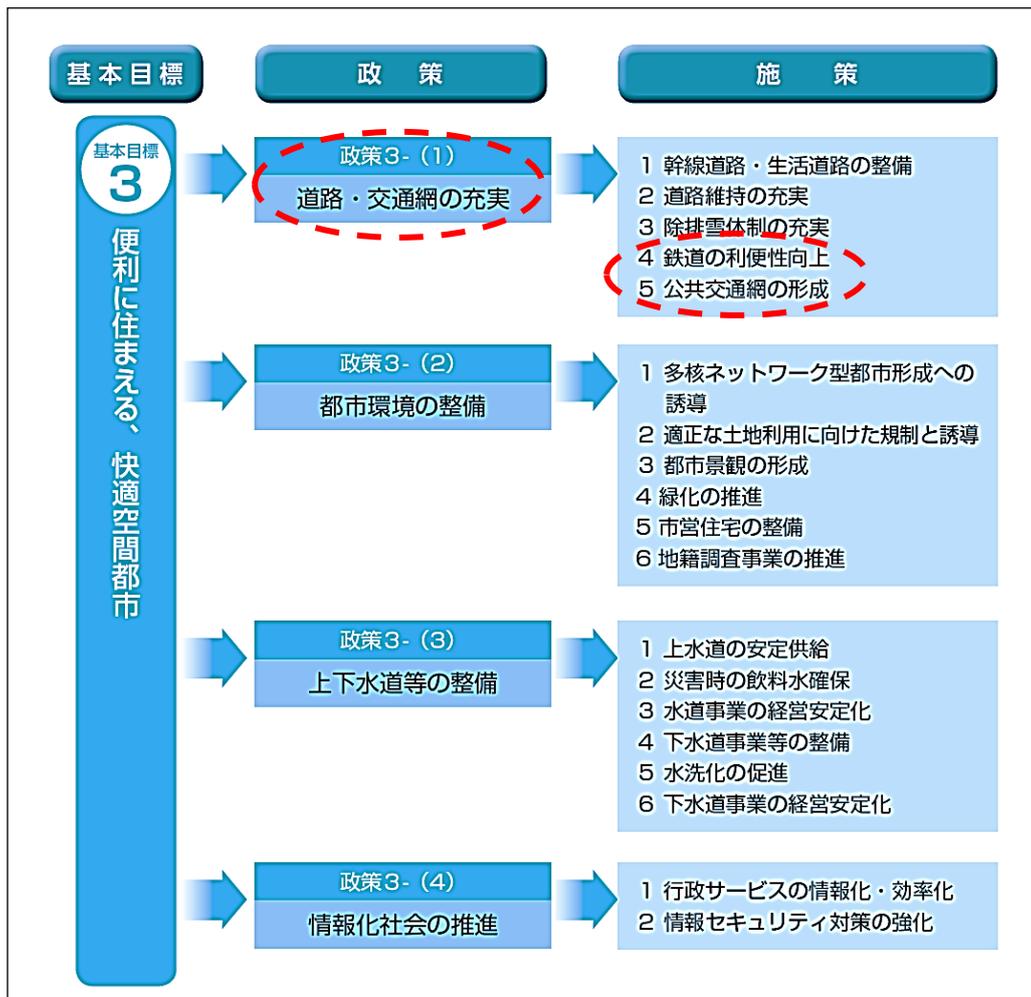
- 基本目標1 自然と共生する、環境保全都市
- 基本目標2 安全に過ごせる、安心居住都市
- 基本目標3 便利に住まえる、快適空間都市
- 基本目標4 健やかに暮らす、健康福祉都市
- 基本目標5 活力にあふれる、田園拠点都市
- 基本目標6 次代の人が育つ、生涯学習都市
- 基本目標7 みんなでつくる、参画協働都市

(3) 公共交通に関する目標達成のための政策と施策

本計画では、「基本目標3. 便利に住まえる、快適空間都市」において、「政策3-(1) 道路・交通網の充実」を公共交通等に関連した政策として定めています。

さらに、平成28年度から平成32年度までの前期基本計画においては、「政策3-(1) 道路・交通網の充実」に対応する施策として「4. 鉄道の利便性向上」と「5. 公共交通網の形成」を設定しています。

【前期基本計画の体系】(抜粋)



また、前期基本計画においては、「政策3－（1）道路・交通網の充実」の現状と課題を踏まえ、目指す方向を次のように定め、公共交通関連の施策である「4．鉄道の利便性向上」と「5．公共交通網の形成」について、主要な取り組みと成果指標を設定しています。

■目指す方向

市民が安全に市内を移動・交流できるよう、道路ネットワークの樹立を図るため、新設改良と維持管理など計画的に整備を進めます。

また、公共交通の利用状況やニーズ、地域の実情を考慮した役割・効果などを総合的に勘案し、公共交通機能の向上を目指します。

■今後5年間で取り組む施策

施策名		主要な取り組み
4	鉄道の利便性向上	○市民の重要な通勤・通学手段であるJR奥羽本線及びJR男鹿線の利便性を向上させるため、JRと連携した施設整備を進めるとともに、周辺の整備を検討します。
5	公共交通網の形成	○公共交通の利便性の向上と、効果的で効率的な交通サービスの実現を目指し、「地域公共交通網形成計画」を策定し、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの構築を進めます。 ○バス運行は、交通手段を持たない方の地域内を自由に移動するために必要な手段であることから、民間バス事業者が運行する路線バス維持のため、各種支援の充実を図るとともに、マイタウンバスについては、住民ニーズに即した運行路線に見直し利便性の向上を図ります。 ○デマンド型乗合タクシーについては、交通空白地域への導入や利用状況の低いバス路線への廃止代替措置としての導入も視野に入れた抜本的な見直しを図ります。

■目指す指標

達成度を測るための指標		単位	目標の方向	現状値 (平成26年)	将来目標値 (平成32年)
成果指標	公共交通の便利さ	%	↗	24.3	37.0
		※平成26年9月の市民アンケートで「満足」、「まあ満足」と回答した率			

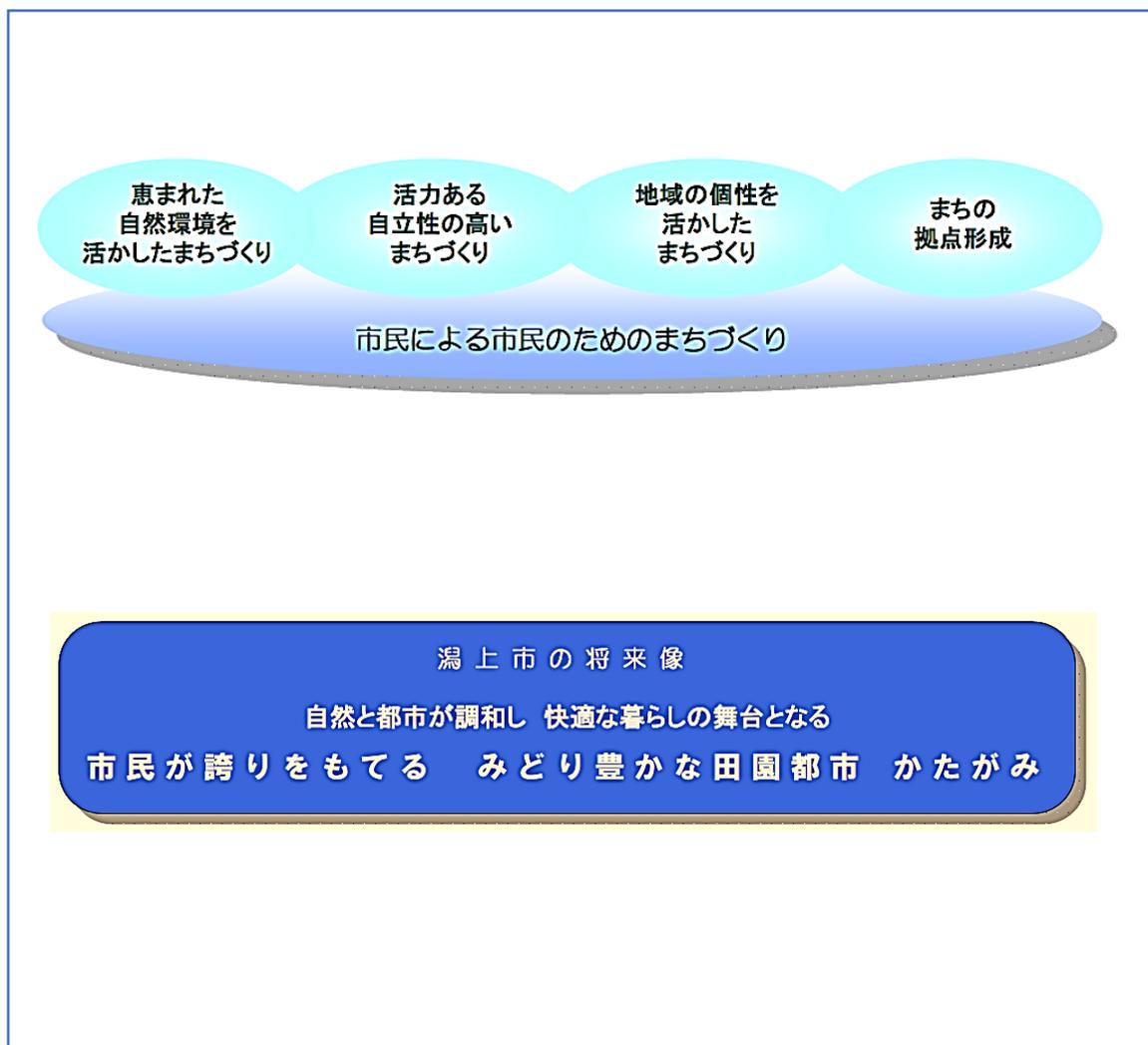
2. 潟上市都市計画マスタープラン

潟上市都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 に基づき、都市の将来ビジョンとその実現に向けた具体的施策の基本方針を明確にすることを目的として、潟上市総合発展計画（平成 18 年 6 月策定）等の上位計画に即するとともに、関連する各種計画と整合を図りつつ策定されています。

本計画には、本市の都市の将来像の展望とまちづくりの基本的な方針などが示されており、「具体的なまちづくりの将来ビジョンの明確化」、「各種まちづくり及びまちづくり事業の相互調整」等を主な役割として、平成 23 年 3 月（基準年次：平成 22 年）に策定されており、20 年後の平成 42 年を目標年次としています。

（1）まちづくりの理念と将来像

本計画では、本市が抱える問題・課題等から今後のまちづくりの方向性を整理し、まちづくりの理念を以下のように定め、これを踏まえた本市の将来像を設定しています。



(2) まちづくりの目標

本計画では、まちづくりの基本理念と将来像の実現に向け、まちづくりの目標を次のように設定しています。

〈1〉 豊かな自然環境と共生できる都市の形成

本市は海、湖、森林、田園など多様な自然環境に恵まれており、このような豊かな自然環境を維持・保全し、次世代へ継承していくことが現代に生きる我々の責務といえます。

そのためには市域を、大きく①都市的土地利用を推進する区域②自然環境や農地を維持・保全していく区域③多様な自然環境と共生する区域の三つに分類し、多様な自然環境の維持・保全と良好な住環境を形成することとします。

〈2〉 活力ある自立性の高い都市の形成

本市が今後、自立性の高い都市を実現するためには、各種産業の育成による定住条件の強化が不可欠です。それには本市の基幹産業である農業を活性化し、6次産業化への発展を促すとともに、産業立地のポテンシャルの高い幹線道路沿道等に各種産業の誘導を図り、本市の発展に寄与するまちづくりを目指します。

具体的には、①農産加工の高度化拠点形成②幹線道路の広域性を活かした各種産業の誘導を目指します。

〈3〉 多核ネットワーク型都市形成

本市は平成17年に旧天王町、昭和町、飯田川町の3町が合併してできた市で、国道7号と国道101号の2本のV字型に形成された国道沿いに市街地や住宅地が形成されています。これら2本の大きな軸上において、追分、二田、大久保、下虻川は地域の拠点といえ、天王、出戸、飯塚は主として住宅が集積しています。また、鞍掛沼公園（天王グリーンランド）やブルーメッセあきたは本市の交流（観光）の拠点として機能しています。また、本市は秋田市の衛星都市として発展してきたため、中心となる「核」がなく「分散型」の都市を構成しているといえます。

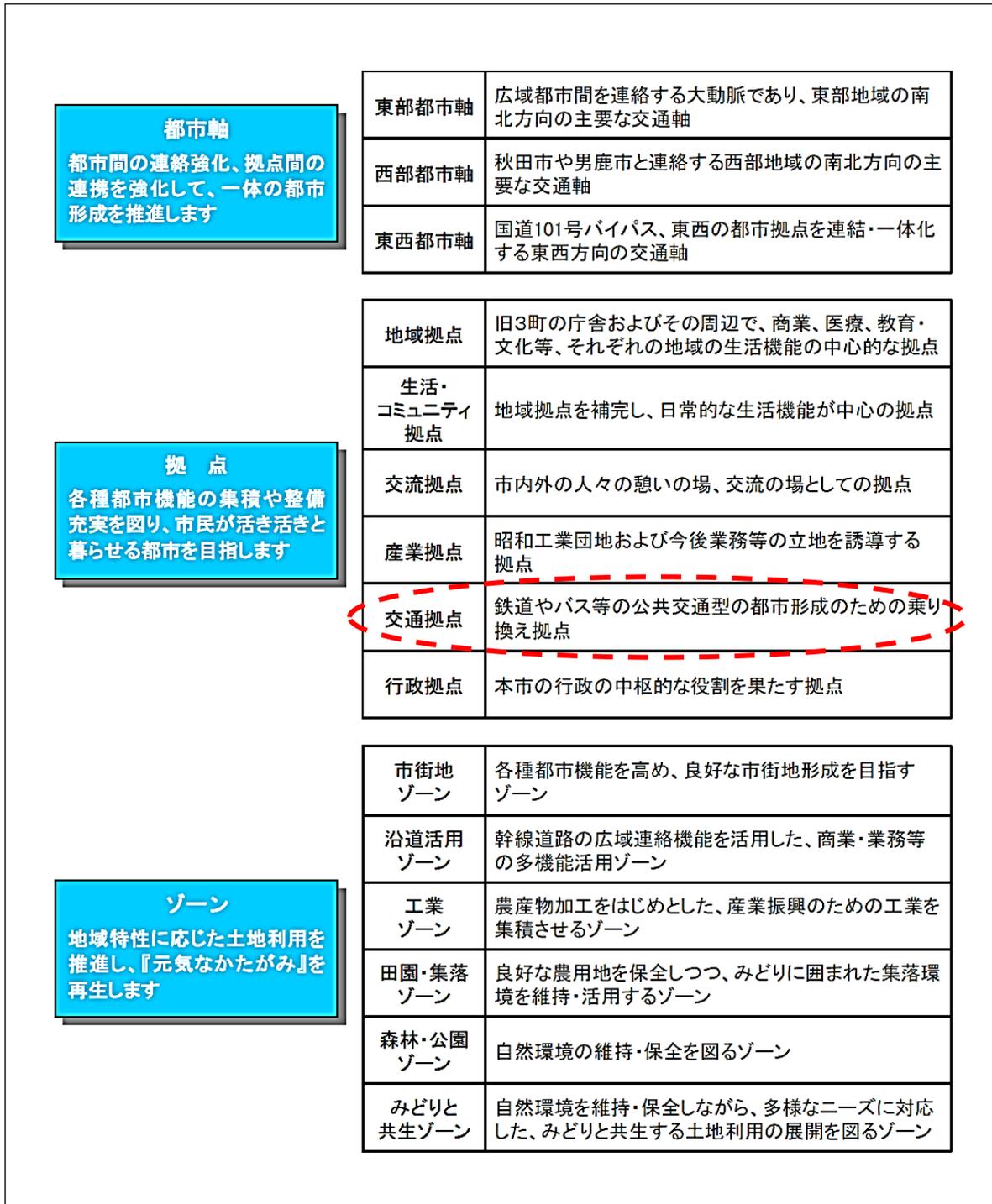
中心となる新たな「核」の形成には多大なインフラ投資を要し、低成長、人口減少の時代にあって、その必要性や実現可能性は薄く、それよりも既存のストック（道路、上下水道等）を活用する方が、効率的で現実的な都市形成につながるものと判断できます。

以上のことを踏まえ、各々の拠点の機能と連携を強化して、均衡ある発展を目指すことが最良と考えられます。

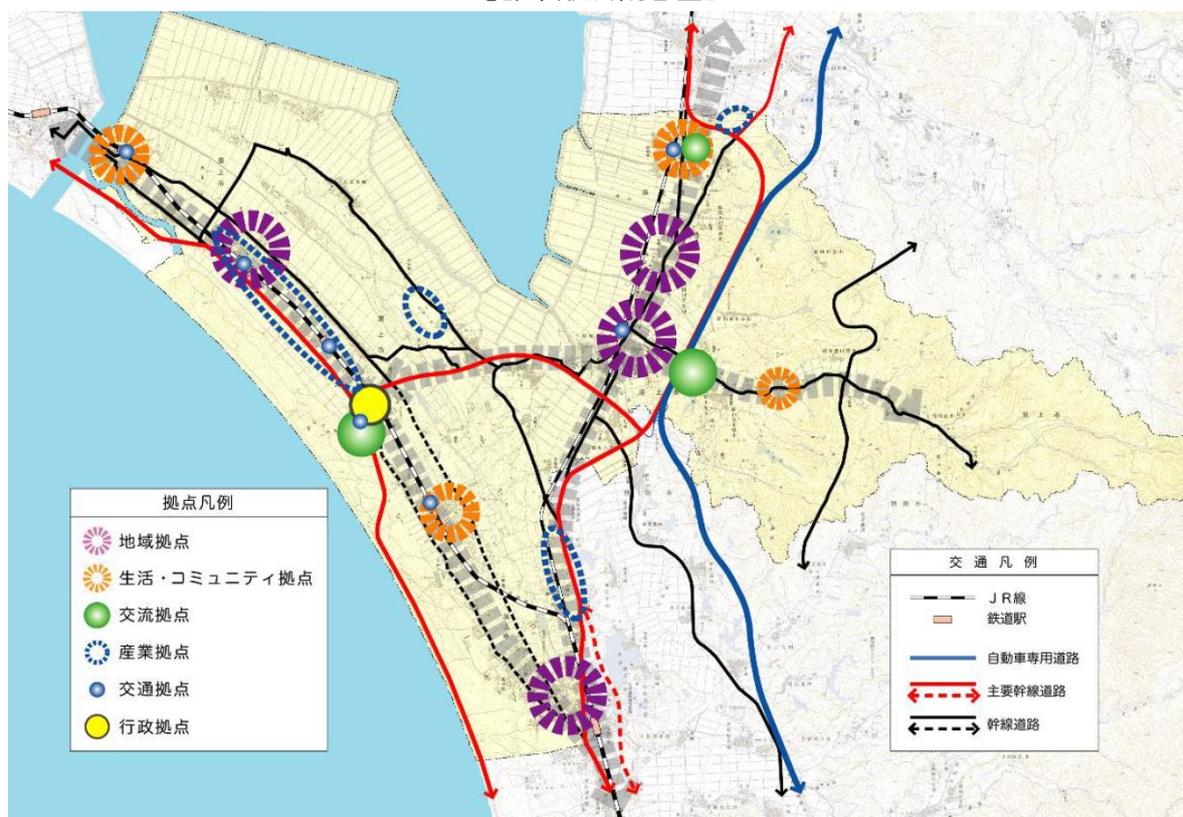
(3) 将来都市構造

本計画では、まちづくりの目標を実現するため、これまでの歴史や地域性に配慮しながら市域を「追分」「出戸」「天王・二田」「昭和・飯田川」「豊川」の5地域に区分し、骨格となる都市構造として、都市軸と拠点、地域特性に応じた土地利用を行うためのゾーンを設定しています。

【将来都市構造の方向】



【都市形成概念図】



(4) 公共交通に関する目標達成のための政策と施策

本計画では、将来都市構造において、各地域の均衡ある発展につながるよう拠点を設定しており、次のように「交通拠点」を定めています。

●交通拠点

環境負荷の少ない公共交通型の都市形成を推進するため、駅前に駐車場や駐輪場の整備を推進し鉄道利用の利便性を高めるとともに、バスネットワークの乗り換え拠点を位置づけ、バスの利便性を向上します。

また、分野別方針では、「1. 土地利用方針」「2. 都市施設等の整備方針」「3. 住環境・市街地整備の方針」「4. 都市環境保全の方針」「5. 景観形成の方針」「6. 産業振興の方針」に分けて、「2. 都市施設等の整備方針」においては、交通施設整備の目標及び基本方針のひとつに「公共交通重視型のまちづくり推進」を掲げています。

■ 将来都市施設等の整備方針

(1) 交通体系の整備方針

● 交通施設の問題・課題と交通施設整備の目標

交通施設整備における問題・課題	交通施設整備の方向性	交通施設整備の目標
旧天王町の都市計画道路の整備が遅れ(決定から20年以上経過)ているが、具体的な整備計画が未だ無い	効率的な道路整備を目標に、抜本的な潟上市全体の都市計画道の見直し	安全で効率的な道路網整備
追分、大清水付近の東西方向の幹線道路の不足により、生活道路に通過交通が進入、生活環境の悪化を招いている	東西方向の幹線道路の整備	
(都)二田出戸追分線は南北に長い旧天王町の重要な都市内幹線道路であるが幅員が狭く、歩行者の安全確保が課題	側溝に蓋をするなどの幅員の確保	
合併による地域間連絡道路のアクセス強化が課題	地域間連絡道路の位置づけと機能強化	人と環境に優しい交通施策の推進
地域の生活道路の整備による快適な交通環境の創出	歩道未設置区間の改善 通学路の安全確保	
公共交通利用者の減少	利便性の高い鉄道利用環境整備 利便性の高いバス利用環境整備	公共交通重視型のまちづくり推進

● 基本方針

公共交通重視型のまちづくり推進

公共交通の利用を促進するためのハード・ソフト施策の充実	鉄道利用と駅東西の利便性を向上させるため、JR大久保駅の東西自由通路の整備を検討します。
	パークアンドライドを推進するため、駅前無料駐車場の拡大整備を検討します。
	バスは高齢者をはじめとする交通弱者が市内を自由に移動するための必要不可欠な手段であることから、利用者の一層の利便性向上を図るため、バスの運行方式等の改善を検討します。
	新庁舎利用者および鞍掛沼公園の利便性向上を目的に、公共交通の利便性を確保する必要がある、バスによる運行強化等の検討を行います。

3. 潟上市まち・ひと・しごと創生総合戦略

潟上市まち・ひと・しごと創生総合戦略（以下「総合戦略」という。）は、本市における人口の現状と将来の展望を示す人口ビジョンを策定し、これを踏まえて、今後5か年の目標や施策の基本的方向、具体的な施策等をまとめたものです。

この総合戦略は、国が策定した「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の基本的な考え方や政策5原則等をもとに、本市における、人口減少と地域経済縮小の克服、まち・ひと・しごとの創生と好循環の確立を目指す目的で策定しており、推進期間は国・県の総合戦略との整合性を図るため、平成27年度から平成31年度までの5年間としています。

（1）潟上市人口ビジョンを達成するための基本目標

本市の現状と課題、国の長期ビジョン、秋田県人口ビジョンを踏まえ、これからの人口問題に対応していくため二つの方向性をもって検討します。一つ目は若い世代の転出者の抑制、転入者の増加による社会動態の改善と、出生率の向上による自然動態の改善を目指す「人口減少抑制戦略」と、二つ目は人口減少抑制戦略の効果が浸透するまでは避けることのできない超高齢社会・人口減少社会を前提とした、効率的かつ効果的な社会基盤の構築を目指す「人口減少社会適応戦略」です。

この二つを同時並行的に推進していくことで、人口減少に歯止めをかけ、将来的に人口増社会を展望するとともに、地域の活性化を実現していくことが大切であり、こうした観点から、潟上市の今後の取り組みにおける基本的視点として、次の4点を掲げています。

【今後の取り組みの基本的視点】

基本目標1 雇用創出のための産業振興

基本目標2 定住・移住対策

基本目標3 少子化対策

基本目標4 新たな地域社会の形成

(2) 基本目標別施策（公共交通関連）

本総合戦略では、「基本目標4. 新たな地域社会の形成」において、公共交通の維持・確保に関する施策と主な事業を下記のとおり定めています。

■基本目標4. 新たな地域社会の形成

(3) 具体的な施策と主な事業（★ 新規事業 ■ 先行事業）

4-1 公共交通の維持・確保	
★地域公共交通網形成 計画策定事業	将来にわたり、持続可能な地域公共交通網の形成を目的とした計画を策定し、本市の地域公共交通の活性化及び発展を目指します。
■マイタウンバス運行 維持費補助金	交通弱者の移動手段を確保するため、マイタウンバスを運行し、地域内交通を確保します。
■生活バス路線維持費 補助金	民間バス事業者の運行路線の維持を図ります。
■デマンド型乗合タクシー 運行事業	交通空白地域の解消及び交通弱者の移動手段を確保します。
【重要業績評価指標（KPI）】	
・地域公共交通網形成計画の策定 H31年までに完了	

4. 各計画において求められる公共交通の役割

本市の最上位計画である第2次総合計画や他の関連計画において、バスや鉄道等の公共交通には、計画ごとに求められる役割があります。以下に、本計画と他の計画との整合性を図るため、各計画における主な役割と実施する主な取り組みをまとめます。

上位計画等の 関連計画	公共交通に求められる役割	主な取り組み
第2次潟上市 総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・計画で定めたまちづくりの基本理念のもと、目指す本市の将来像「みんなで創る しあわせ実感都市 潟上」の実現に向け、基本目標のひとつに掲げる「便利に住まえる、快適空間都市」の達成を強力にサポートする役割 	<ul style="list-style-type: none"> ・J R奥羽本線、J R男鹿線の利便性向上に向け、J Rと連携した施設整備を促進。併せて駅周辺等の整備を検討 ・地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの構築に向け、「潟上市地域公共交通網形成計画」を策定 ・交通弱者を中心とする市民の移動手段の確保に向け、民間バス路線維持のため各種支援を実施するとともに、マイタウンバスについては住民ニーズに即した運行路線に見直すなど利便性を向上 ・デマンド型乗合タクシーについては交通空白地域への導入を図り、利用状況の低いバス路線についても廃止代替措置としての導入を視野に入れ抜本的に見直し
潟上市都市計画 マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・計画が示す、まちづくりの基本理念や将来像の実現に向け、利便性の高い鉄道やバス利用環境の整備等により、公共交通重視型のまちづくりを推進する役割 	<ul style="list-style-type: none"> ・パークアンドライドを推進するため駅前無料駐車場の拡大 ・交通弱者の一層の利便性向上のため、バス運行方式等の改善を検討 ・新庁舎利用者、鞍掛沼公園の利便性向上を目的に、バスによる運行強化等を検討
潟上市まち・ひと ・しごと創生総合 戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少に歯止めをかけ、将来的には人口増社会を展望し、地域の活性化を実現していくため、公共交通の維持・確保等を通じて、基本目標のひとつに掲げる「新たな地域社会の形成」の達成を促す役割 	<ul style="list-style-type: none"> ・将来にわたり持続可能な地域公共交通網の形成を目的とし、「潟上市地域公共交通網形成計画」を策定 ・交通弱者の移動手段の確保、交通空白地域の解消等に向け、「マイタウンバス維持補助金」、「生活バス路線維持補助金」、「デマンド型乗合タクシー運行事業」を継続

➤ 第3章 潟上市の概況と公共交通の現況

1. 市の概要

潟上市は、平成17年3月22日に、旧天王町・昭和町・飯田川町の3町が合併して誕生した市で、秋田県のほぼ中央の沿岸部に位置しており、東は井川町、南は秋田市、西は男鹿市、北は八郎湖を挟んで大潟村の各市町村と接しています。市の面積は県内の市では最小の97.73km²です。

東部は南北に縦走する国道7号の周辺に小高い丘陵（女川層）が多数連なっており、出羽丘陵に続いています。中央部及び北部は、秋田平野の北辺部として八郎湖に向かって広大な田園地帯が広がっており、肥沃な耕地（土地）に恵まれた穀倉地帯となっています。西部は県内有数の3本の砂丘群が連なっているほか、日本海沿岸部は秋田市から続く海岸砂丘となっており、秋田県の保安林に指定されています。砂丘群の間は集落や畑地、樹園地として活用されています。

気候は、海洋の影響を大きく受ける日本海型の気候であり、県内では比較的降雪が少ないことから、温暖で過ごしやすいといえます。

広域高速交通では、秋田自動車道、日本海沿岸東北自動車道の高速交通体系が整備され、秋田空港から車で30分程度の距離にあるなど、首都圏へのアクセス性も高まっています。

また、県都秋田市に隣接したベッドタウンという都市的な特性と広大な田園風景に代表される豊かな自然環境を併せ持つ恵まれた地域です。

【潟上市の位置】



2. 人口動向

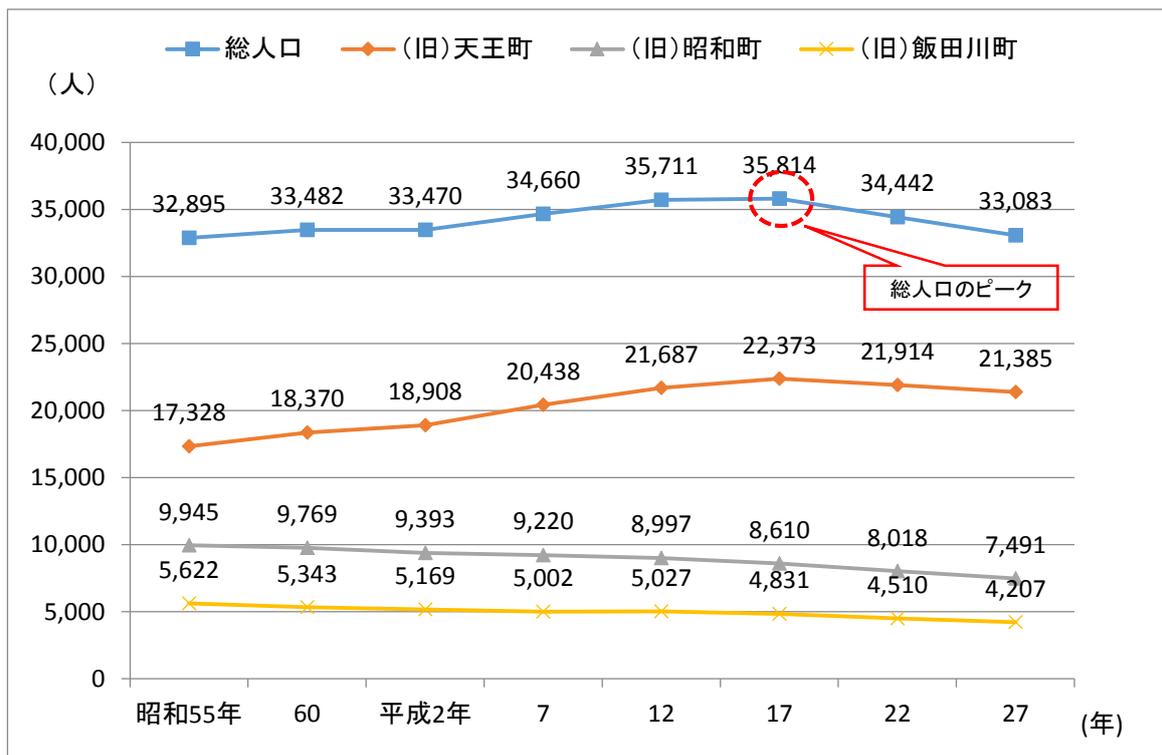
(1) 人口・世帯の推移

① 総人口の推移

国勢調査で本市の総人口の推移をみると、昭和 55（1980）年の調査以降、地域的（旧町）な傾向の違いはあるものの、人口は増加を続けていましたが、平成 17（2005）年調査の 35,814 人をピークに、平成 22（2010）年は 34,442 人（平成 17 年調査比 3.8%減）と減少に転じています。平成 27（2015）年の国勢調査では、本市の総人口は 33,083 人となり、平成 22（2010）年調査に比べて 1,359 人、3.9%減と減少が続いています。

昭和 55（1980）年以降の旧町ベースで地域の人口推移をみると、昭和地域と飯田川地域は総じて減少が続き、天王地域は平成 17（2005）年調査までは増加を続けましたが、平成 22（2010）年調査以降は減少に転じています。

【湯上市の人口の推移】



資料：国勢調査

② 潟上市の人口の将来展望と年齢3区分別人口

国立社会保障人口問題研究所（社人研）の将来推計人口によると、本市の総人口は、平成 37（2025）年に 30,000 人を下回り、その後も減少を続け、平成 72（2060）年には 15,856 人となるとされています。

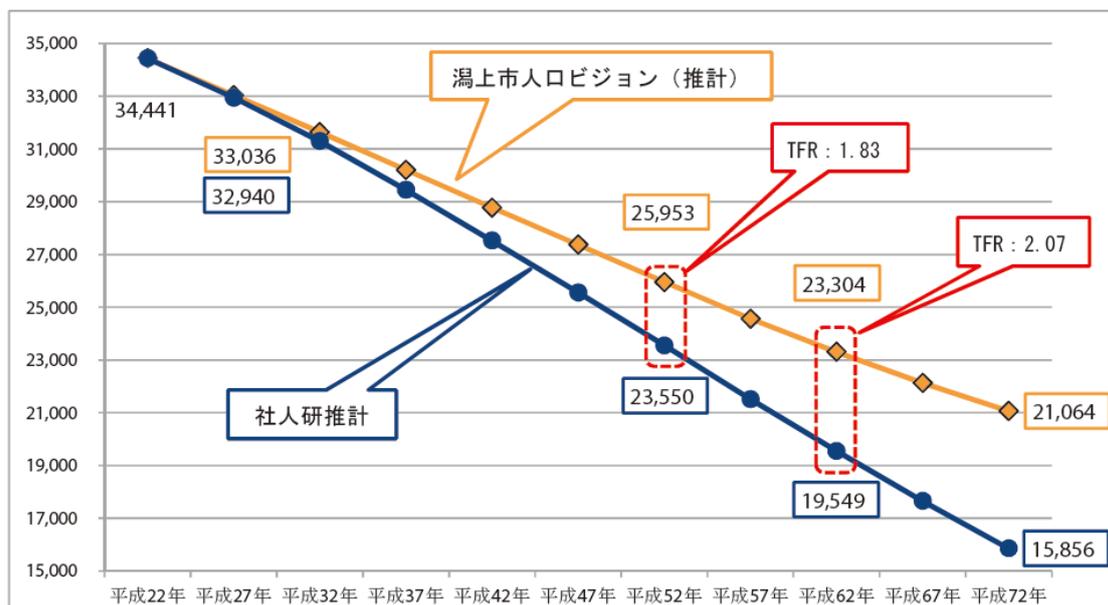
これに対して、「潟上市人口ビジョン」では「目指すべき将来の方向」に沿って適切に対策を進めることを前提に、本市の将来の人口規模を平成 52（2040）年には 25,953 人、平成 72（2060）年には 21,064 人を確保できると推計しています。

昭和 55 年以降の年齢 3 区分別の人口をみると、年少人口（0～14 歳）割合は低下を続けており、生産年齢人口（15～64 歳）割合も平成 7 年以降は低下し、平成 27 年には 5 割台となっています。一方、老年人口（65 歳以上）割合は上昇が続き、高齢化率は平成 22 年に 25.9%と超高齢社会に突入し、平成 27 年の国勢調査では、年少人口と生産年齢人口の減少が続いた一方、老年人口は引き続き増加し、高齢化率は 31.3%と平成 22 年から 5.4 ㊦上昇しており、少子高齢化が一段と加速しています。

潟上市人口ビジョンの将来推計人口では、年少人口割合は平成 32 年の 10.4%から増加傾向となる一方、老年人口割合は平成 57 年の 40.0%をピークに減少傾向に転じると推計されています。

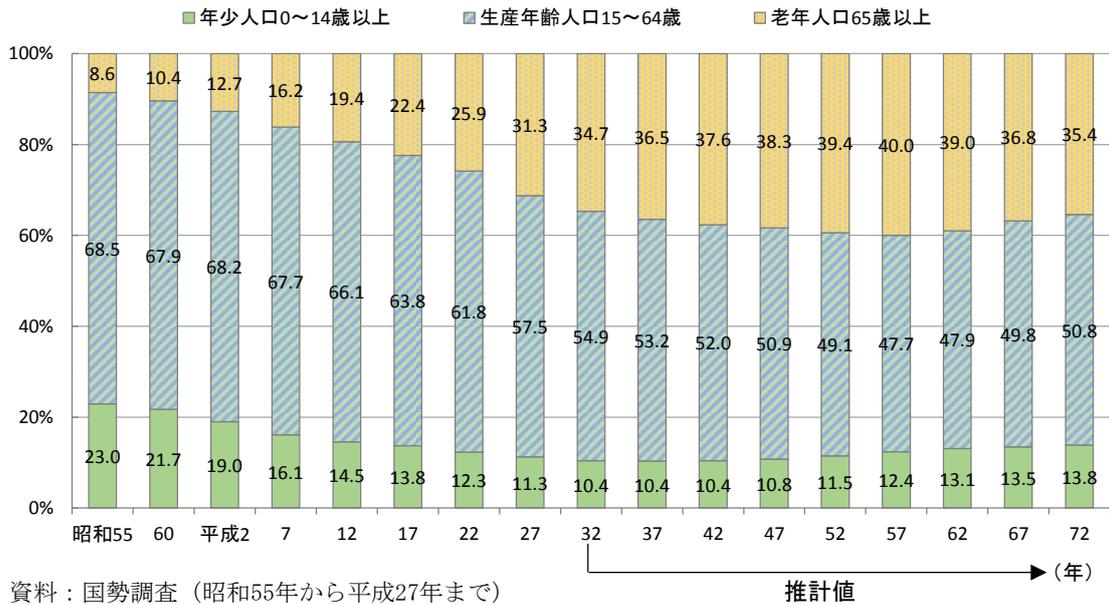
【人口の将来展望】

単位：人



資料：潟上市人口ビジョン

TFR《total fertility rata》⇒合計特殊出生率



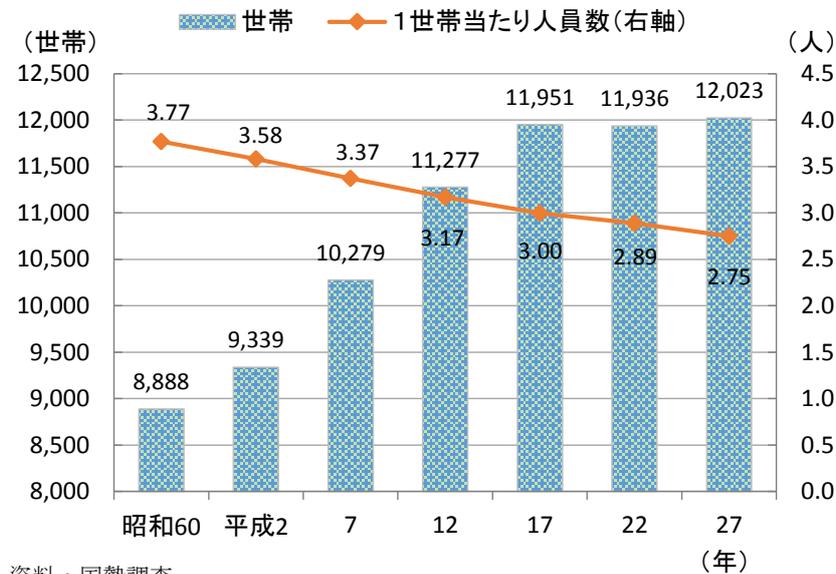
資料：国勢調査（昭和55年から平成27年まで）
 平成32年以降は潟上市人口ビジョンによる推計を掲載
 (注) 単位未満の四捨五入の関係で、合計と内訳が一致しない場合がある。以下も同じ。

③ 世帯数の推移

世帯数は一貫して増加してきましたが、平成22年の国勢調査では11,936世帯、前回調査比0.1%減と減少に転じています。平成27年の国勢調査では12,023世帯となり、平成22年調査に比べて87世帯、0.1%増と再び小幅な増加に転じましたが、総じてみれば平成17年以降は横ばい圏内で推移しています。

この間、1世帯当たり人員は減少を続け、平成22年に2.89人と3人を切り、平成27年には2.75人まで減少しています。

【世帯数の推移】

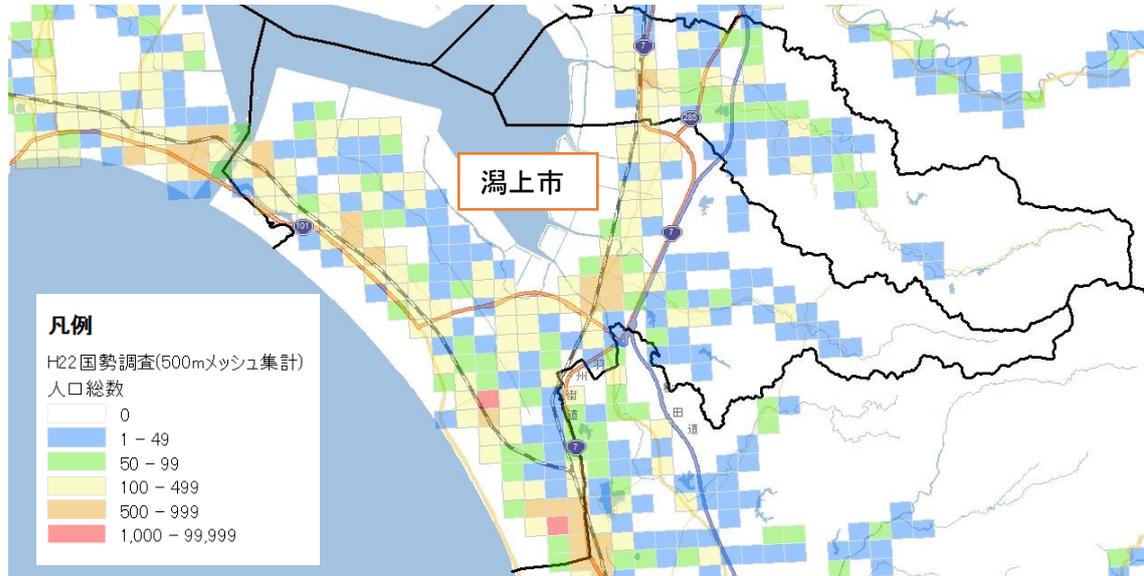


資料：国勢調査

(2) 人口分布

本市の人口は、追分地域、出戸地域、天王・二田地域、昭和・飯田川地域のJR駅周辺のほか、国道や県道などの幹線道路沿いに人口が集積しています。また、豊川地域などその他の地域については、集落の点在等による人口の分布が見られます。

【人口分布図】



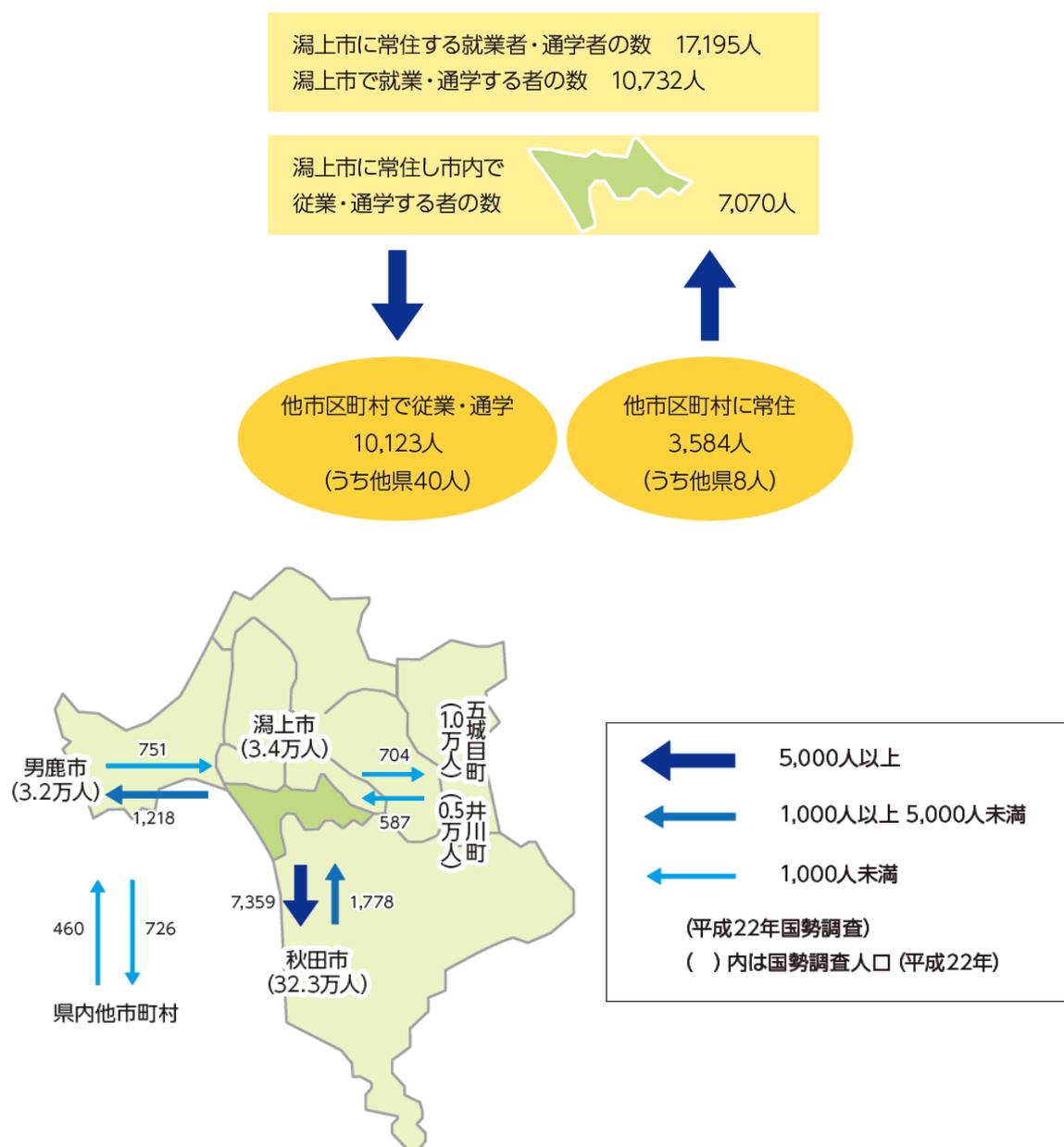
資料：平成 22 年国勢調査

(3) 通勤・通学者の状況

平成 22 年の通勤・通学状況をみると、本市に住んでいる従業者・通学者 17,195 人のうち、市内で従業・通学する人は 7,070 人 (41.1%)、市外へ通う住民は 10,123 人 (58.9%) となっています。また、本市で就業・通学する 10,732 人のうち市外からの就業・通学者は 3,584 人 (33.4%) となっています。

市外への通勤・通学者の内訳で特に多いのが秋田市への 7,359 人 (72.7%) で、次いで男鹿市の 1,218 人 (12.0%)、五城目町・井川町の 704 人 (7.0%) となっています。また、市外から本市への通勤・通学者の内訳では秋田市からの 1,778 人 (49.6%) が最も多く、このほか男鹿市が 751 人 (21.0%)、五城目町・井川町が 587 人 (16.4%) となっています。

【潟上市における通勤・通学による流入・流出口（15歳以上）】



資料：第2次潟上市総合計画（平成22年国勢調査、総数には従業地、通学地不詳を含む。）

(4) 自動車保有台数

市内自動車保有台数（各年度末現在）は、平成 27 年度末が 24,187 台と増加基調で推移しており、1 世帯当たりの保有台数はほぼ 2 台で、市民の日常の移動については自家用車への依存度の高さがうかがえます。

【自動車保有台数の推移】

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
乗用（台）	11,841	11,639	11,462	11,296	11,263
軽自動車（台）	11,367	11,740	12,141	12,383	12,542
小型二輪（台）	374	378	370	380	382
計（台）	23,582	23,757	23,973	24,059	24,187
世帯数（世帯）	12,022	12,124	12,173	12,254	12,023
台数／世帯	1.96	1.96	1.97	1.96	2.01

資料：秋田運輸支局 秋田県市町村別保有車両数、世帯数は秋田県年齢別人口流動調査（平成 27 年は国勢調査）

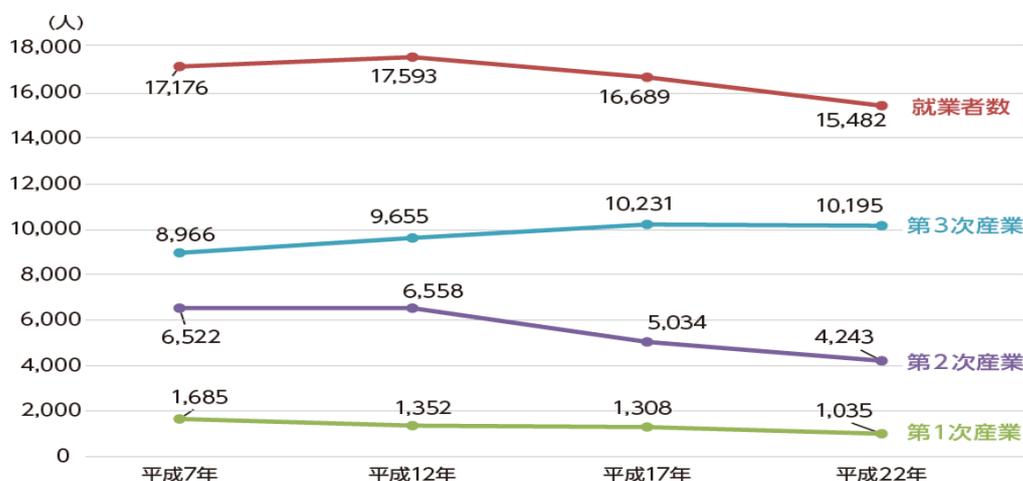
3. 社会経済状況

(1) 産業

① 産業別就業者人口

本市の産業別就業者人口を国勢調査結果（平成 22 年）でみると、就業者数は平成 12 年調査をピークに減少傾向にあります。これを産業別にみると、第 1 次産業就業者数は減少傾向にあります。第 2 次産業就業者数については、平成 7 年から平成 12 年にかけては増加したものの、平成 17 年からは減少しており、その減少数は大きくなっています。また、第 3 次産業就業者数については、平成 7 年から平成 17 年までは増加していましたが、平成 22 年にはやや減少しています。

【産業別就業者数の推移】



資料：第 2 次潟上市総合計画

② 産業別総生産

平成 25 年度の産業別総生産は 78,655 百万円で、構成比をみると第 1 次産業が 2.8%、第 2 次産業が 23.3%、第 3 次産業が 73.3%となっています。また、第 3 次産業では、不動産業 20.7%、サービス業 18.9%、政府サービス生産者 16.5%の順に構成比が高くなっています。

【産業別総生産の推移】

(単位:百万円、%)

区分\年度	平成21	22	23	24	25	構成比	
						構成比	対前年度 増加率
第1次産業	1,951	1,701	2,009	2,333	2,198	2.8	-5.8
農業	1,729	1,503	1,799	2,137	2,022	2.6	-5.4
林業	53	59	61	59	60	0.1	1.7
水産業	169	139	149	137	116	0.1	-15.3
第2次産業	10,659	11,775	14,533	13,468	18,364	23.3	73.8
鉱業	23	19	33	19	14	0.0	-26.3
製造業	7,276	7,567	9,238	6,326	6,719	8.5	6.2
建設業	3,360	4,189	5,262	7,123	11,631	14.8	63.3
第3次産業	55,972	56,655	57,048	57,696	58,069	73.3	0.6
電気ガス水道業	1,866	1,725	1,414	1,413	1,429	1.8	1.1
卸売・小売業	4,553	4,643	4,713	4,704	4,832	6.1	2.7
金融・保険業	2,894	2,868	2,784	2,711	2,779	3.5	2.5
不動産業	16,346	16,327	16,351	16,371	16,299	20.7	-0.4
運輸業	2,991	2,808	2,711	2,761	2,510	3.2	-9.1
情報通信業	1,396	1,379	1,358	1,365	1,422	1.8	4.2
サービス業	12,614	13,314	13,925	14,480	14,828	18.9	2.4
政府サービス生産者	12,387	12,598	12,802	12,849	12,976	16.5	1.0
対家計民間非営利サービス生産者	925	993	990	1,042	994	1.3	-4.6
輸入品に課される税・関税等	-160	-138	-53	-41	24	0.0	158.5
市町村内総生産	68,422	69,993	73,537	73,456	78,655	100.0	7.1

資料：平成 25 年度秋田県市町村経済年報

4. 潟上市における公共交通の現状

(1) 潟上市の公共交通網

本市には、市域内を縦貫する J R 奥羽本線と J R 男鹿線の 2 本の鉄道網があり、道路網としては秋田自動車道等の高速交通網が整備され、国道 7 号、国道 101 号、主要地方道である秋田天王線が秋田市を起点として V 字型に張り巡らされており、さらに秋田自動車道と連絡する国道 101 号バイパスが東西に整備済みであるなど、広域交通網が構築されています。

本市は県都秋田市に隣接したベットタウンという地域特性もあり、日常の人の流れは、平成 22 年国勢調査の通勤・通学人口が示すとおり、県都秋田市への移動が 7 割以上を占め、以下については男鹿市や五城目町、井川町など周辺市町への移動が多く見られます。

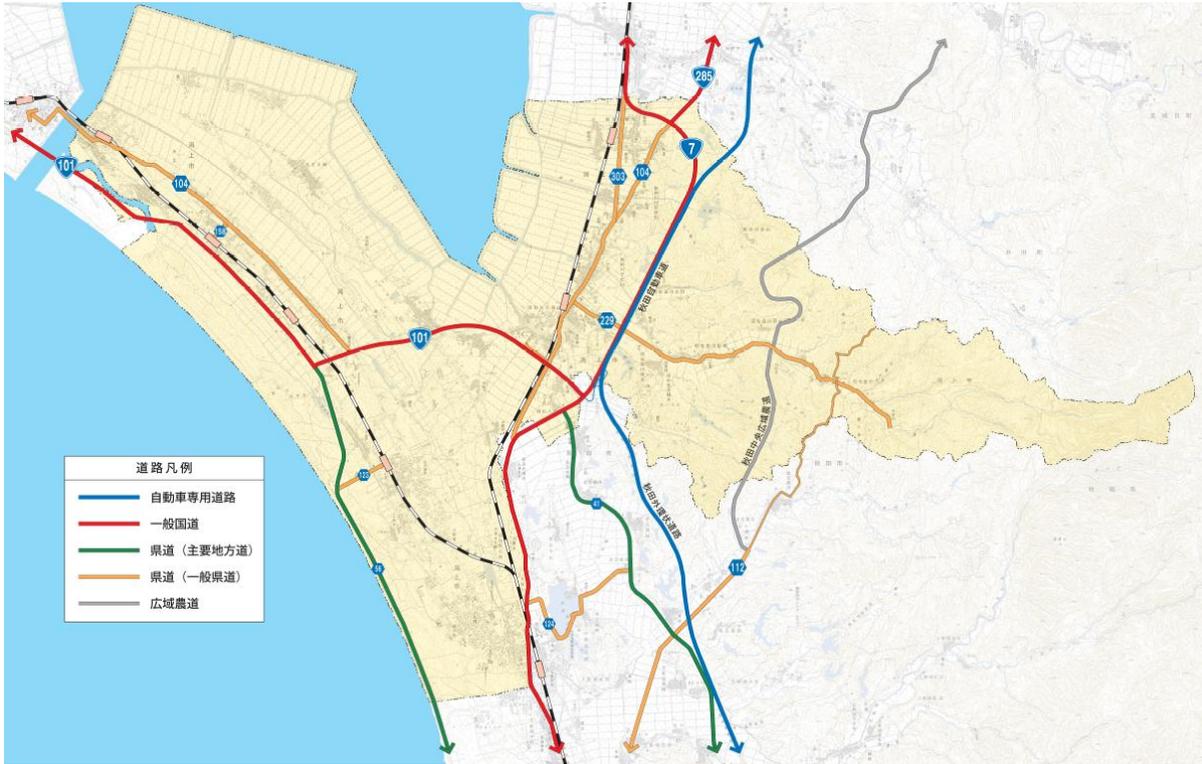
本市の公共交通は、鉄道路線とバス路線が中心となっており、その広域性を活かし、市民の市内外への移動や人的交流などを通じて、広く市民生活を支えており、本市の商工業や観光振興においても重要な役割を担っています。

鉄道路線については、市内を南北に運行する J R 奥羽本線と男鹿半島方面へ運行する J R 男鹿線の 2 路線があり、市内に計 6 駅（3 駅は無人駅）を有しています。両路線とも新幹線玄関口である秋田駅へつながり、広域移動を可能にする重要な路線であるとともに、秋田市への通勤・通学や買物等の交通手段として利用されています。

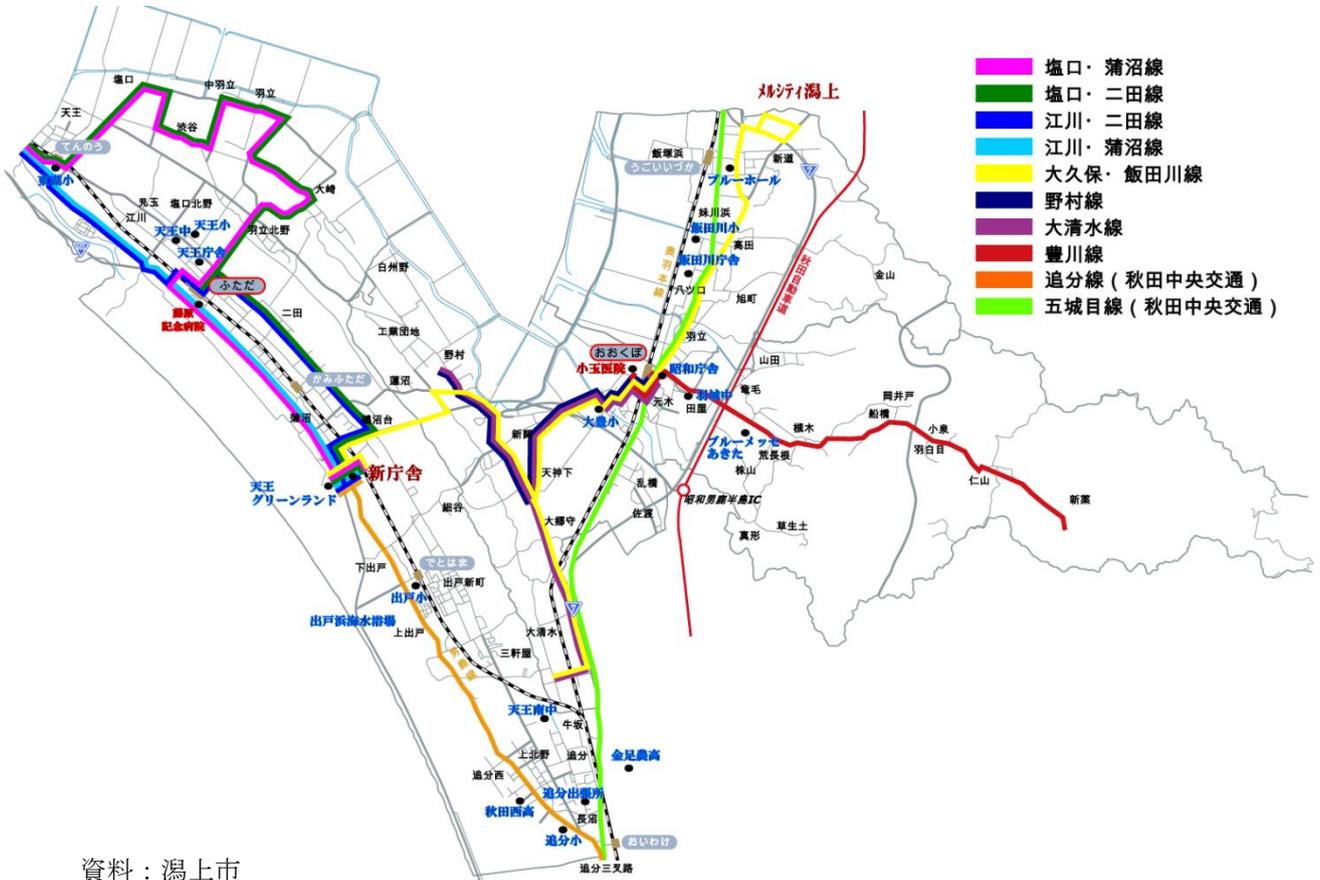
バス路線については、本市と秋田市等を結ぶ地域間幹線として民間交通事業者が運行する路線バスと、本市が実施主体であるマイタウンバス事業（廃止路線代替バス）は、支線として市域内の移動を支え、主に市民の生活路線として買物や通院、通勤・通学等の重要な交通手段となっています。

マイタウンバス事業については、平成 22 年度に抜本的な見直しを実施し、利用者の目的や鉄道・民間バス路線間の接続を考慮した新路線に再編しています。また、平成 27 年 5 月には新たなまちの顔である新庁舎の開庁に伴い、市内全域から新庁舎までのアクセスと今まで運行のなかった地区への乗り入れを可能としたほか、既存路線についても住民ニーズにあった路線に再編しています。また、公共交通を利用できない地域（交通空白地域）においては、一部地域でデマンド型乗合タクシーを運行しており、交通弱者の生活の足の確保に努めています。

【湯上市の沿道・沿線の分布図】



【公共交通路線図】

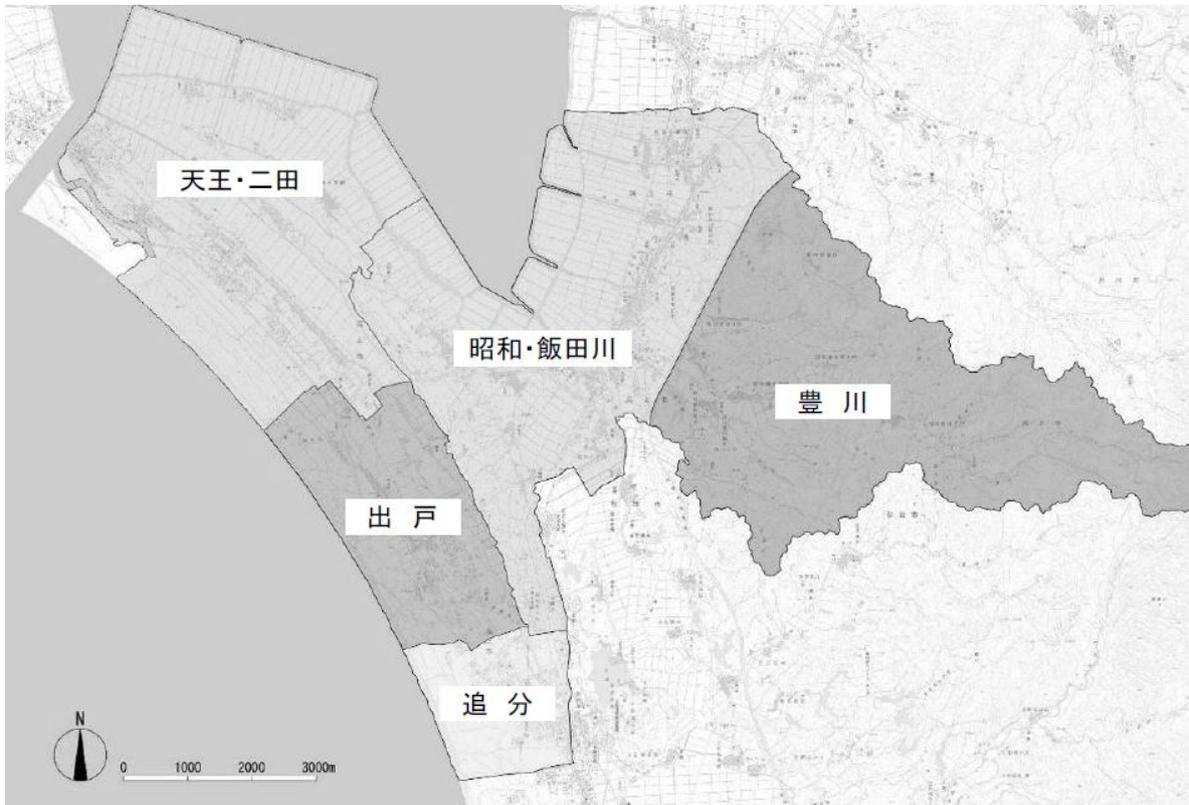


資料：湯上市

(2) 地域の概況及び公共交通の現況

本市の都市計画マスタープランで示されている5地域について、各地区の概況と公共交通の状況を以下のとおり整理します。

【潟上市都市計画マスタープランにおける地域区分図】



資料：潟上市都市計画マスタープラン

■各地域の概況及び公共交通の状況

地 域	地域の概況及び公共交通の現況
追 分	<p>○秋田市と接し、文教、交通利便性に恵まれた住環境の地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・追分地域は本市の南端に位置し、国道7号を挟んで本市の天王追分の南側と東側で、秋田市の金足追分と接しており、一体的に市街地が形成されています。 ・小・中学校、高等学校が地域内に立地し、秋田市側の県立大学も近接する教育環境が充実している文教地区で、さらに県の自治研修所や総合教育センターも立地しており、公的な教育機関が多いのも地域の特色です。 ・秋田市の北側の玄関口、男鹿方面と県の北部地域の分岐点として、主に住宅地として発展してきた地域です。 ・近年、商業施設や民間の医療施設等が多く立地しています。 ・地域の東側に国道7号が、西側の日本海沿いに秋田天王線が南北に整備されており、それぞれ秋田市や能代市方面、男鹿市方面と連絡する主要な幹線道路が通過しています。 ・市内の地域間を連絡する道路は国道7号をはじめ、出戸地域や天王・二田地域と連絡する二田出戸追分線、追分出戸線があります。 ・公共交通については秋田市側にJR追分駅があり、バス交通は秋田市から五城目、天王グリーンランド方面の地域間幹線2路線が利用可能となっています。
出 戸	<p>○海や豊かな自然環境に囲まれた良好な住環境の地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・出戸地域は、本市の西側に位置し、西側は日本海と接し、周囲は平地林のみどりに囲まれ、秋田天王線沿いには市民の憩い、レクリエーションの場である鞍掛沼公園（天王グリーンランド）が立地する、海と自然に抱かれた豊かな居住環境の中にあります。 ・出戸浜海水浴場や鞍掛沼公園（天王グリーンランド）内の施設整備により、市民の癒しの場となっている地域で、新庁舎が近接しており、本市の新しい「顔」となっている地域です。 ・民間宅地開発により発展した地域で、周囲を海や平地林のみどりで囲まれ、豊かな自然環境の中で良好な住宅地として発展してきました。また、出戸駅周辺は「湧上市天王出戸地区新ふるさとマイホーム推進事業」（20.7ha）に指定され、戸建て住宅を主体とした計画が平成30年度まで進行中です。 ・日本海沿いに秋田天王線が南北に縦断し、秋田自動車道と連絡する国道101号バイパスが東西方向に伸び、広域的な道路網に恵まれた地域です。 ・地域間を連絡する道路として国道101号、追分や天王・二田地域と連絡する二田出戸追分線、追分出戸線があります。 ・公共交通についてはJR男鹿線の出戸浜駅があり、バス交通は秋田市と天王グリーンランドを結ぶ地域間幹線1路線が利用可能となっています。

地 域	地域の概況及び公共交通の現況
天 王 二 田	<p>○海や八郎湖、豊かな田園環境に囲まれ、スポーツ・文化施設に恵まれた豊かな住環境の地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・天王・二田地域は本市の北西に位置し、西側は日本海、北側は八郎湖に接し、東側には田園地帯が広がり、水とみどりに囲まれた豊かな環境の中に位置しています。八郎湖と接する優良な農地と平地林の間は果樹や畑作が行われている農業地帯です。 ・天王・二田地域は、旧天王町の中心として古くから発展してきた地域で、公共施設が多く立地しています。潟上漁港（天王・江川）を中心に、近海や八郎湖の内水面漁業も盛んでしたが、近年は資源の枯渇や漁業従事者の高齢化等により衰退傾向にあります。 ・東側の八郎湖岸周辺は本市を代表する農業地帯で、区画整理された優良な水田が広がっています。中央部の細長い平地林の中は、集落をはじめ果樹や畑作地帯として利用されています。 ・宅地需要としては、追分地域や出戸地域では秋田市からの転入が多いのに対して、天王・二田地域では域内の核家族化による新築、隣接する男鹿市からの転入が主となっています。 ・主要幹線道路として、地域の西側に国道 101 号が南北に縦断し、その東側に出戸・追分方面と連絡する男鹿昭和飯田川線が整備されています。 ・公共交通は、国道 101 号と男鹿昭和飯田川線の間には J R 男鹿線が整備されており、地域内には上二田、二田、天王の 3 駅が設置されています。また、バス交通は、地域内でマイタウンバス 4 路線が運行されています。

地 域	地域の概況及び公共交通の現況
昭 和 飯 田 川	<p>○八郎湖と周囲に広がる田園と里山のみどりに囲まれた自然豊かな住環境</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昭和・飯田川地域は、大久保地区と飯田川地区で構成され、出羽丘陵と八郎湖に挟まれた地域で、J R 奥羽本線、秋田昭和飯田川線沿いに南北にまちが細長く形成されています。 ・昭和・飯田川地域は、J R 駅を中心に市街地が形成されており、大久保駅周辺には住宅や商店、医療・福祉関連施設が、羽後飯塚駅周辺には住宅や酒造会社等が集積しています。 ・本地域は八郎湖に面しており、八郎湖産の魚等を加工した佃煮が特産となっています。 ・羽後飯塚駅周辺には県内屈指の酒造会社が立地しており、同社の酒蔵をリノベーションした中村征夫フォトギャラリー「ブルーホール」が観光スポットとなっています。 ・地域内には県が整備した昭和工業団地があり、本市の産業の中核を担っており、地域北側の国道7号と国道285号の交差点周辺に大型の商業施設「メルシティ潟上」が立地しています。 ・主要幹線道路は、地域の東側に国道7号が縦断し、中央を東西に国道101号が横断しています。幹線道路としては、井川町方面へ連絡する秋田昭和飯田川線、井川町方面および天王・二田方面へ連絡する男鹿昭和飯田川線が整備されています。 ・公共交通としては、J R 奥羽本線の大久保駅、羽後飯塚駅の2駅があり、両駅とも駅舎を改築しております。バス交通は、秋田駅から五城目を結ぶ地域間幹線1路線が運行しており、地域内でマイタウンバス2路線が運行されています。
豊 川	<p>○出羽丘陵の豊かな自然に抱かれた里山エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・豊川地域は、聖農石川理紀之助の活動拠点であり、産業遺産となった豊川油田や市の交流拠点の中核である「ブルームッセあきた」が立地する、出羽丘陵に抱かれた歴史と文化のある地域です。 ・また豊川地域は、聖農石川理紀之助の活動の拠点としても知られており、石川理紀之助翁遺跡（県指定史跡）の郷土文化保存伝習館に遺著、遺稿、収集物などのほか郷土の歴史、民俗、産業が展示されています。 ・豊川油田跡は、平成19年に近代化産業遺産として認定登録され、現在でも真形集落には天然アスファルトの採掘跡や古井内集落には油井跡を見ることができます。 ・幹線道路は、地域の東西を古井内大久保停車場線が横断し、南北を秋田中央広域農道が縦断しています。 ・公共交通は、地域内でマイタウンバス1路線とデマンド型乗合タクシー1路線が運行されています。

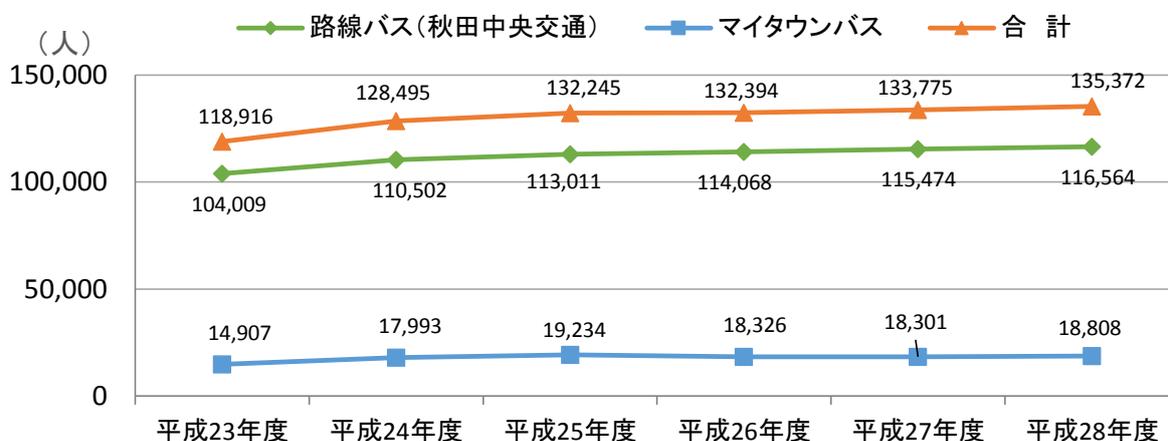
(3) バス路線

① 輸送人員（デマンド型乗合タクシーを除く全路線）

バス輸送人員は全体として増加基調で推移しており、平成23年度（平成22年10月～平成23年9月）の11万8,916人から平成28年度（平成27年10月～平成28年9月）には13万5,372人と13.8%増加していますが、平成26年度以降は総じて伸び悩んでいます。

この期間に対応した潟上市の人口を「秋田県年齢別人口流動調査結果（各年10月1日現在、平成28年は速報）」で見ると、平成23年の34,176人から平成28年は32,809人と4.0%減少しており、近年進む人口減少が伸び悩みの一因と考えられます。

【バス輸送人員の推移】



(単位：人)

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
1 路線バス(秋田中央交通)	104,009	110,502	113,011	114,068	115,474	116,564
2 マイタウンバス	14,907	17,993	19,234	18,326	18,301	18,808
合計	118,916	128,495	132,245	132,394	133,775	135,372

(注) 各年度の期間は前年10月～当年9月。また、秋田中央交通の輸送人員については、各路線のキロ程に対する潟上市のキロ程の割合で按分して算出。

資料：潟上市

② 事業者バス路線

秋田中央交通㈱が2路線を運行しており、地域間幹線として秋田市など市外と市内の拠点を結び、通勤・通学や買物、通院などの市民の移動を支える役割を担っています。平成28年度の輸送人員をみると、全体では11万6,564人と平成23年度に比べて12.1%増加しているものの、前年度比では0.9%の増加にとどまり、増加テンポが鈍化しています。

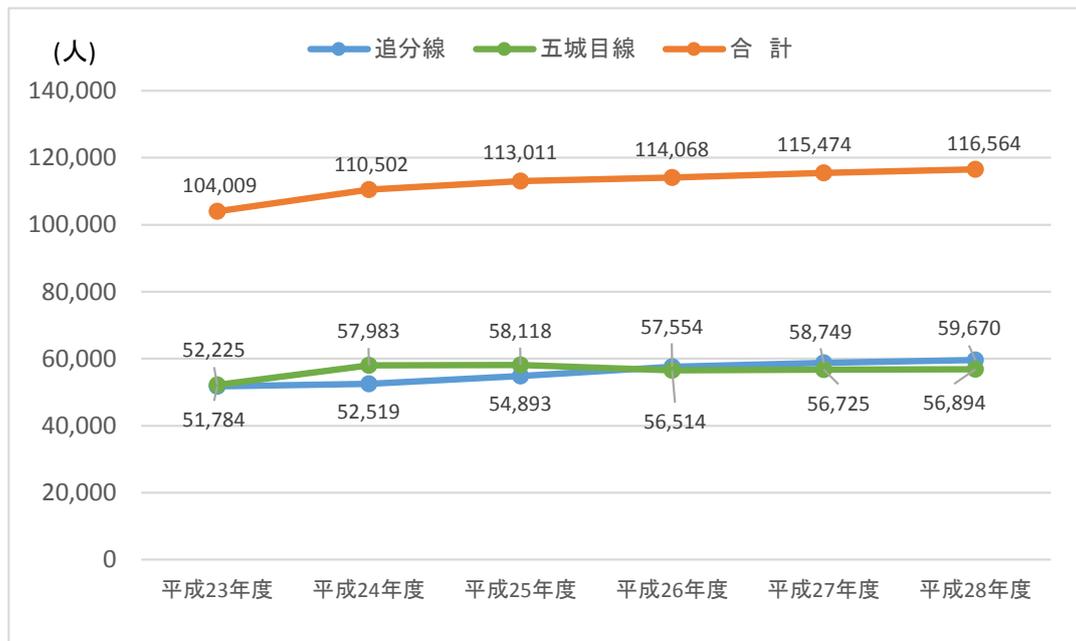
路線別でみると、平成28年度は追分線（3系統合計）が前年度比1.6%増、五城目線が同0.3%増とともに増加しているものの、小幅な増加にとどまっています。また、平成23年度から平成28年度の推移をみると、追分線、五城目線とも5万人台で推移していますが、追分線が増加傾向にある一方で、五城目線は横ばい圏内の動きとなっています。

【事業者バス路線の運行状況（運行主体：秋田中央交通㈱）】

路線名	起点	経由地	終点	キロ程 (km)	現在の運行水準
1 追分線1	秋田厚生医療センター	追分三叉路	天王グリーンランド	15.6 (7.5)	・平日1.5往復 ・土日祝日運休
2 追分線2	秋田駅西口	追分三叉路	天王グリーンランド	21.5 (6.8)	・平日9.5往復 ・土日祝日5.5往復
3 追分線3	秋田駅西口	追分三叉路	秋田県立大学	16.9 (3.0)	・平日2往復 ・土日祝日運休
4 五城目線	秋田駅西口	追分三叉路	五城目バスターミナル	28.3	・平日12往復 ・土日祝日7往復

(注) 表中の () は潟上市内運行距離

【事業者バス路線別輸送人員の推移】



(注) 各年度の期間は前年10月～当年9月。また、輸送人員については、各路線のキロ程に対する潟上市のキロ程の割合で按分して算出。

資料：潟上市

③ マイタウンバス（廃止代替バス路線）

市が実施主体であるマイタウンバスは、平成 22 年度の抜本的な見直しを経て、平成 27 年 5 月の新庁舎開庁に伴い再編され、現在は 8 路線、15 系統が運行しており、域内における市民の移動や広域移動へのアクセスの役割を担っています。

再編後 2 年目であり単純比較はできないものの、平成 28 年度の輸送人員が引き続き 1 万 8,000 人台にとどまっており、大きな再編効果を得るまでには至っていません。

平成 28 年度の路線別輸送人員は、塩口・蒲沼線が 6,551 人と最多で、これに大久保・飯田川線（4,354 人）と豊川線（3,531 人）が続いています。

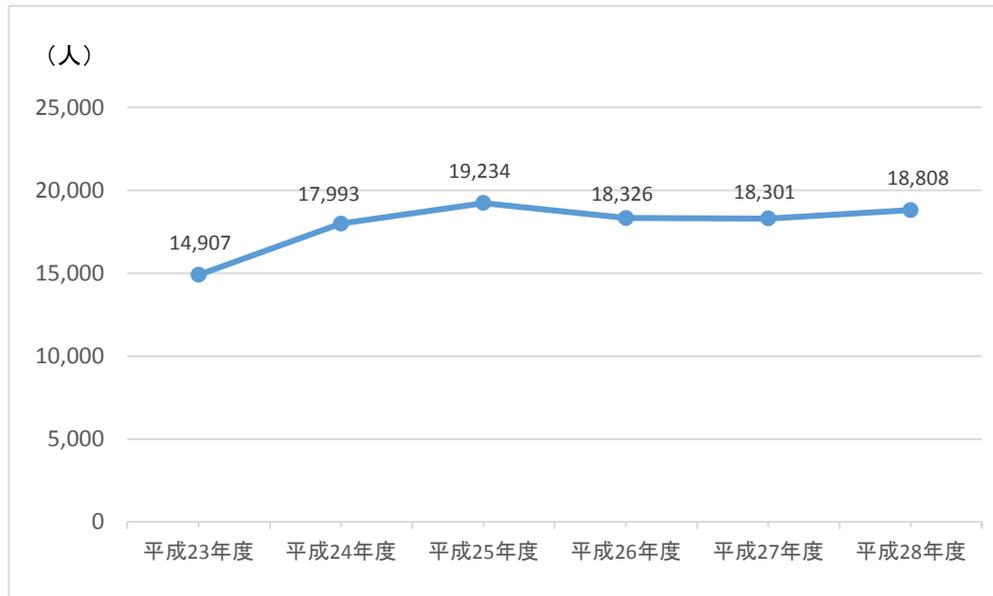
【マイタウンバス（廃止代替バス路線）の運行状況（運行主体：潟上市）】

路線名	起点	経由地	終点	キロ程 (km)	現在の運行水準
1 塩口・蒲沼線1	天王橋	二田駅入口	潟上市役所	14.0	・平日、土曜日各4便 ・日祝日運休
2 塩口・蒲沼線2	天王橋	二田駅	潟上市役所	14.0	・平日、土曜日各2便 ・日祝日運休
3 塩口・蒲沼線3	天王橋	塩口	二田駅	9.8	・平日、土曜日各2便 ・日祝日運休
4 塩口・二田線	天王橋	塩口	潟上市役所	14.4	・平日、土曜日各4便 ・日祝日運休
5 江川・二田線1	天王橋	江川	潟上市役所	8.7	・平日、土曜日各5便 ・日祝日運休
6 江川・二田線2	藤原記念病院前	鶴沼台	潟上市役所	5.9	・平日、土曜日各1便 ・日祝日運休
7 江川・蒲沼線	天王橋	蒲沼	潟上市役所	7.0	・平日、土曜日各6便 ・日祝日運休
8 大久保・飯田川線1	メルシティ潟上	小玉医院	潟上市役所	14.45	・平日、土曜日各7便 ・日祝日運休
9 大久保・飯田川線2	メルシティ潟上	大清水北野	潟上市役所	20.55	・平日、土曜日各1便 ・日祝日運休
10 大清水線1	大久保駅前	研修センター	大清水北野	11.95	・平日、土曜日各1便 ・日祝日運休
11 大清水線2	大久保駅前	小玉医院	大清水北野	6.55	・平日、土曜日各1便 ・日祝日運休
12 野村線1	大久保駅前	天神下	研修センター	6.5	・平日、土曜日各1便 ・日祝日運休
13 野村線2	大久保駅前	小玉医院	研修センター	6.55	・平日、土曜日各1便 ・日祝日運休
14 豊川線1	大久保駅前	昭和東保育園前	古井内上丁	7.2	・平日、土曜日各4便 ・日祝日運休
15 豊川線2	小玉医院	大久保駅前	古井内上丁	7.8	・平日、土曜日各7便 ・日祝日運休

(注) 運行事業者は、秋田中央トランスポート(株)

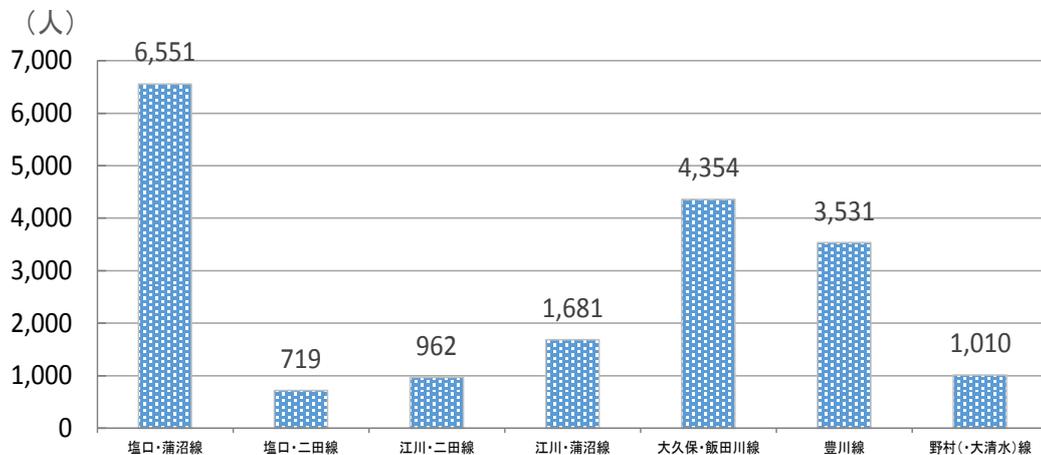
資料：潟上市

【マイタウンバス（廃止代替バス路線）輸送人員の推移】



(注) 各年度の期間は前年10月～当年9月。

【マイタウンバス（廃止代替バス路線）路線毎の輸送人員（平成28年度）】



資料：潟上市

④ デマンド型乗合タクシー

市内のタクシー業者1社が、交通空白地域の解消に向け、平成26年度から豊川地域の株山・真形・草生土地区においてデマンド型乗合タクシーを運行しており（平成26年度と27年度は実証運行、平成28年度から本格運行）、総輸送人員は平成27年度（平成27年4月～平成28年3月）が433人となり、平成26年度（318人）に比べて115人増加しています（運行主体は新昭和タクシー（株））。

(4) 鉄道

本市には、JR 奥羽本線と JR 男鹿線の 2 本の鉄道網があり、多くの市民が市内や市外への通勤・通学等の移動のため市内の 6 駅を利用するなど、地域住民の移動手段として重要な役割を担っています。また、東北各県や首都圏を結ぶ広域幹線として、観光客やビジネス客等の交流人口拡大を通じて、本市の産業や観光振興への寄与度も大きいといえます。

主要駅の利用客をみると、大久保駅や二田駅は利用客も多く市内外への移動手段として重要な役割を果たしていますが、平成 26 年度以降は低調な動きにとどまっています。

鉄道とバスの乗り継ぎについて今回実施の利用者アンケートをみると、乗り継ぎする割合は 1 割未満にとどまっています。

【鉄道（JR 奥羽本線、男鹿線）の運行状況】

○奥羽本線

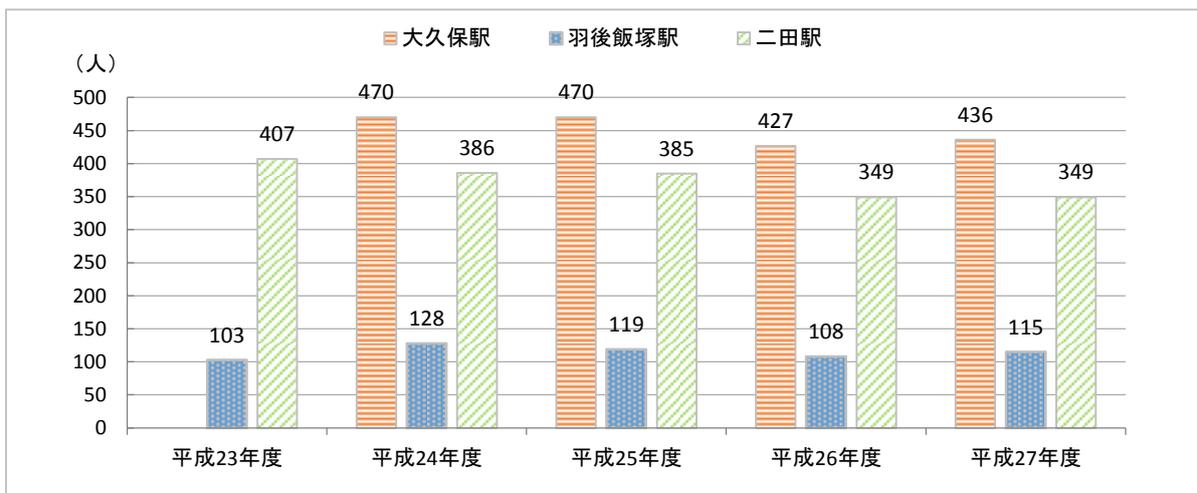
市内駅数	方面	本数	備考
大久保駅、羽後飯塚駅の 2 駅	秋田	上り 21 本	快速 2 本は羽後飯塚駅を通過
	大館	下り 21 本	快速 2 本は羽後飯塚駅を通過

○男鹿線

市内駅数	方面	本数	備考
出戸浜駅、上二田駅、二田駅 天王駅の 4 駅	秋田	上り 15 本	
	男鹿	下り 15 本	

資料：東日本旅客鉄道㈱

【鉄道主要駅乗車人員の推移（1 日平均）】



(注) 平成 23 年度の大久保駅の乗車人員は開示されていない。

資料：東日本旅客鉄道㈱

(5) タクシー

市内において、下表の事業者1社がタクシーを運行しており、市民や本市を訪れる観光客、ビジネス客等の移動を支える交通手段となっています（料金：距離制、時間制）。

事業者名	保有台数	備考
新昭和タクシー株式会社	小型車両：18台	営業用車両

(6) その他の交通

市内におけるその他の交通手段として、スクールバスが運行されています。

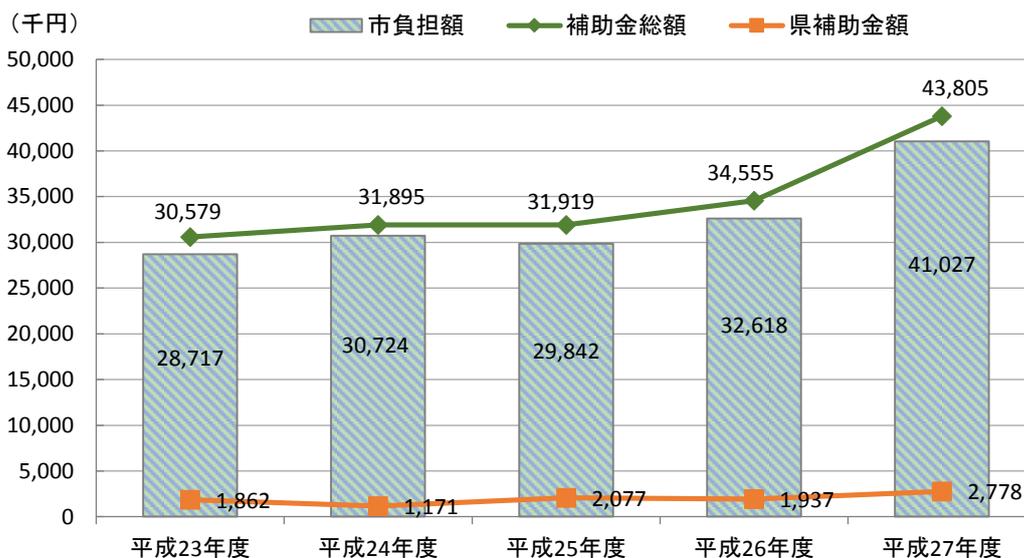
交通手段	概要
スクールバス	本市の委託により、昭和地区の大豊小学校学区において、秋田中央トランスポート(株)がスクールバス2台を朝夕運行しています。

(7) 公共交通に対する財政支出の状況

少子高齢化や人口減少社会の到来に伴う公共交通利用者の伸び悩みに加え、平成27年度は市民の利便性向上に向けたマイタウンバスの路線再編等もあり、本市の財政負担は増加しています。

平成27年度については、補助金総額で約43,805千円が投入され、県の補助金(約2,778千円)を除いた本市の実質的な負担金は41,027千円となっており、効率かつ効果的な運行が課題となっています。

【潟上市の公共交通に係る補助金交付額の推移】



資料：潟上市

(8) 過去の市民意識調査等から見える潟上市の公共交通

①都市計画・まちづくりに関する市民意識調査

■都市計画マスタープラン策定のため、住民の「まち」に対する要望・意識等を把握し、計画づくりの基礎資料とするために実施

■調査対象：18歳以上の住民3,000人

(住民基本台帳より年代別、男女別、地区別は無作為抽出)

■調査の実施時期：平成18年9月17日～10月12日

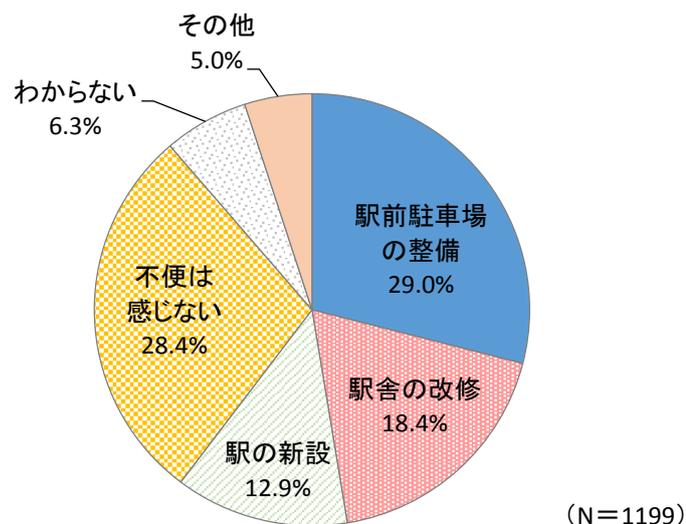
■配布・回収の結果

配布数	回収数	回収率
3,000票	1,222票	40.7%

■調査結果（「公共交通のあり方について」抜粋）

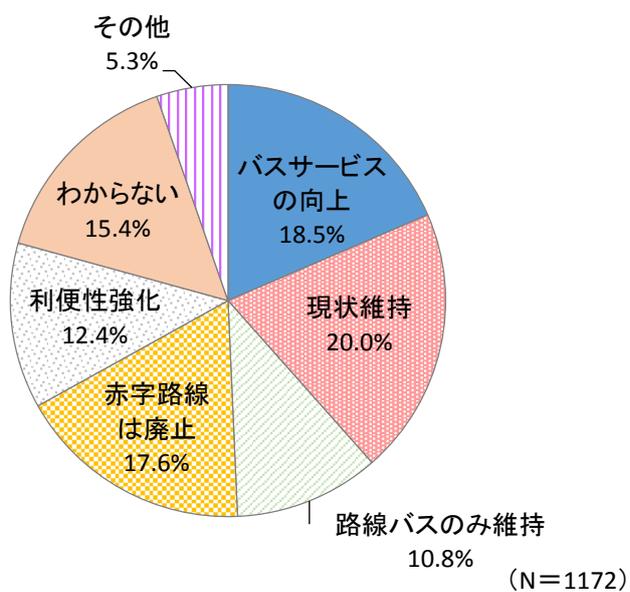
(1) 鉄道のあり方について

- ・全体で最も回答が多かったのは「駅前駐車場の整備」が29.0%、「不便は感じない」が28.4%で相反する意見がほぼ同数でした。
- ・次いで「駅舎の改修」(18.4%)、「駅の新設」(12.9%)の順でしたが、通勤者のほとんどが自動車に依存しながらも、駅前に車を置いて鉄道を利用するパークアンドライドの需要が高まりつつあることがわかります。



(2) バスのあり方について

- ・バスは鉄道よりも利用者が少ないためか「わからない」との回答も15%以上ありました。
- ・「バスサービスの向上」、「バスの利便性強化」、「現状維持」などのバス交通に対する肯定的・積極的意見は約5割、「赤字路線の廃止」、「運行本数の減少」などの消極的意見は3割弱で、どちらかといえば現状のバスサービスに対して肯定的かつ積極的な意見が多くなりました。



資料：潟上市

②潟上市第2次総合計画策定のための市民アンケート調査

■「第2次潟上市総合計画」の策定にあたって、市民の意識構造の実態を把握し、計画づくりの基礎資料とするために実施

■調査対象：18歳以上の住民2,000人

(住民基本台帳より年代別、男女別、小学校区別に無作為抽出)

■調査の実施時期：平成26年9月

■配布・回収の結果

配布数	回収数	回収率
2,000票	860票	43.0%

■「潟上市の各環境に関する満足度」(抜粋)

■評価方法

潟上市の各環境について、現在どの程度満足しているかを把握するため、生活環境・安全・産業/観光・健康/医療/福祉・教育/文化・住民参画/行財政の6分野30項目を設定し、項目ごとに「満足している」、「どちらかといえば満足している」、「どちらともいえない」、「どちらかといえば不満である」、「不満である」の5段階で評価してもらい、その結果を加重平均値〔※後述参照〕による数量化で評価点(満足度：最高点10点、中間点0点、最低点-10点)を算出しました。

$$\begin{array}{l}
 \text{評価点} = \frac{\begin{array}{l} \text{「満足している」の回答者数} \times 10 \text{点} \\ + \\ \text{「どちらかといえば満足している」の回答者数} \times 5 \text{点} \\ + \\ \text{「どちらともいえない」の回答者数} \times 0 \text{点} \\ + \\ \text{「どちらかといえば不満である」の回答者数} \times -5 \text{点} \\ + \\ \text{「不満である」の回答者数} \times -10 \text{点} \end{array}}{\begin{array}{l} \text{「満足している」、「どちらか} \\ \text{といえば満足している」、「ど} \\ \text{ちらともいえない」、「どちら} \\ \text{かといえば不満である」、「不} \\ \text{満である」の回答者数} \end{array}}
 \end{array}$$

※この算出方法により、評価点(満足度)は10点~-10点の間に分布し、中間点の0点を境に、10点に近くなるほど評価は高いと考えられ、逆に-10点に近くなるほど評価が低いと考えられます。

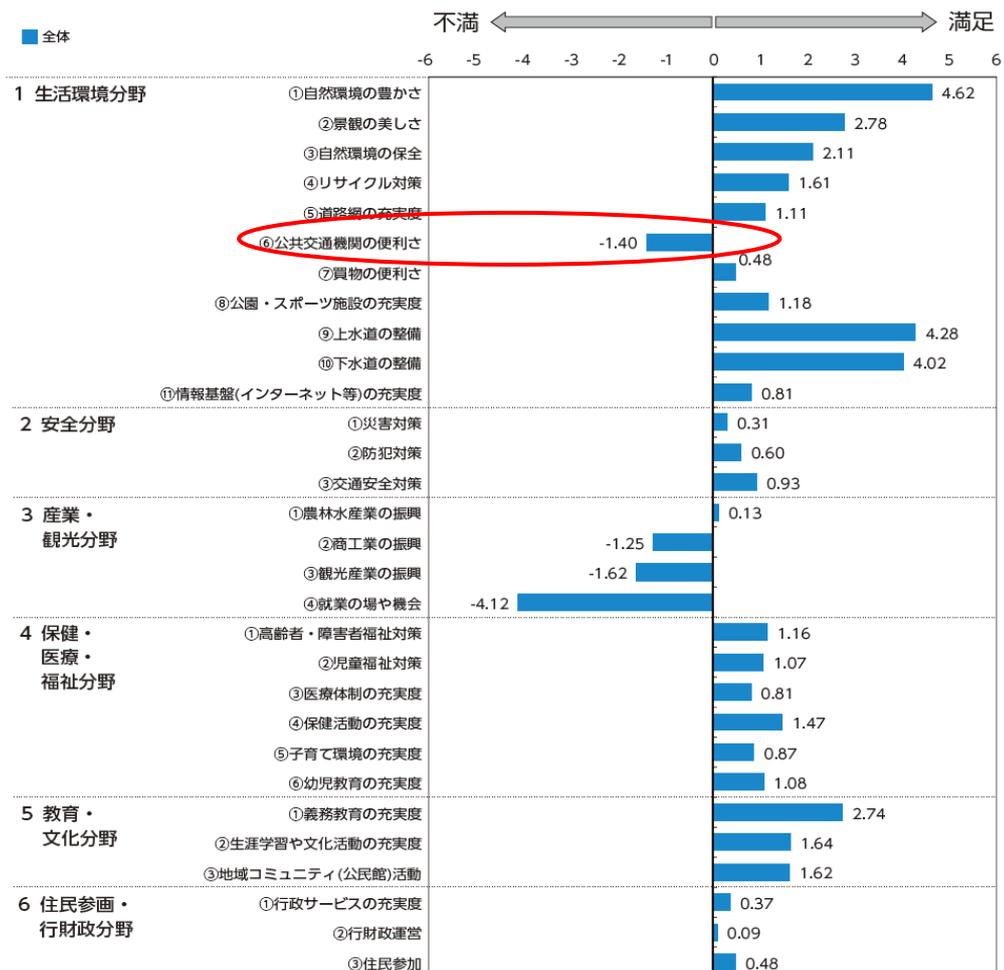
■調査結果

●調査結果をみると、「公共交通の便利さ」についての評価点は-1.40 となりました。評価がマイナスとなったのは30項目中4項目のみで、満足度の低さがうかがえる結果となっています。

	全 体	ポイント
上位5位	1-①自然環境の豊かさ	4.62
	1-⑨上水道の整備	4.28
	1-⑩下水道の整備	4.02
	1-②景観の美しさ	2.78
	5-①義務教育の充実度	2.74
下位5位	3-④就業の場や機会	-4.12
	3-③観光産業の振興	-1.62
	1-⑥公共交通機関の便利さ	-1.40
	3-②商工業の振興	-1.25
	6-②行財政運営	0.09

市の各環境に関する満足度（全体）

（単位：評価点）



資料：潟上市

(9) 公共交通（バス路線等）の問題点

既存の統計資料や交通事業者等のデータのほか、公共交通の利用客やバスの運転士等へのヒアリングをもとに、本市の路線バス等の問題点を以下にまとめます。

◇利用客の伸び悩み

- ・人口減少と少子高齢化が同時に進むなか、近年は公共交通の利用客数が伸び悩んでいます。
- ・平成 27 年の路線再編後もマイタウンバスの利用客が伸び悩んでいるほか、民間事業者バス路線も五城目線の利用客が低調にとどまっています。

◇重複路線の存在などによる非効率な運行

- ・マイタウンバスの一部に重複して運行している路線が存在し、そのため利用状況が低調で、非効率な運行となっている路線が見られます。

◇乗り継ぎの不便性

- ・公共交通利用者等へのヒアリングを通じて、バスとバス、鉄道とバスの乗り継ぎについて、乗り継ぎ場所や時間など乗り継ぎ環境の悪さを挙げる声が聞かれます。

◇交通空白地域や交通不便地域の存在

- ・地域の中心地や主要な道路から離れた集落などに交通空白地域が存在するほか、便数が少なく、バス停まで遠いなど公共交通の利用が不便な地域が存在しています。
- ・出戸地域や追分地域の新興住宅地に交通空白地域が存在するほか、五城目線や追分線のバス路線から離れた地域に交通不便地域が存在しています。

◇広域性を欠いたバス路線の存在

- ・2本の鉄道網と民間バス路線の運行により、県外や他市町村への移動に関する広域性はカバーされていますが、マイタウンバスの着地点から他市町村への移動について不便な地域が存在しています。

◇観光拠点間における周遊性の不足

- ・「天王グリーンランド」、「ブルーメッセあきた」、「ブルーホール」等の主な観光施設のネットワーク化による観光振興に向けた取り組みを進める中で、施設間を直通で結ぶバス路線がないことから、市民や本市を訪れる観光客の周遊性は低い状況にあります。

◇市の財政負担の増加

- ・平成 27 年再編実施後のマイタウンバス事業の経費の増加や、マイタウンバスの利用者の伸び悩みなどに伴う事業収支の悪化により、近年は路線維持に係る市の補助金が増加傾向にあります。

➤ 第4章 アンケート調査結果

本計画を作成するにあたり、本市における生活路線を中心とした路線バスの利用実態や移動の状況等を把握し、調査結果から問題点や課題を抽出するため、広く市民を対象とした「日常の移動と地域の公共交通に関する調査（以下、市民アンケート調査）」を実施しました。

また、路線バスと鉄道（JR）利用者を対象に「利用者アンケート調査」を実施し、利用目的や利用区間、利用する理由など、実際の利用状況について聞き取り調査を実施しました。

以下に、3つのアンケート調査結果についての概要を総括します（詳細については巻末の資料編を参照）。

【調査の概要】

調査名称	調査対象・調査方法	調査期間・回収状況等
1. 市民アンケート調査 (日常の移動と地域の公共交通に関する調査)	平成28年9月30日現在の市内在住者（15歳以上）から3,000人を無作為抽出し、郵送配布、郵送回収	<ul style="list-style-type: none"> 平成28年10月17日（月）～平成28年11月2日（水） 配布数：3,000票 回収数：1,349票 回収率：45.0%
2. 路線バス利用者アンケート調査	対象路線バス（市内の路線バス全路線）車内におけるヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> 平成28年11月4日（金）、5日（土）、12日（土） 回収数：222票
3. 鉄道（JR）利用者アンケート調査	市内JR全駅（6駅）の乗降客を対象に各駅におけるヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> 平成28年11月13日（日）、14日（月） 回収数：494票

1. 市民アンケート調査結果の総括

◇現在の移動と将来（5年後）の移動

- ・現状では「誰かの助けがあればできる」と「行きたいができない」を合わせた「単独の移動が困難」の割合が総じて1割前後と、いずれの移動先でも低い割合にとどまっています。ただし、5年後の移動については「買物先」、「かかりつけ医」への移動など、総じてみれば2割前後の方が将来の移動に不安を感じています。
- ・免許のない方の現在の移動についてみると、「単独の移動が困難」の割合は「衣料品の買物」で5割台、「かかりつけ医」への移動で4割台と特に高くなっています。
- ・日常的な外出先についてみると、全体では外出することが一番多い地域は「秋田市」となっており、以下は「天王・二田・湖岸」、「追分」の順となっています。地域別にみると、外出することが一番多い地域を「秋田市」とした地域は追分と出戸で、「大久保」とした地域は大久保と豊川となっており、天王・二田・湖岸と飯田川では居住地域内での外出が最も多くなっています。総じて各地域とも秋田市への外出が多い傾向にあります。

また、追分と出戸では「秋田市」への外出機会が特に多く、次いで「追分」も高い割合で続いており、一方、他の市域への移動機会については総じて低い割合となっています。

◇路線バスの利用者の状況

- ・平成28年5月以降から調査時点までに移動にバスを利用した人は全体の6.3%と低い割合にとどまっています（免許保有者：2.7%、免許非保有者：19.3%）。
- ・利用目的は通院の割合が4割以上と特に高く、次いで買物が2割台で続いています。また、利用頻度については、通勤と通学の割合がともに1割未満と低いこともあって、月1日以下の利用が5割近くと高い割合を占めています。
- ・路線バスへの不満感は、「運行本数」が6割台、「運行時間帯」が5割台と特に不満感が強く、「待合環境」と「情報提供」も3割台と他の項目より高めの割合を示しています。

◇利用しない人の状況

- ・路線バスに関する認識については、「バス停の位置」や「バスの乗り方」の割合が高い一方、「運行経路」や「おおよその運賃」など、実際のバス利用にあたって必要な情報の認知度は低くなっています。
- ・利用しない理由については、「他の交通手段で移動」が8割台と特に高くなっています。

◇公共交通の必要性

- ・公共交通は「地域にとって必要」とする割合が8割以上を占め、「自分にとって必要」も6割台と高く、また、「行政の財政支援が必要」とする割合も7割近くを占めています。

◇公共交通に対して求めること

- ・路線バスに求めることについては、「鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎがよくなること」の割合が4割台で最も高く、「主要施設を循環すること」、「運賃が安くなること」、「市内中心部、駅へ乗り継ぎなしでいけること」、「集落をきめ細かく運行すること」も4割前後と高い割合を示しています。

◇自由記述の内容

- ・自由記述の内容を分析すると、「運行ルート」（新たなルートの設定、マイタウンバスの運行など）に関する記述が最も多く、「情報提供」（情報不足、周知の徹底など）、「運行本数」（運行本数の増加など）、「効率化」（バスの小型化、バス運行全般など）に関する記述も比較的多く見られます。
- ・将来に関する記述については、「将来の必要性」（現在は利用していないが、今後利用すると思われる）についての記述が多く、これに「将来の不安」（自身の高齢化などに伴う移動の不安）、「現状維持・存続」（継続的な運行）を加えた今後の運行の継続を望む記述が自由記述全体の2割近くとなっています。

2. 路線バス利用者アンケート調査結果の総括

◇利用者の属性等

- ・年齢別では60歳以上の年代の合計と女性の割合がともに7割以上と高く、主な利用者層となっており、地域別では天王・二田・湖岸の割合が3割台と高くなっています。

◇利用目的

- ・利用目的は、買物、通院、趣味・娯楽、通勤、通学、仕事などの順に高くなっています。買物、通院、趣味・娯楽の上位3位までを合計した割合が5割以上を占めています。

◇利用区間等

- ・目的地は、「天王グリーンランド」が30人と最も多く、これに「自宅」、「秋田市」、「藤原記念病院」などが続いています。
- ・利用区間は、乗車バス停、降車バス停とも「天王グリーンランド」が最多となっており、以下は駅や学校、病院、商業施設などが続いています。

◇運賃

- ・片道の移動にかかる運賃は平均240.1円ですが、500円以上の利用者も13%程います。また、市内の地域別では出戸と追分が300円台と高くなっています。

◇利用する理由

- ・利用する理由は、「近くに停留所がある」が6割台で最も多く、次いで「他に移動手段がない」が4割近く、「移動の目的に合う路線が運行している」と「利用しやすい運賃だから」が2割台で続いています。

◇自由回答の内容

- ・自由回答の内容を分析すると、「運行本数」と「乗り継ぎ」に関する内容が同率で最多となり、以下は「バス停」、「時間帯」、「運賃」、「現状に満足」などが続いています。

3. 鉄道(JR)利用者アンケート調査結果の総括

◇利用者の属性等

- ・年齢別では10歳代の割合が3割以上と最も高く、これに50歳までの各年代の割合を加えると7割近くとなり、総じて現役世代の利用が多くなっています。

◇利用目的

- ・利用目的は、通学、通勤、買物、趣味・娯楽、通院、仕事の順に高くなっており、通学、通勤、買物の上位3位までを合計した割合が6割以上を占めています。

◇利用区間等

- ・目的地は、「秋田市」が135人、「秋田駅前商業施設等」が52人と秋田市への移動が特に多くなっています。
- ・利用区間は、乗車駅は「大久保」、降車駅は「秋田駅」がそれぞれ最多となっています。
- ・片道の移動にかかる運賃は平均630.1円で、運賃水準は「200～490円」が7割近くを占めます。また、通勤・通学利用の多さもあり、定期券の使用が4割台となっています。

◇利用する理由

- ・利用する理由は、「近くに駅がある」が5割台で最も多く、これに「移動の目的に合うJRが運行している」が3割台、「他に移動手段がない」が3割近くで続いています。

◇自由回答の内容

- ・自由回答の内容を分析すると、「運行本数」に関する内容が2割台で最も多く、これに「時間帯」、「待合環境」、「現状維持・存続」に関する回答が1割台で続いています。

➤ 第5章 潟上市の地域公共交通に関する主な課題

1. 各調査の主な内容(問題点等)

第3章の本市の公共交通の現状(現況調査)、第4章の市民アンケート調査及び路線バス・鉄道利用者アンケート調査の内容から、公共交通の問題点等について以下に整理します。

公共交通の現状(現況調査)	市民アンケート調査
<p>【公共交通の利用状況】 ◇利用客の伸び悩み ・近年は公共交通の利用客数が総じて伸び悩んでおり、平成27年の路線の抜本的再編後もマイタウンバスの利用客が低調にとどまっています。</p> <p>【路線の状況等】 ◇重複路線の存在などによる非効率な運行 ・マイタウンバスの一部に重複路線があり、利用が低調で非効率な運行となっています。 ◇乗継ぎ不便性 ・バスと鉄道など公共交通間の乗り継ぎ環境が悪く、不便な地域があります。 ◇交通空白地域や交通不便地域の存在 ・市内にマイタウンバス等の運行がない交通空白地域や、便数が少ない交通不便地域が複数あります。 ◇広域性を欠いたバス路線の存在 ・総じてみれば鉄道や民間事業者バスの運行で広域性がカバーされていますが、マイタウンバス路線の一部に他市町村への移動が確保されていない地域が見られます。 ◇観光拠点間における周遊性の不足 ・「天王グリーンランド」や「ブルーメッセあきた」、「ブルーホール」などの観光施設や公共施設間がネットワーク化されておらず、市民や観光客の周遊性が低い状況にあります。</p> <p>【財政状況】 ◇市の財政負担の増加 ・総じてバス利用者が伸び悩むなか、平成27年のマイタウンバスの再編実施後の経費の増加もあり、近年は路線維持に係る市の補助金が増加傾向にあります。</p>	<p>【公共交通の利用状況】 ・平成28年5月以降から調査時点までのバス利用者は全体の6.3%と極めて低い割合にとどまっています。(免許保有者：2.7%、免許非保有者：19.3%)</p> <p>【日常の移動状況】 ・移動先別にみると、現状では「単独の移動が困難」の割合が総じて1割前後と低い割合ながら、5年後の移動については総じて2割前後が不安感を示しています。 ・日常的な外出先については、全体では外出することが一番多い地域は「秋田市」となっており、以下は「天王・二田・湖岸」、「追分」の順となっています。地域別では、追分と戸で秋田市への移動が特に多くなっています。</p> <p>【バス利用に関する主な内容】 ・バス利用者の路線バスへの不満感は、「運行本数」が6割台、「運行時間帯」が5割台と高くなっています。 ・非バス利用者のバスに関する認識については、「運行経路」や「運賃」に関する認知度が低くなっています。 ・市民が路線バスに求めることは、「乗り継ぎがよくなること」が4割台で最も高く、次いで「主要施設を循環すること」が同じく4割台で続いています。</p> <p>【自由記述の内容等】 ・自由記述の内容を分析すると、「運行ルート」(新たなルートの設定、マイタウンバスの運行など)に関する記述が最も多く、次いで「情報提供」(情報不足、周知の徹底など)が多くなっています。 ・将来に関する記述については、「将来の必要性」(現在は利用していないが、今後利用すると思われる)についての記述が多く見られます。 ・公共交通が「地域にとって必要」とする割合が8割以上を占め、「自分にとって必要」も6割台と高く、また、「行政の財政支援が必要」が7割近くを占めています。</p>

路線バス利用者調査	鉄道（JR）利用者調査
<p>【利用状況等】</p> <p>◇主な利用者層</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の属性でみると、60歳以上の年代と女性の割合がともに7割以上と高く、主な利用者層となっています。地域別（居住地）では、天王・二田・湖岸の割合が3割台と他の地域より高くなっています。 <p>◇利用目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用目的は、買物、通院、趣味・娯楽、通勤、通学などの順に高くなっており、買物、通院、趣味・娯楽の上位3位までを合計した割合が5割以上となっています。 <p>◇利用区間等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用の目的地は、「天王グリーンランド」が30人と最も多く、これに「自宅」、「秋田市」、「藤原記念病院」などが続いています。 ・利用区間については、乗車バス停、降車バス停とも「天王グリーンランド」が最多となっており、以下は駅や学校、病院、商業施設などが続いています。 <p>◇利用運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・片道の移動にかかる運賃は平均240.1円ですが、500円以上の利用者も13%程います。また、市内の地域別では出戸と追分地域が300円台と他の地域に比べて高くなっています。 <p>◇利用する理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用する理由は、「近くに停留所がある」が6割台と最多で、これに「他に移動手段がない」が4割近く、「移動の目的に合う路線が運行している」と「利用しやすい運賃だから」が2割台で続いています。 <p>【自由回答の主な内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自由回答の内容を分析すると、「運行本数」と「乗り継ぎ」に関する内容が同率で最多となっており、以下は「バス停」、「時間帯」、「運賃」、「現状に満足」などの順となっています。 ・具体的には、「便数を増やしてほしい」、「JRと時間を合わせてほしい」、「バス停が遠い」、「運賃が高い」、「時間が合うバスがほしい」、「バスがあつてありがたい」、「日祭日も運行して欲しい」等の意見があります。 	<p>【利用状況等】</p> <p>◇主な利用者層</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年齢別では10歳代の割合が3割以上と最も高く、これに50歳までの各年代の割合を加えると7割近くとなります。総じて通学・通勤などの現役世代の利用が多くなっています。 <p>◇利用目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用目的は、通学、通勤、買物、趣味・娯楽、通院、仕事の順に高くなっており、通学、通勤、買物の上位3位までを合計した割合が6割以上を占めています。 <p>◇利用区間等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用の目的地は、「秋田市」が135人と最多で、次いで「秋田駅前商業施設等」が52人で続き、秋田市への移動が特に多くなっています。 ・利用区間については、乗車駅は「大久保」、降車駅は「秋田」がそれぞれ最多となっています。 <p>◇利用運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・片道の移動にかかる運賃は平均630.1円で、運賃水準は「200～490円」の運賃水準が7割近くを占め、また、通勤・通学利用が多いことから、4割以上が定期券の使用となっています。 <p>◇利用する理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用する理由は、「近くに駅がある」が5割台と最多で、これに「移動の目的に合うJRが運行している」が3割台、「他に移動手段がない」が3割近くで続いています。 <p>【自由回答の主な内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自由回答の内容を分析すると、「運行本数」に関する内容が2割台で最も多く、これに「時間帯」、「待合環境」、「現状維持・存続」に関する回答が1割台で続いています。 ・具体的には、「列車の本数を増やしてほしい」、「1時間に1本ほしい」、「13時台の列車がない」、「待合が寒い」、「JRがあつて助かる」、「駅からバスのアクセスが悪い」、「駅まで遠い、バスがない」等の意見があります。

2. 主な課題の整理

前述の現況調査や市民アンケート調査、路線バスや鉄道の利用者に対するアンケート調査からうかがえる公共交通に関する問題点の解決に向け、以下の4つの課題を設定します。

(1) 移動ニーズに即していない運行路線の存在や、鉄道・民間路線バスとの乗り継ぎ不便性の改善

問題点等	調査区分
・マイタウンバスについて、天王・二田地域や昭和・飯田川地域に路線の重複があり、利用者の分散によって、塩口・二田線など利用が極めて少ない路線があります。	・現況調査
・昭和地域において、野村・大清水線など地域を運行するマイタウンバスの利用率が低調に推移しています。	・現況調査
・マイタウンバスの運行がない追分地域と出戸地域では、秋田市への移動機会が特に多く、一方、市内の他地域への移動機会が総じて少ない状況にあります。同地域の振興住宅地等においてはマイタウンバスや民間事業者バスがないことへの不満感がうかがえます。	・現況調査 ・市民アンケート
・地域によっては、乗り継ぎ拠点が明確でない運行となっており、乗り継ぎ環境や市内のアクセス環境が悪い地域や、効率的な運行となっていない路線が見られます。	・現況調査
・路線バス等に求めることについては、「鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎがよくなること」の割合が4割台と最も高く、次いで「主要施設を循環すること」が同じく4割台で続いています。	・市民アンケート

(2) 交通空白地域や不便地域の移手段の確保

問題点等	調査区分
・市内に幹線及び既存バス停から半径500mの範囲の外側にあつて、既存バス等の運行がない交通空白地域が6地域確認されており、交通弱者などの日常の移動が不便な状況にあります。	・現況調査 ・市民アンケート
・出戸地域の細谷・出戸新町・三軒屋は人口増加地域であるものの、路線バスの運行がない交通空白地域となっており、今回の市民アンケート調査においても、マイタウンバスや民間事業者路線バスが運行されていないことへの不公平感や不満感を示す意見が複数寄せられています。	・現況調査 ・市民アンケート
・路線バスに対する満足度については、不満とする割合が「運行本数」で6割台、「運行時間帯」で5割台と高く、地域の路線バスの運行について不便を感じている住民が多くなっています。また、利用者アンケートにおける意見・要望においても、路線バス、鉄道ともに「運行本数」と「時間帯」の割合が高くなっています。	・市民アンケート ・利用者アンケート

(3) 路線持続に向けた運行収支の改善

問題点等	調査区分
<ul style="list-style-type: none"> 平成 27 年 5 月の新庁舎開庁に合わせたマイタウンバスの路線再編後の経費の増加や、マイタウンバスや民間路線バスの利用低調による運行収支の悪化に伴い、近年は路線維持のための財政負担が増加傾向にあります。 	<ul style="list-style-type: none"> 現況調査
<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケートにおいて公共交通は「地域にとって必要」とする割合が 8 割以上を占め、「自分にとって必要」も 6 割台と高く、また、「行政の財政支援が必要」とする割合も 7 割近くを占めています。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケート

(4) 公共交通に対する認知度の向上

問題点等	調査区分
<ul style="list-style-type: none"> 平成 28 年 5 月以降から調査時点までに路線バスを利用した市民の割合は、全体の 6.3%と極めて低い割合にとどまり、日頃のバスの利用率の低さがうかがえる結果となっています。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケート
<ul style="list-style-type: none"> 路線バスに関する認識については、「バス停の位置」等については認知されていますが、「おおよその運賃」や「運行経路」などの実際の利用にあたって必要な情報を知らない市民が多く見られます。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケート
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に対する意見・要望（自由記述）については、運行ルートに関する意見・要望に次いで、情報提供に関する内容が多くなっています。また、意見・要望の内容を具体的にみると、自地域においてマイタウンバスが運行していることや、路線マップと時刻表が発行されていることを知らない内容のコメントが複数あります。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケート

➤ 第6章 潟上市地域公共交通網形成計画

1. 目指す地域の将来像と公共交通の役割

本市の公共交通は、鉄道と高速道路を含む道路網の整備により広域交通網が構築されており、鉄道路線とバス路線を中心に、買物・通院・通勤・通学など市民の市内外への移動を支えているほか、観光やビジネスなど様々な目的に対応した移動手段として重要な役割を担っていますが、公共交通の確保や維持に向けて取り組むべき課題も多く存在します。

本市では平成28年3月に、これまで推進してきた市民と行政の協働によるまちづくりの流れを継承しつつ、これからの10年にふさわしい誇りの持てる市の創造を図るため、「第2次潟上市総合計画」を策定し、目指す地域の将来像を「みんなで創る しあわせ実感都市 潟上～文化の風薫る 笑顔あふれるまち～」と設定しています。また、本市の都市の将来ビジョンと基本的な方針を示した「潟上市都市計画マスタープラン」では、まちづくりの基本理念と将来像の実現に向け、交通拠点の配置や公共交通重視型のまちづくり推進方針が示されています。

こうしたまちづくりの基本理念に即し、目指す将来像の実現のために、本市の公共交通には各地域に多核分散する拠点や地域を地域特性に応じた交通手段で結び、円滑な市域の移動を確保することに加え、県内外の他地域との交流を通じた活性化への貢献など、重要な役割が求められています。今後、高齢化と人口減少がさらに加速し、交通弱者が増加する一方で、利用者の減少が見込まれるなか、公共交通がその役割を果たしていく上で、地域の公共交通機関の連携によるネットワーク化された総合的な交通網の形成に対する重要性が一段と増しています。

【潟上市における公共交通の主な役割】

種別	路線区分	路線名	主な役割
鉄道	広域路線	JR奥羽本線	市外・県外と市内の各地域拠点を結び、市民の都市部等への移動のほか、観光やビジネス客等の広域的な移動を支える役割
		JR男鹿線	
路線バス	地域間幹線	追分線(秋田厚生医療センター～天王グリーンランド)	隣接する市町及び地域の中心拠点等を結び、幹線として多くの市民の移動を支える役割
		追分線(秋田駅西口～天王グリーンランド)	
		追分線(秋田駅西口～秋田県立大学)	
		五城目線	
	フィーダー系統	塩口・蒲沼線1	郊外地域や市内の中心拠点等を結び、郊外地域の移動や市内各地域間の移動を支える役割
		塩口・蒲沼線2	
		塩口・蒲沼線3	
		塩口・二田線	
		江川・二田線1	
		江川・二田線2	
		江川・蒲沼線	
		大久保・飯田川線1	
		大久保・飯田川線2	
		大清水線1	
		大清水線2	
		野村線1	
	野村線2		
豊川線1			
豊川線2			
その他生活に必要な路線	株山・真形・草生土 (デマンド型乗合タクシー)	株山・真形・草生土 (デマンド型乗合タクシー)	郊外地域と地域拠点の指定施設等を結び、交通空白地等において必要とされる移動を支える役割
		一般タクシー (市内全域)	鉄道、路線バス等で対応できない移動を支える役割
タクシー			

2. 計画の理念及び基本方針

本市が目指すまちづくりの将来像を実現するために、公共交通がその役割を果たしていく上で、市民の生活圏内における移動の確保や外出機会の増加を最重要と考え、本計画の基本となる理念や方針を次のように定め、市民、交通事業者、行政が連携し主体的に取り組むことで、将来にわたり持続可能な公共交通網の構築を進めます。

【理念（将来像）】

安心・快適な住みよいまちの公共交通

本市の公共交通の役割は、市内の各地域や拠点間を地域特性に応じた交通手段で結び、あわせて広域性を確保するなど、公共交通機能の向上を図り、市民に必要な公共交通サービスを提供することによって、交通弱者を中心に誰もが買物や通院、通勤、通学等の目的に応じて安心・安全に利用できる環境をつくり、快適で住みよいまちづくりに主体的に関わることを考えます。

基本方針1 市民の交通手段の転換を促す公共交通の利便性向上

本市の公共交通が持続的にサービスを提供していくためには、地域公共交通全体の利用者の増加が必要です。先に示した基本理念に添って効果的な施策を実施することによって、公共交通の一層の利便性向上を図り、本市の豊かな自然を守るために環境負荷の軽減も視野に入れ、市民が「マイカーよりも公共交通を利用したい」と思えるような利用者ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築を目指します。

基本方針2 市民自らが地域の生活移動を支える意識・機運の向上

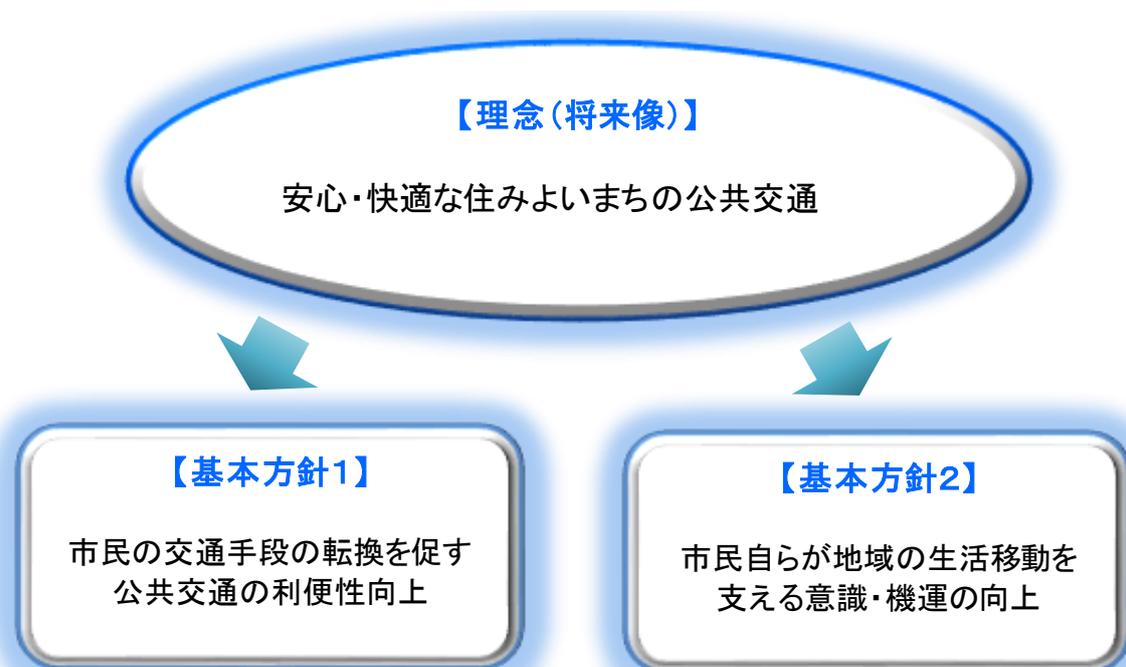
本市は、これまで市民が主人公という考えのもと、「潟上市自治基本条例」を制定し、市民が主体的に市政に参画・協働する仕組みをつくり「市民による市民のためのまちづくり」を推進してきました。将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築についても、こうした市民と行政が協働で取り組むまちづくりの観点で推進することとし、交通事業者のほか、城内企業、関係団体等も含め、本市全体で公共交通の利用促進に取り組み、「市民がしあわせを感じることができるまちづくり」の実現に向けて、市民自らが利用者として地域の公共交通を支える意識の醸成を図ります。

3. 計画の区域と計画期間

本計画の区域は、潟上市全域とします。

本計画の計画期間は、平成 29 年度から平成 33 年度までの 5 か年とします。ただし、計画期間内においても必要に応じ、計画の見直しを実施します。

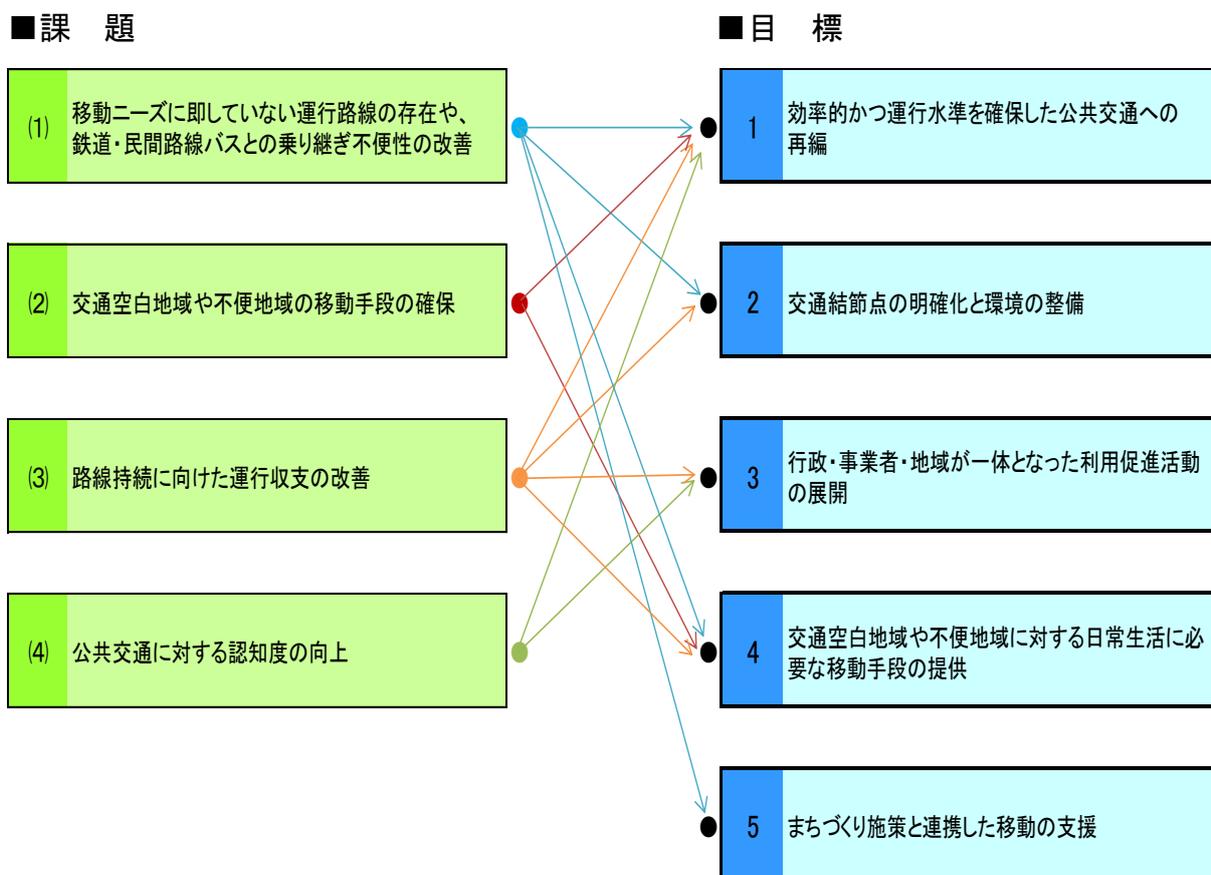
【計画の体系図】



4. 計画の目標

第5章で整理した本市の公共交通に関する課題を克服し、目指す本市の将来像を具現化するため、5つの目標を設定し施策を実施します。

【公共交通に関する課題と目標の相関図】



目標 1 効率的かつ運行水準を確保した公共交通への再編

路線のもつ機能を最大限発揮させ、利便性の向上を目指します。

【施策イメージ】

- ・重複路線の見直しによる、利用者の集約及び運行の効率化を推進します。
- ・路線の役割に応じて必要とされる時間帯、便数の運行を確保します。
- ・利用率の低い路線について、デマンド方式を導入し、必要な便数を確保します。
- ・幹線、支線の役割を明確にし、わかりやすい路線にします。

【課題への対応】

- ・課題（1）…市内の重複路線を解消し、移動ニーズに即した運行を実施します。また、乗り継ぎを想定した再編により、路線効率化を図ります。
- ・課題（2）…必要とされる移動手段を導入し、利便性を確保します。
- ・課題（3）…効率的な路線や運行方法を導入し、行政の財政負担を軽減します。
- ・課題（4）…シンプルで分かりやすい路網に再編することで認知度向上を図ります。

目標 2 交通結節点の明確化と環境の整備

公共交通機関相互が連携し、面的なネットワークを形成するために、鉄道駅や地域拠点における乗り継ぎ環境の整備により交通結節点での利便性向上を目指します。

【施策イメージ】

- ・駅や公共施設・観光施設など待合しやすい場所を結節点とする運行経路に見直します。
- ・ハブ拠点及びバス車内において乗り継ぎ利用に必要な情報を提供します。
- ・市内のバス路線における乗り継ぎ割引制度の導入を検討します。

【課題への対応】

- ・課題（1）…ハブ拠点での円滑な乗り継ぎ環境を整備することにより、利便性を損なわない路線効率化を図ります。
- ・課題（3）…乗り継ぎ割引制度導入を検討し利用者負担の軽減や乗り継ぎ抵抗感の解消を図ります。

目標 3 行政・事業者・地域が一体となった利用促進活動の展開

市民や各種団体と連携し公共交通を全体で育むことで、意識の醸成や地域の活性化につなげます。

【施策イメージ】

- ・時刻表やマップの配布、広報等を通じた情報提供を実施します。
- ・観光、商工業者と連携しバス利用者への優遇や特典付与を実施します。

【課題への対応】

- ・課題（３）…利用促進により利用者の増加を目指し、相乗効果により行政の財政負担の軽減を図ります。
- ・課題（４）…公共交通の情報提供や各種団体及び地域住民と連携し、認知度の向上を図ります。

目標 4 交通空白地域や不便地域に対する日常生活に必要な移動手段の提供

人口分布の状況を加味し、利用需要に見合った運行形式・運行形態を踏まえた上で、デマンド交通等の導入を図ることで公共交通空白地域を解消し、地域住民の移動の手段を提供します。

【施策イメージ】

- ・幹線及び既存バス路線から半径 500mの範囲より外側の地域に対してデマンド交通を導入し、必要な便数を確保します。

【課題への対応】

- ・課題（１）…利用者ニーズに応じて必要な運行手段を提供し、効率化を図ります。
- ・課題（２）…交通空白地域の解消に向けて、必要な交通手段を提供し、利便性を確保します。
- ・課題（３）…効率的な運行方法を導入し、行財の財政負担を軽減します。

目標 5 まちづくり施策と連携した移動の支援

まちづくり施策と連携し、人々が集う観光拠点施設における公共交通の利便性を高め、地域公共交通のサービス充実と利用者増加を実現します。

【施策イメージ】

- ・交流拠点や行政拠点等が分散している状況で、それぞれの拠点をネットワーク化し、交流人口の拡大を目指します。

【課題への対応】

- ・課題（１）…観光拠点をネットワーク化し交流人口の拡大を目指します。

5. 目標達成に向けて実施する施策及び実施主体

計画の目標を達成するため、5つの目標に応じて以下の施策を実施します。
 なお、施策の実現に向けて、平成30年度を目標に地域公共交通再編実施計画を策定することとし、事業について検討を進めます。

(1) 目標1 効率的かつ運行水準を確保した公共交通への再編	
施策-1	路線の効率化(天王・二田・湖岸地域)
施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・現在運行されている路網を基本として、各路線について利用状況や移動の流れ、便数、ダイヤを勘案し、重複箇所の整理、経路の効率化を実施します。
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・現在運行している塩口・蒲沼線は二田駅・天王グリーンランド・潟上市役所を繋ぐ路線であるため幹線として設定し、利便性向上に向けてダイヤの調整を行います。また利用率の低い塩口・二田線、江川・二田線、江川・蒲沼線については重複箇所を整理しシンプルで分かりやすい路線とするため、定時定路線型デマンド交通の導入を検討し支線として位置づけ、幹線(塩口・蒲沼)に接続となるよう便数・ダイヤを調整します。 <p style="text-align: center;">●イメージ図(現行)</p>

●イメージ図（再編後）



実施主体	活性化協議会、湯上市、バス事業者、タクシー事業者					
重点地域	天王・二田・湖岸地域					
実施期間	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	再編案の検討及び計画策定	→				
	市民への周知			→		
	運行関連申請手続			→		
	再編の実証運行			→		
	再編の本格運行				→	

(1) 目標 1 効率的かつ運行水準を確保した公共交通への再編

施策-2 路線の効率化（昭和・飯田川地域）

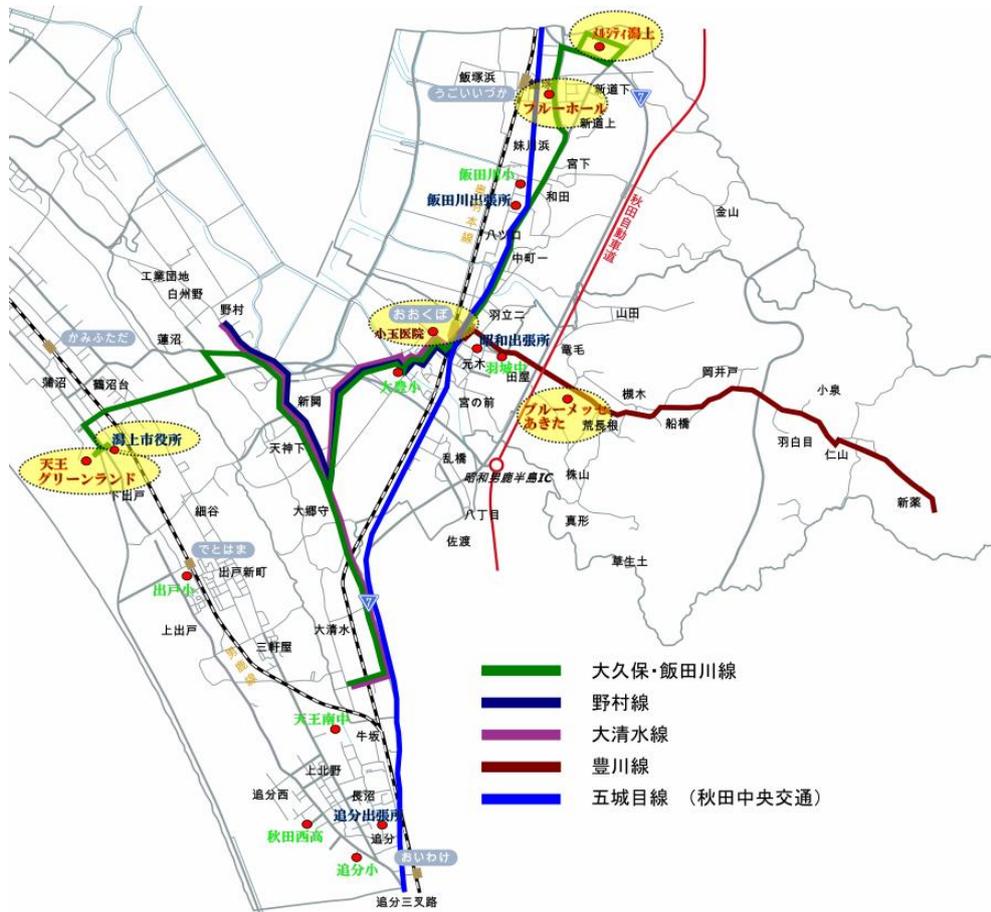
施策の方針

- ・現在運行されている路線を基本として、各路線について利用状況や移動の流れ、便数、ダイヤを勘案し、重複箇所の整理を実施します。

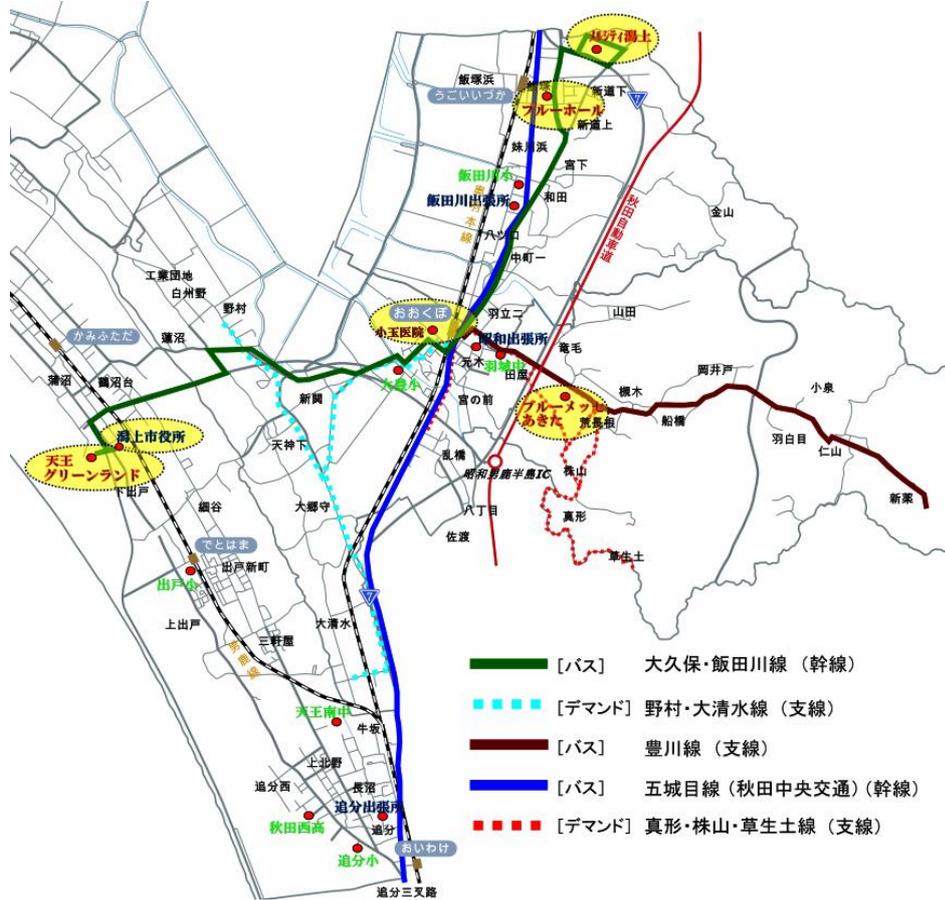
- ・現在運行している大久保・飯田川線はメルシティ潟上・ブルーホール・大久保駅・潟上市役所を繋ぐ路線であるため幹線として設定し、利便性向上に向けてダイヤの調整を行います。また利用率の低い野村・大清水線については定時定路線型デマンド交通の導入を検討しながら支線として位置づけ、幹線（大久保・飯田川線）に接続となるよう便数・ダイヤを調整するほか、豊川線についても幹線と接続となるよう便数・ダイヤを調整します。

●イメージ図（現行）

施策の概要



●イメージ図（再編後）



実施主体	活性化協議会、湯上市、バス事業者、タクシー事業者					
重点地域	昭和地域					
実施期間	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	再編案の検討及び計画策定	→				
	市民への周知			→		
	運行関連申請手続			→		
	再編の実証運行			→		
	再編の本格運行				→	

(1) 目標 1 効率的かつ運行水準を確保した公共交通への再編

施策-3 新規路線の整備（出戸・追分地域）

施策の方針
 ・出戸地域においては、細谷・出戸新町（一部）・三軒屋地域が交通空白地域となっています。この解消を目指し、また交通の利便性を確保することにより今後も良好な住環境の維持・向上を図ります。

施策の概要
 ・交通空白地域の解消と生活に必要な移動手段の確保を目的に、定時定路線型のデマンド交通の導入を検討します。またこの路線を支線と設定し幹線と接続させることにより天王・二田地域、大久保・飯田川地域など市内全域への移動手段を確保します。



実施主体 活性化協議会、湯上市、タクシー事業者

重点地域 出戸地域

実施期間	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
		新規路線案の検討及び計画策定	→			
	市民への周知			→		
	運行関連申請手続			→		
	新規路線の実証運行			→		
	新規路線の本格運行				→	

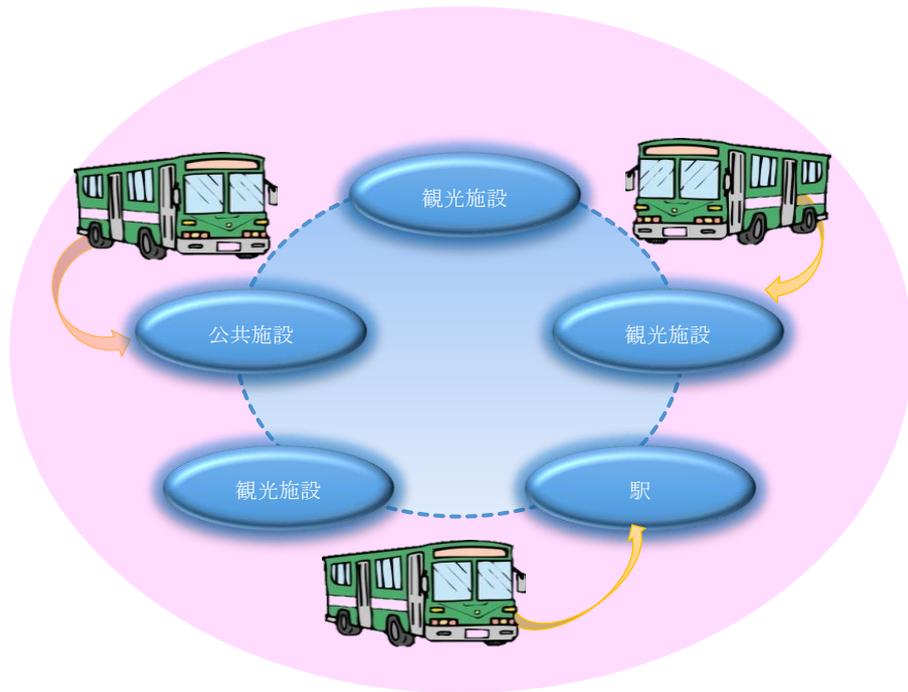
(2) 目標2 交通結節点の明確化と環境の整備

施策-4 ハブ拠点の明確化による路線の再編

施策の方針
 ・複数の路線が集まる拠点（駅・公共施設・観光施設等）をハブ拠点に設定し、路線を接続させることで乗り継ぎ環境の向上を図ります。

施策の概要
 ・駅や公共施設・観光施設などをハブ拠点として設定し、複数の路線が経由・発着できるよう路線を再編することで目的地までスムーズな乗り継ぎが可能となるよう改善します。また、ハブ拠点では乗り継ぎの案内表示の充実を図ります。

●ハブ拠点設定イメージ



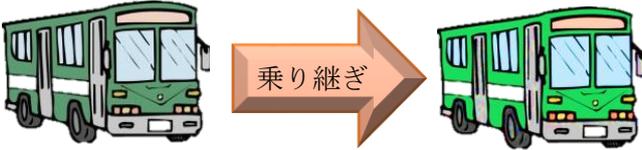
ハブ拠点を設定することにより、バス⇔バス、鉄道⇔バスの乗り継ぎがスムーズになり利便性が高く効率的な運行になります。

実施主体 活性化協議会、潟上市、バス事業者、タクシー事業者、観光施設等

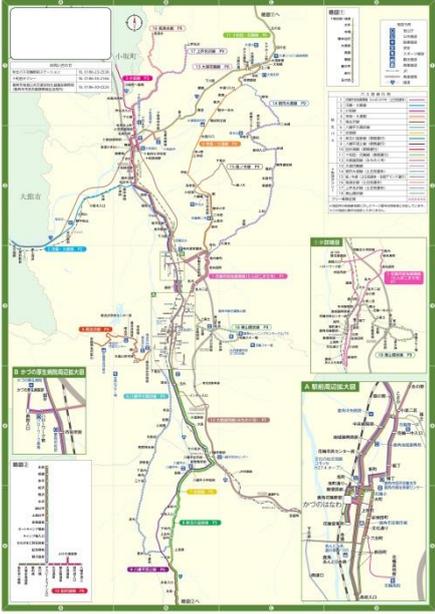
重点地域 市内全域

実施期間	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	再編案の検討及び計画策定		→			
市民への周知				→		
運行関連申請手続				→		
ハブ拠点の整備等				→		
再編の実証運行				→		
再編の本格実施					→	

(2) 目標2 交通結節点の明確化と環境の整備

<p>施策-5</p>	<p>乗り継ぎ環境の向上</p>					
<p>施策の方針</p>	<p>・乗り継ぎ割引制度を導入し乗り継ぎ環境の向上を図ります。</p>					
<p>施策の概要</p>	<p>・利用者の乗り継ぎに対する抵抗感を解消するため、乗り継ぎ割引制度の導入を検討し利用者負担の軽減や利便性の向上を図ります。</p> <p style="text-align: center;">●乗り継ぎ割引券イメージ</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>■割引が適用となる場合（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マイタウンバス ⇒ マイタウンバス ・デマンドタクシー ⇒ マイタウンバス ・マイタウンバス ⇒ デマンドタクシー ・秋田中央交通路線 ⇒ マイタウンバス ・秋田中央交通路線 ⇒ デマンドタクシー <p>■乗り継ぎの場合（案）</p> <p>①最初のバス・デマンドタクシーの利用の際、運賃を支払い後に利用者が運転士に乗り継ぎ割引券の発券を申し出ます。運転士から日付入りの割引券が発行されます。</p> <p>②乗り継いだバス・デマンドタクシーの降車時に乗り継ぎ割引券を提示すれば無料となります。</p>					
<p>実施主体</p>	<p>活性化協議会、潟上市、バス事業者、タクシー事業者</p>					
<p>重点地域</p>	<p>市内全域</p>					
<p>実施期間</p>	<p>実施項目</p>	<p>H29</p>	<p>H30</p>	<p>H31</p>	<p>H32</p>	<p>H33</p>
	<p>乗り継ぎ制度の調整</p>					
	<p>市民への周知</p>					
	<p>関係機関との調整</p>					
	<p>運行関連申請手続</p>					
	<p>乗り継ぎ制度導入実施</p>					

(3) 目標3 行政・事業者・地域が一体となった利用促進活動の展開

<p>施策－6</p>	<p>情報提供の促進</p>					
<p>施策の方針</p>	<p>・路線バスマップや時刻表の内容をわかりやすく刷新し、配布することにより路線情報の周知を図るとともに、バス車両へわかりやすい表示を行い安心して公共交通を利用できる環境を整備します。</p>					
<p>施策の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の生活バス路線を網羅した時刻表を市内全戸に配布します。 ・ホームページの公共交通情報を強化します。 ・ハブ拠点の周知と乗継案内を分かりやすい表記にします。 <p style="text-align: center;">●イメージ図</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="422 734 890 1355" style="border: 1px solid #add8e6; padding: 10px;"> <p style="text-align: center; font-size: 24px; color: #00a0e3; font-weight: bold;">路線バス時刻表</p>  </div> <div data-bbox="927 741 1362 1355">  </div> </div>					
<p>実施主体</p>	<p>活性協議会、潟上市、バス事業者、タクシー事業者、各拠点施設</p>					
<p>重点地域</p>	<p>市内全域</p>					
<p>実施期間</p>	<p style="text-align: center;">実施項目</p>	<p style="text-align: center;">H29</p>	<p style="text-align: center;">H30</p>	<p style="text-align: center;">H31</p>	<p style="text-align: center;">H32</p>	<p style="text-align: center;">H33</p>
<p>時刻表作成・配布</p>	<p style="text-align: right;">—————▶</p>					
<p>マップ作成・配布</p>	<p style="text-align: right;">—————▶</p>					
<p>車両表示検討</p>	<p style="text-align: right;">—————▶</p>					
<p>車両表示実施</p>	<p style="text-align: right;">—————▶</p>					

(3) 目標3 行政・事業者・地域が一体となった利用促進活動の展開

施策－7	普及啓発活動の実施					
施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の懇談会開催や市広報紙等による公共交通情報等の提供を定期的に行い、広く市民に公共交通の重要性を認識してもらい、利用促進について市民意識の高揚を図ります。 					
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> 利用者及び交通事業者との懇談会を開催し、公共交通の問題や課題、要望の聞き取りを行い公共交通に関する情報交換を行います。 市広報紙への記事掲載やチラシの折り込みにより、公共交通利用について幅広く周知します。 免許返納者や高齢者に対しての割引制度を検討しながら新規利用者の掘り起こしを行います。 					
実施主体	活性化協議会、渦上市、交通事業者、市民					
重点地域	市内全域					
実施期間	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	啓発活動実施					



(3) 目標3 行政・事業者・地域が一体となった利用促進活動の展開

施策－8	まちな活性化や高齢者等の外出機会増加に繋がる観光施設との連携サービスの実施					
施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> 観光施設によるバス利用者への優遇や特典付与を実施し、まちな活性化や高齢者等の外出機会の増加を図ります。 					
施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> 観光施設である天王グリーンランド、ブルーメッセあきた、ブルーホールの各団体と連携し、バス利用者に対する特典・優遇制度を検討しながら新規利用者の掘り起こしやリピーターの確保を行います。 					
実施主体	活性化協議会、渦上市、バス事業者、タクシー事業者、観光施設					
重点地域	市内全域					
実施期間	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	制度の検討					
	各団体との調整					
	制度実施					

(4) 目標 4 交通空白地域や不便地域に対する日常生活に必要な移動手段の提供

<p>施策－9</p>	<p>交通空白地域^{※1}の解消と拠点施設を結ぶ移動手段の提供</p>					
<p>施策の方針</p>	<p>・人口分布の状況を加味し、利用需要に見合った運行形式・運行形態を踏まえた上で、フルデマンド交通及び定時定路線型デマンド交通の導入を図ることで交通空白地域を解消し、地域住民の移動の手段を提供します。</p>					
<p>施策の概要</p>	<p>・幹線及び既存バス路線から半径 500mの範囲より外側の地域に対して、フルデマンド交通及び定時定路線型デマンド交通の導入を検討し、移動手段を提供します。またハブ拠点と接続させることにより市内及び市外への移動手段を確保します。デマンド交通導入にあたっては、交通事業者・地域住民・市の合意のもとに利用に関する数値基準を定めるトリガー制度^{※2}を導入します。これにより数値基準を下回らないように利用促進策を実施し、それでも下回る場合には関係者合意のもと、運行の見直しを行います。</p> <p>■フルデマンドの特徴</p> <p>利用者からの要望(予約)に応じてルートを設定し、運行する形態。需要に応じて、一部を変更したり休止したりすることができる為、需要の少ない地域でも効率的な運行が可能となります。</p> <p>あらかじめ、迂回するルートが決まっている方式や、利用者からの予約に応じて運行ルートを決める方式があります。</p> <p>■定時定路線型デマンドの特徴</p> <p>あらかじめ迂回するルートが決められており、利用者からの事前の要望(予約)に応じて、停留所間の決められたルートを迂回運行するタイプで、ある程度ルートが決まっているので運行時刻が読みやすいのが特徴です。</p> <p>※1：63 ページに記載 ※2：64 ページに記載</p>					
<p>実施主体</p>	<p>活性化協議会、潟上市、タクシー事業者</p>					
<p>重点地域</p>	<p>交通空白地域</p>					
<p>実施期間</p>	<p>実施項目</p>	<p>H29</p>	<p>H30</p>	<p>H31</p>	<p>H32</p>	<p>H33</p>
<p>デマンド導入の検討及び計画策定</p>						
<p>空白地域への説明</p>						
<p>運行関連申請手続</p>						
<p>実証運行</p>						
<p>本格運行</p>						

(6) 目標5 まちづくり施策と連携した移動の支援

施策-10 まちづくり施策と合わせた循環路線の整備

施策の方針
 ・本市は地域拠点や交流拠点、行政拠点などが分散している多核ネットワーク型の都市形成となっており、それぞれの拠点施設を公共交通によりネットワーク化することで、交流人口の拡大と商業や観光の振興に寄与し、まちを支えるために交通環境の整備を目指します。

・マイタウンバスの運行のない日曜祝日に、交流拠点である天王グリーンランド・ブルーメッセあきた・ブルーホールや生活拠点であるメルシティ潟上をネットワーク化した循環の路線を整備します。

●イメージ図（再編後）

ネットワーク化

実施主体 活性化協議会、潟上市、バス事業者、

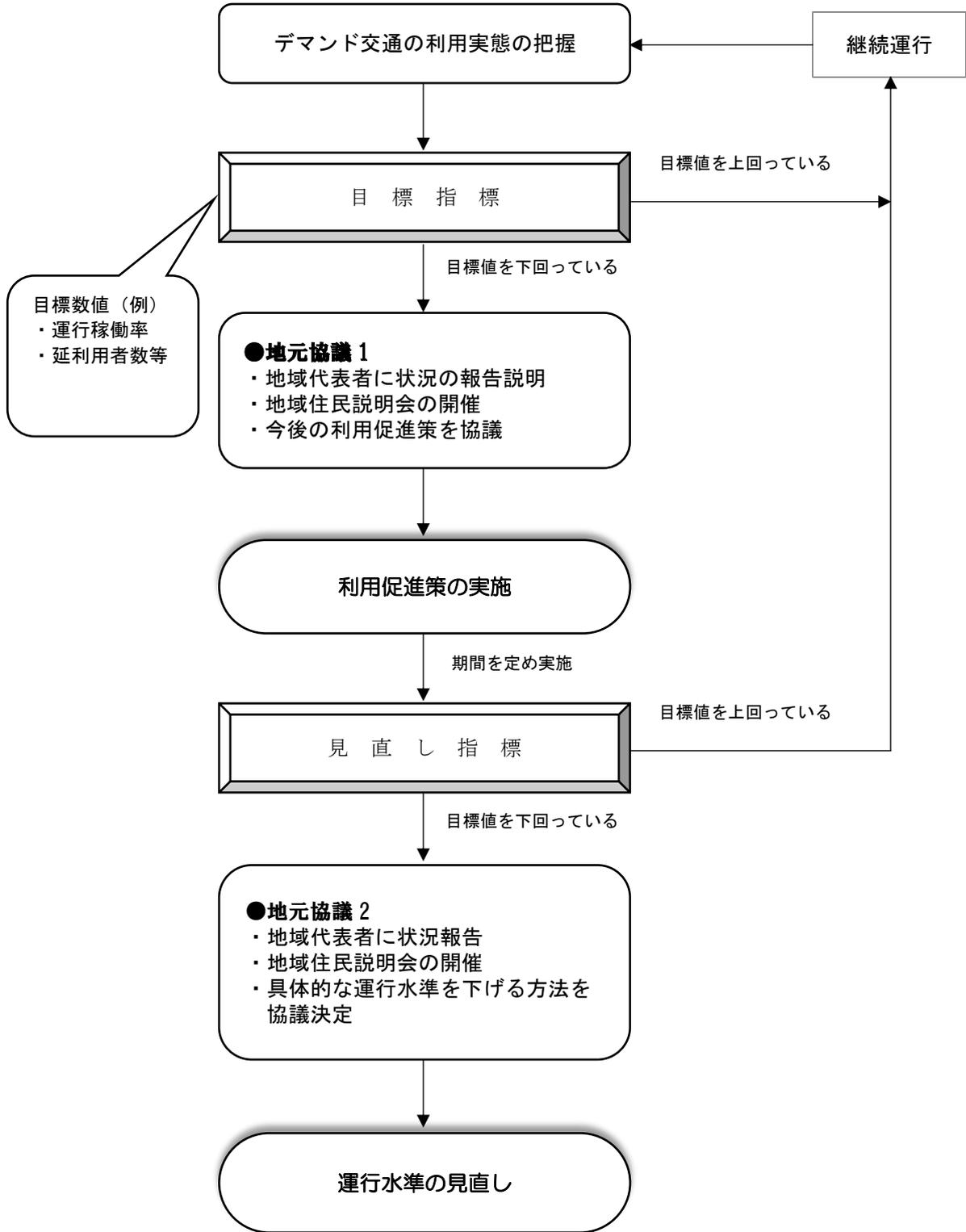
重点地域 市内全域

実施期間	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
		循環型路線案の検討及び計画策定	→			
	市民への周知			→		
	関係機関との調整			→		
	運行関連申請手続			→		
	循環型路線の実証運行			→		
	循環型路線の本格運行				→	

潟上市生活交通バスの現状及び交通空白地域



トリガー制度の運用例



6. 施策の実施スケジュール

本計画の計画期間（平成 29 年度～平成 33 年度）において、下表のスケジュールで施策を実施します。

施策	スケジュール				
	H29	H30	H31	H32	H33
1 路線の効率化(天王・二田・湖岸地域)	再編案の検討 及び計画策定		市民への周知 運行関連申請手続 再編の実証運行	再編の本格運行	
2 路線の効率化(昭和・飯田川地域)	再編案の検討 及び計画策定		市民への周知 運行関連申請手続 再編の実証運行	再編の本格運行	
3 新規路線の整備(出戸・追分地域)	新規路線案の検討 及び計画策定		市民への周知 運行関連申請手続 新規路線の実証運行	新規路線の本格運行	
4 ハブ拠点の明確化による路線の再編	再編案の検討 及び計画策定		市民への周知 運行関連申請手続 ハブ拠点の整備等 再編の実証運行	再編の本格運行	
5 乗り継ぎ環境の向上	乗り継ぎ制度の調整		市民への周知 関係機関との調整 運行関連申請手続	乗り継ぎ制度導入実施	
6 情報提供の促進	車両表示検討			時刻表作成・配布 マップ作成・配布 車両表示実施	
7 普及啓発活動の実施			啓発活動実施		
8 まちの活性化や高齢者の外出機会増加に繋がる観光施設との連携サービスの実施	制度の検討		各団体との調整	制度実施	
9 交通空白地域の解消と拠点施設を結ぶ移動手段の提供	デマンド導入の検討 及び計画策定		空白地域への説明 運行関連申請手続 実証運行	本格運行	
10 まちづくり施策と合わせた循環路線の整備	循環型路線案の検討 及び計画策定		市民への周知 関係機関との調整 運行関連申請手続 循環型路線の 実証運行	循環型路線の本格運行	

7. 評価指標の設定

先に示した目標について達成度を把握するため、以下の評価指標を設定します。

なお、計画最終年度の目標値のみ設定していますが、計画期間中継続して行う事業や、毎年指標を把握できるものについては、その都度進捗状況を確認することとします。

(1) 目標 1 効率的かつ運行水準を確保した公共交通への再編

評価指標	現況値 (H28)	目標値 (H33)
①路線の経路、便数、ダイヤ等について改善を行ったあとの利用者数	18,808 人	22,500 人
②路線バス等の利用した割合 (市民アンケート)	6.3%	10.0%

(2) 目標 2 交通結節点の明確化と環境の整備

評価指標	現況値 (H28)	目標値 (H33)
③鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎがよくなることを求める割合 (潟上市市民アンケート)	44.4%	20.0%
④主要施設の循環を良くすることを求める割合 (潟上市市民アンケート)	41.2%	20.0%

(3) 目標 3 行政・事業者・地域が一体となった利用促進活動の展開

評価指標	現況値 (H28)	目標値 (H33)
⑤連携サービス実施事業者数	—	4 箇所
⑥広報誌の掲載及び普及啓発パンフレットの配布回数	—	年 4 回

(4) 目標 4 交通空白地域に対して日常生活に必要な移動手段の提供

評価指標	現況値 (H28)	目標値 (H33)
⑦交通空白地域の解消	6 箇所	3 箇所

(5) 目標 5 まちづくり施策と連携した移動の支援

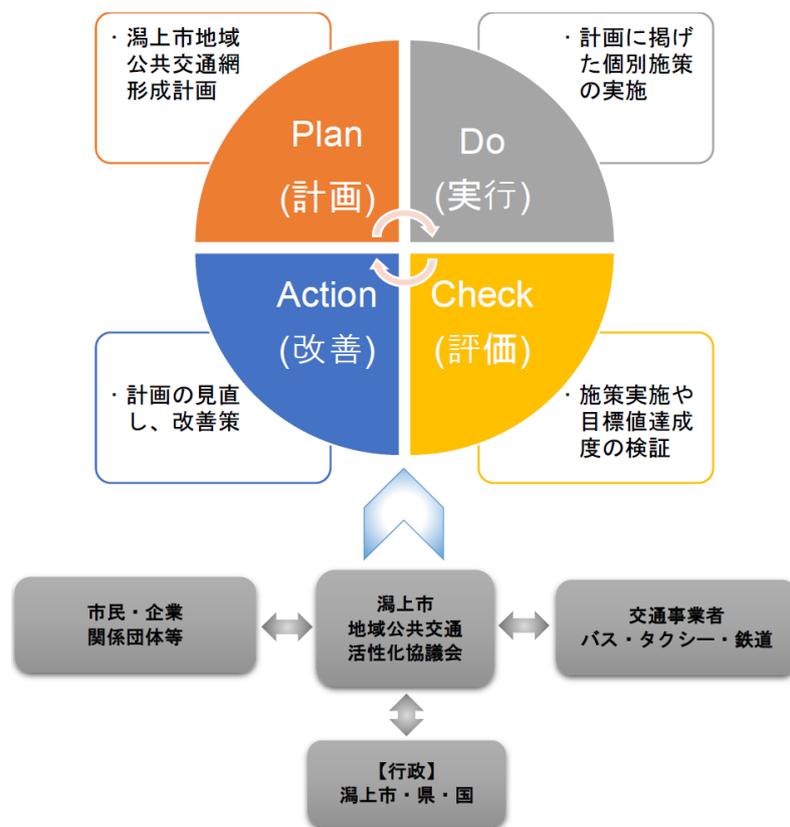
評価指標	現況値 (H28)	目標値 (H32)
⑧循環路線の新設	—	1 路線

8. 計画の評価及び推進体制

本計画の評価時期は原則として計画期間の終了時としますが、計画に掲げた目標達成に向けて個別施策を着実に実施し、その効果享受していくために、施策の実施状況や目標達成度の評価・検証を行い改善を図るPDCAサイクルを導入し、繰り返し行うことによって各事業の実施状況を適切に管理します。その際、目標や事業内容等について随時検討し、必要があれば事業等の見直しを行います。

具体的には、市が事務局を務め、市民や公共交通関係団体、市内公共交通事業者、行政等で組織する潟上市地域公共交通活性化協議会を中心に、関係者の連携のもとPDCAサイクルを確実に実行し、地域が一体となり持続可能な公共交通網の形成を目指す体制とします。

【評価体制及びスケジュール】



■地域公共交通網形成計画の評価スケジュール

計画策定	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
網形成計画策定	計画の推進				
目標・事業内容等	毎年度評価するもの	評価	評価	評価	評価
	5年に1度評価するもの	必要に応じて、事業等の改善や見直しを図る			
					網形成計画の変更

資 料 編

1. 市 民 アンケート調査
2. 路線バス利用者アンケート調査
3. JR(鉄道)利用者アンケート調査

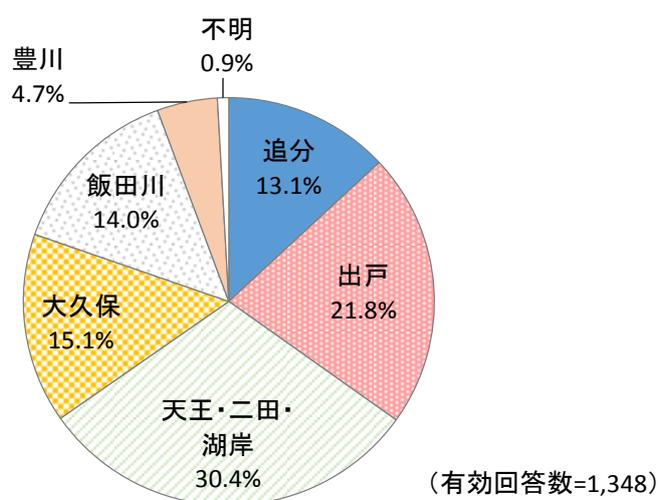
1. 市民アンケート調査

(1) 調査の概要

調査名称	日常の移動と地域の公共交通に関する調査
調査目的	市内の路線バスや鉄道の利用状況の把握 潜在顧客、ニーズの抽出 市民の公共交通に関する意識の把握
調査対象	平成 28 年 9 月 30 日現在の市内在住者（15 歳以上）から無作為抽出
調査方法	郵送配付、郵送回収
調査期間	平成 28 年 10 月 17 日（月）～11 月 2 日（水）
回収状況	配付数 3,000 票 回収数 1,349 票（うち有効回答数 1348 票） 回収率 45.0%

お住まいの地域		人数	%
1	追分	176	13.1%
2	出戸	294	21.8%
3	天王・二田・湖岸	410	30.4%
4	大久保	203	15.1%
5	飯田川	189	14.0%
6	豊川	64	4.7%
	不明	12	0.9%
	全体	1,348	100.0%

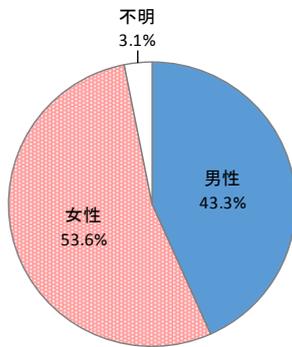
●回答者の内訳



(注) 単位未満の四捨五入の関係で、合計と内訳が一致しない場合がある。以下も同じ。

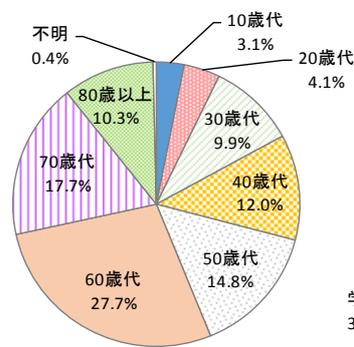
(2) 回答者の属性

● 性別



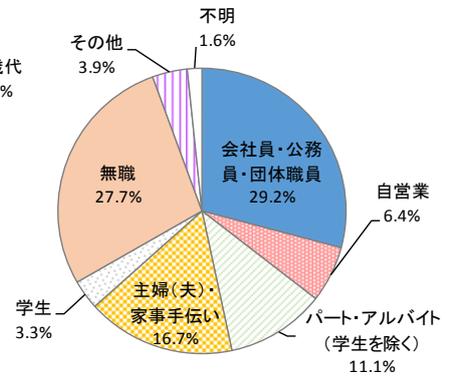
(有効回答数=1,348)

● 年齢



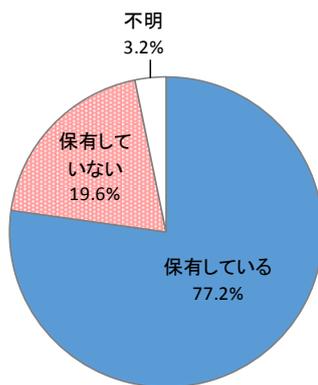
(有効回答数=1,348)

● 職業



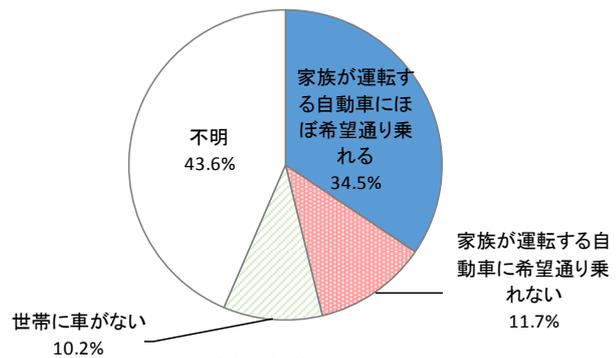
(有効回答数=1,348)

● 免許の有無



(有効回答数=1,348)

● 免許のない方の自動車利用



(有効回答数=1,348)

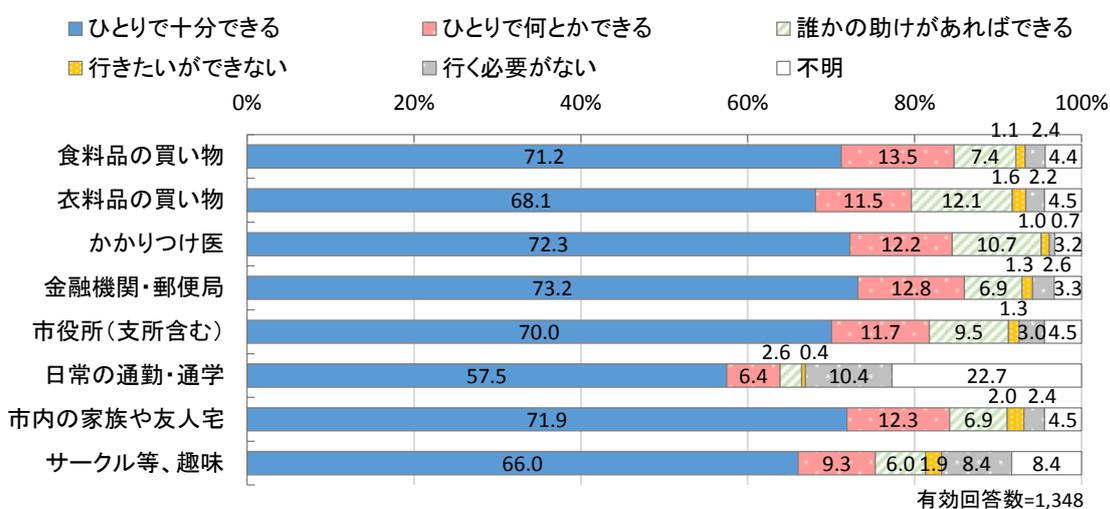
(3) 日常の活動に伴う現在の移動及び将来の不安

① 現在の移動状況

(全体)

- それぞれの移動については、「通勤・通学」を除き、総じて「ひとりで十分できる」と「ひとりで何とかできる」を合わせると約8割が単独の移動が可能と答えています。
- 「誰かの助けがあればできる」、「行きたいができない」を合わせた割合は、「衣料品の買い物」の13.7%をはじめ、総じて1割程となっています。

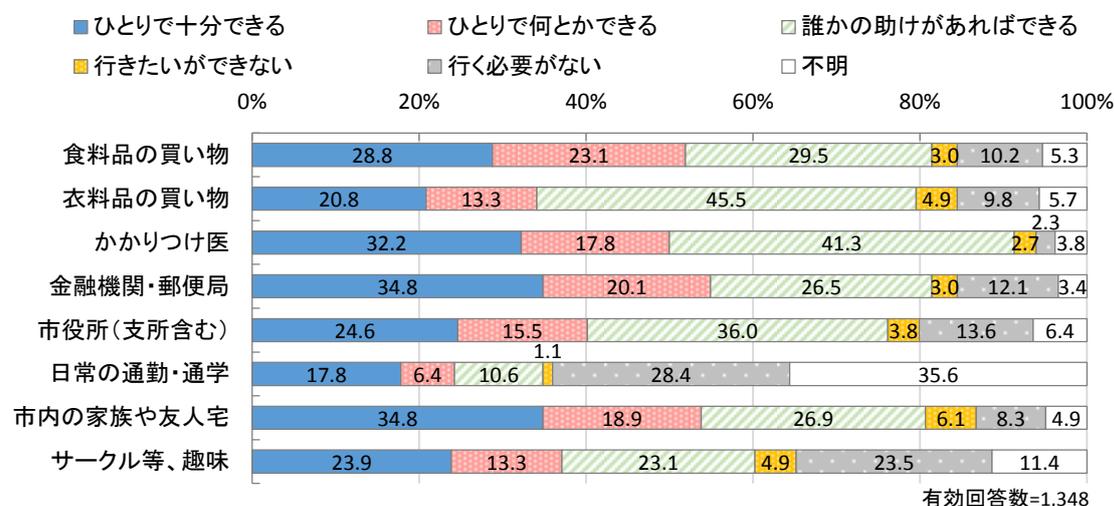
■ 現在の移動 全体



(免許なしの方)

- それぞれの移動について、「ひとりで十分できる」と「ひとりで何とかできる」を合わせると、2～5割の方がひとりでの移動が可能と答えています。

■ 現在の移動 免許なし

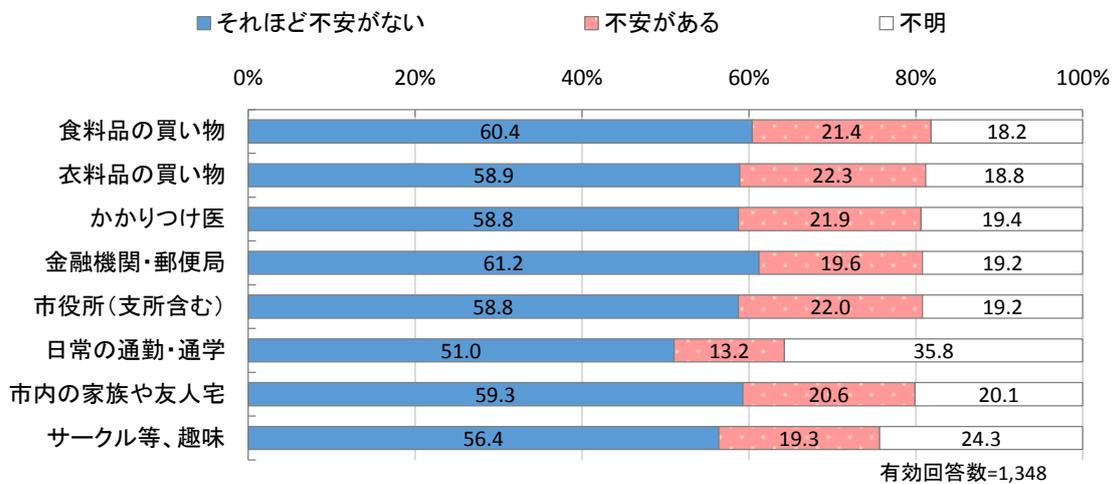


② 将来の不安（5年後）

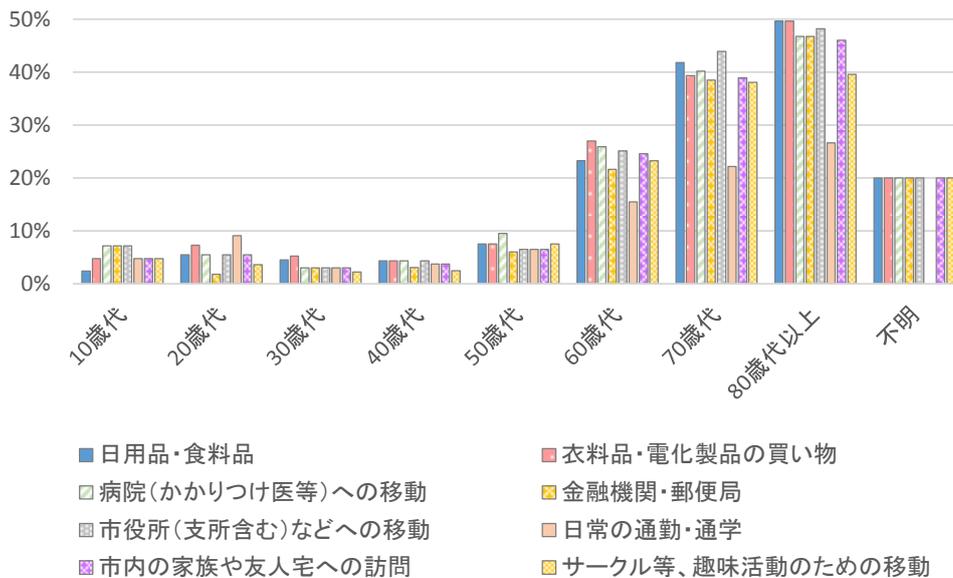
（全体）

- それぞれの移動について総じて2割前後の方が将来の移動に不安を抱えています。
- 年代別に将来の不安をそれぞれの移動についてみると、年齢があがるにつれ、割合が高くなる傾向があります。
- 地域別にみると、買い物の移動に対する不安は、2割台の地域が多いものの、食料品・衣料品ともに大久保、出戸などが高めの割合を示しています。かかりつけ医への移動に対する不安は、出戸、大久保、豊川などが幾分高くなっています。

■ 将来の移動（5年後への不安）全体



■ 年代別にみた5年後への不安



【地域別にみる将来（5年後）の不安】（全体）

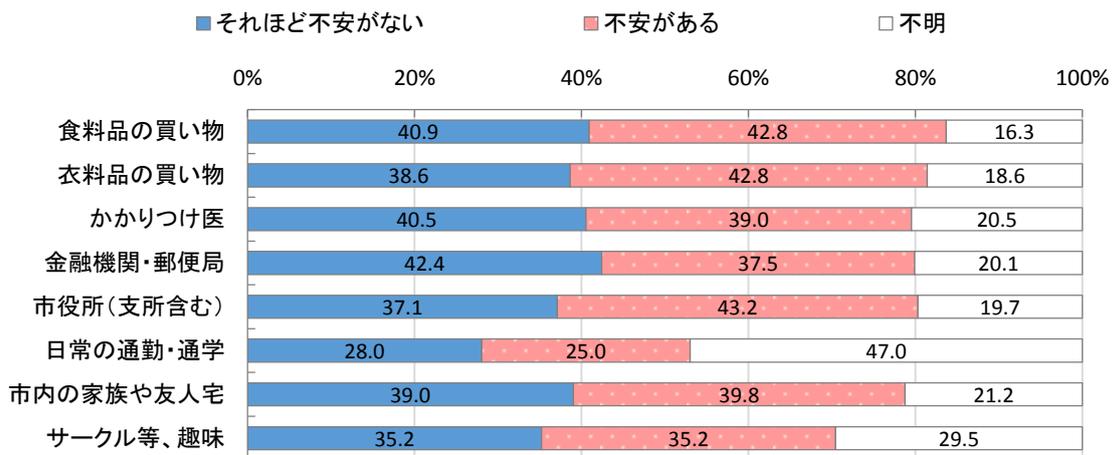
お住まいの地域		食料品の 買い物	衣料品の 買い物	かかりつけ 医への移動
全体		21.4%	22.3%	21.9%
1	追分	16.5%	20.5%	17.6%
2	出戸	22.1%	23.5%	23.1%
3	天王・二田・湖岸	21.5%	22.0%	22.0%
4	大久保	23.2%	24.6%	23.6%
5	飯田川	21.7%	19.0%	20.1%
6	豊川	21.9%	21.9%	23.4%
	不明	41.7%	41.7%	41.7%

有効回答数=1,348

（免許なしの方）

・それぞれの移動について、「通勤・通学」を除き、総じて4割前後の方が将来の移動に不安を抱えています。

■ 将来の移動（5年後への不安）免許なしの方



有効回答数=1,348

(4) 日常的な外出行動

① 現在の移動状況

- ・全体で見ると、外出することが一番目に多い地域は「秋田市」となっています。
- ・地域別では、外出することが一番多い地域を「秋田市」とした地域は、追分と出戸となっています。一方、「大久保」とした地域は、大久保・豊川となっています。また、天王・二田・湖岸、飯田川では、それぞれの居住地域内への外出が一番多くなっています。
- ・外出することが二番目に多い地域については、追分、天王・二田・湖岸、大久保、豊川では「秋田市」が1位となっています。また、出戸、飯田川では「秋田市」が2位となっています。

【外出することが一番多い地域】

	1位		2位		3位	
	地域名	%	地域名	%	地域名	%
全体	秋田市	32.9%	天王・二田・湖岸	16.7%	追分	14.5%
1 追分	秋田市	48.9%	追分	40.3%	天王・二田・湖岸	3.4%
2 出戸	秋田市	42.9%	追分	21.4%	天王・二田・湖岸	9.5%
3 天王・二田・湖岸	天王・二田・湖岸	40.0%	秋田市	26.1%	男鹿市	16.8%
4 大久保	大久保	45.8%	秋田市	28.1%	追分	6.9%
5 飯田川	飯田川	33.3%	秋田市	25.9%	大久保	16.9%
6 豊川	大久保	35.9%	秋田市	20.3%	飯田川	10.9%

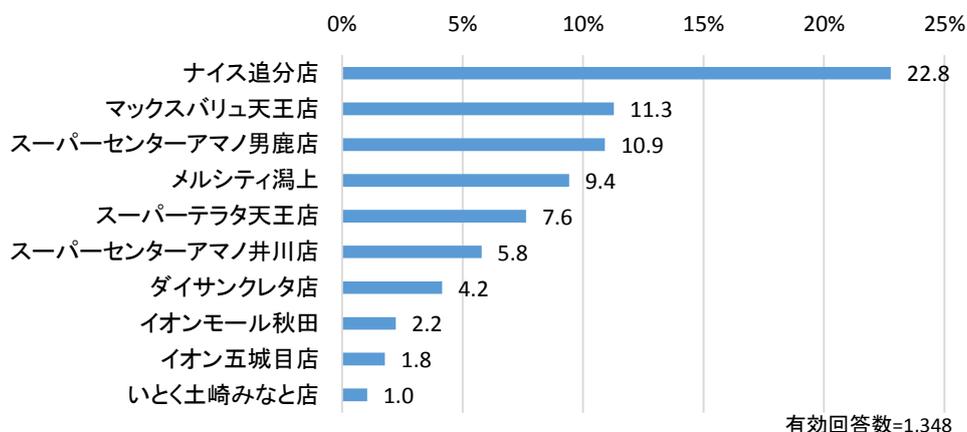
【外出することが二番目に多い地域】

	1位		2位		3位	
	地域名	%	地域名	%	地域名	%
全体	秋田市	24.2%	(無回答)	17.4%	追分	13.5%
1 追分	秋田市	30.1%	追分	25.0%	(無回答)	22.2%
2 出戸	追分	23.8%	秋田市	20.7%	(無回答)	17.3%
3 天王・二田・湖岸	秋田市	26.3%	男鹿市	22.2%	天王・二田・湖岸	15.9%
4 大久保	秋田市	24.6%	(無回答)	20.2%	追分	11.3%
5 飯田川	飯田川	23.8%	秋田市	19.6%	井川町	17.5%
6 豊川	秋田市	23.4%	(無回答)	17.2%	大久保	14.1%

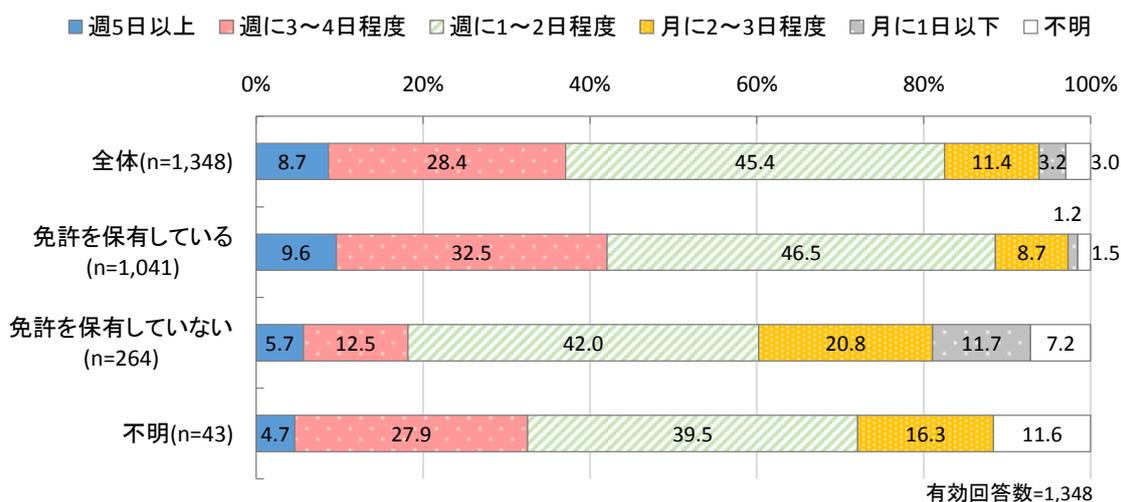
② 日常的な外出行動（買物）

- ・買物先で一番よく利用する店舗は、「ナイス追分店」が22.8%と最も高く、次いで「マックスバリュ天王店」、「スーパーセンターアマノ男鹿店」、「メルシティ潟上」が続いています。
- ・買物に行く頻度は、全体では週1～2日程度の利用が45.4%と最も高くなっています。また、免許を「保有している」では、週3～4日程度の利用が32.5%なのに対して、「保有していない」では12.5%と低くなっています。

■ 買物先でよく利用する店舗（複数回答 3つまで）



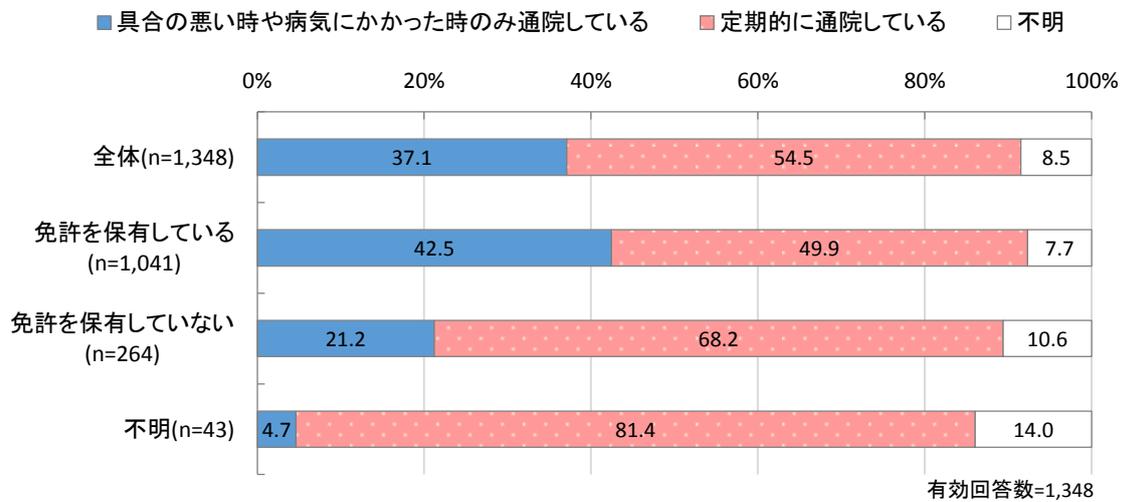
■ 買物に行く頻度



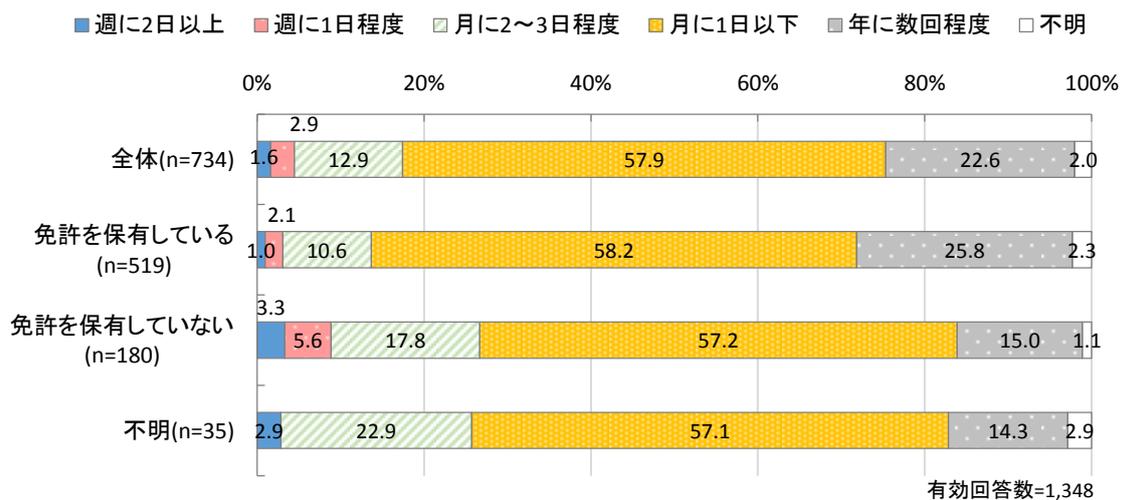
③ 日常的な外出行動（通院）

- 病院への通院状況は、全体では「定期的に通院している」が54.5%と5割以上を占めています。医療機関については、「藤原記念病院」が91人と最多で、次いで「せきクリニック」が56人と市内の病院が多くなっています。その他の医療機関は、「小玉医院」、「藤原記念病院出戸診療所」など市内の病院や「秋田大学病院」、「中通総合病院」など秋田市の総合病院などが上位に入っています。
- 通院の頻度は、全体では「月に1日以下」が57.9%と最も高くなっています。

■ 病院への通院状況



■ 通院の頻度



【定期的に最も通院している医療機関】(上位)

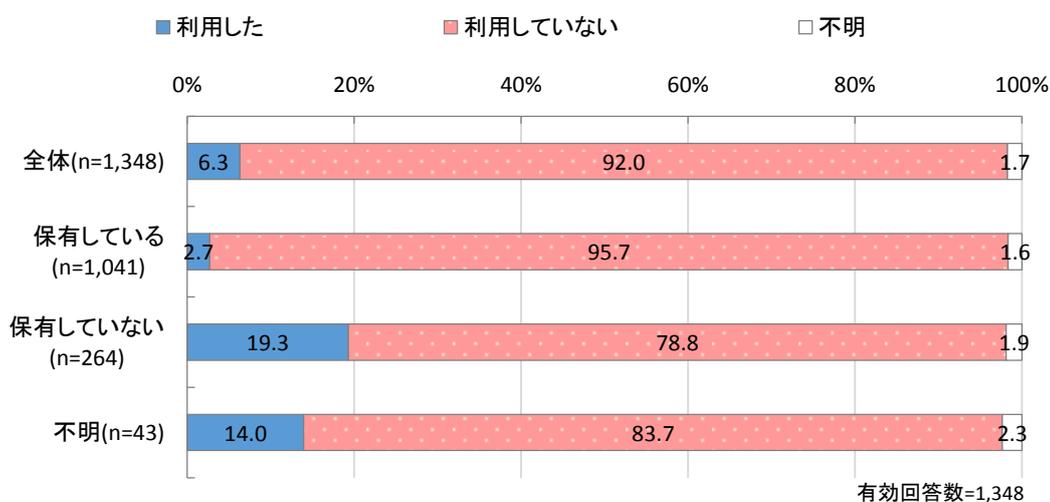
医療機関名	人数	%
藤原記念病院	91	12.4%
せきクリニック	56	7.6%
小玉医院	50	6.8%
出戸診療所	33	4.5%
秋田大学病院	27	3.7%
中通総合病院	25	3.4%
佐々木医院	22	3.0%
神田医院	19	2.6%
長沼医院	16	2.2%
南秋田整形外科医院	15	2.0%

有効回答数=734

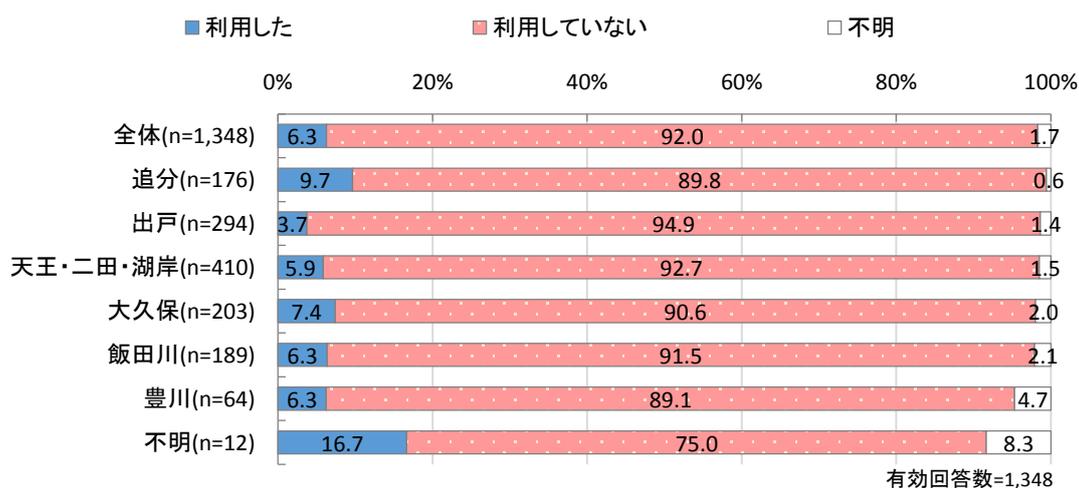
(5) 路線バス等の利用

- 平成 28 年 5 月以降に路線バスを「利用した」割合は全体で 6.3%、免許を「保有している」で 2.7%、「保有していない」で 19.3%となっています。
- 地域別で「利用している」割合は、追分で 9.7%、大久保で 7.4%と他の地域より幾分高くなっています。反対に「利用していない」割合は、出戸で 94.9%、天王・二田・湖岸で 92.7%と他の地域より高くなっています。

■ バスの利用状況



■ 地域別にみたバスの利用状況



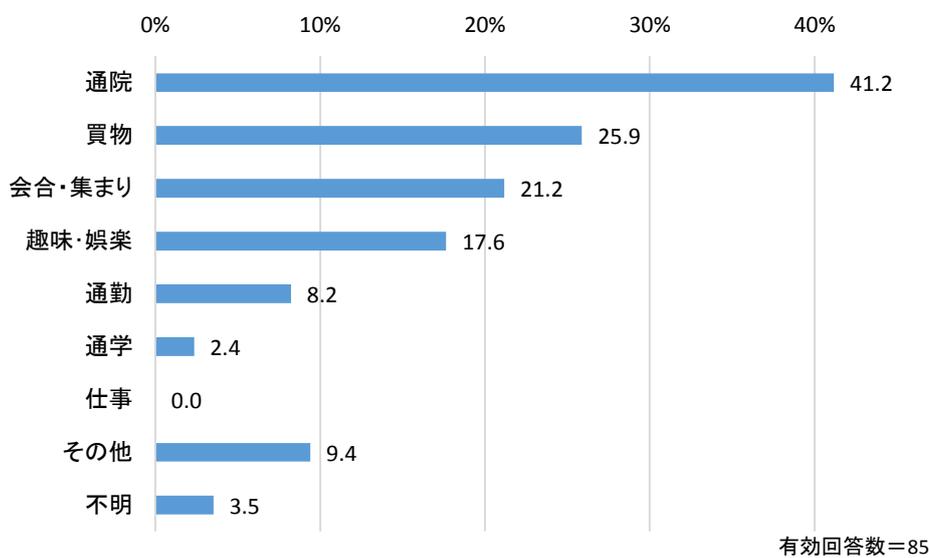
(6) 利用した方の利用状況等

① 利用目的

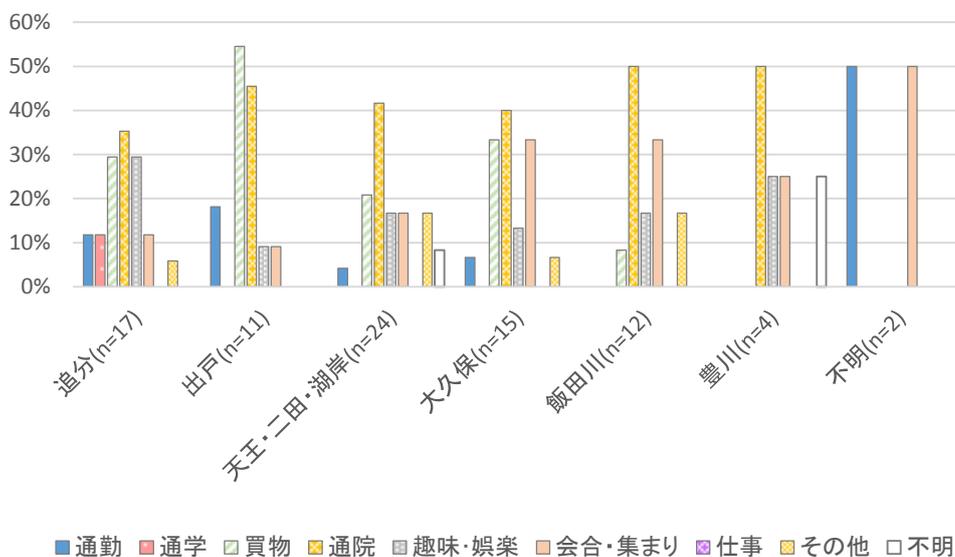
- ・利用目的は、「通院」、「買物」の2つが高くなっています。「通勤」、「通学」は「会合・集まり」、「趣味・娯楽」などよりも低くなっています。
- ・地域別では、出戸で「買物」の割合が最も高いものの、他の各地域では、「通院」の割合が1番高くなっています。

■ バス利用目的（複数回答 2つまで）

○全体



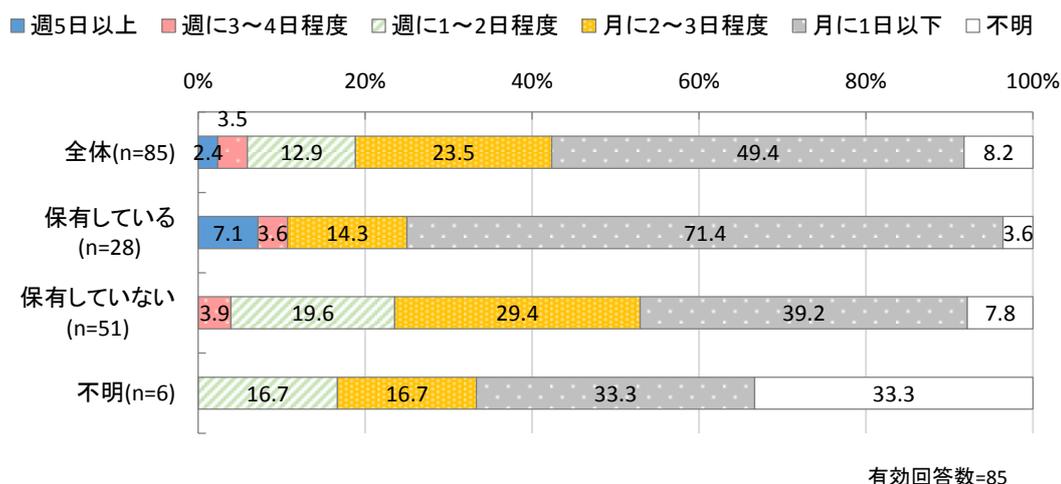
○地域別



② 利用頻度

- ・利用頻度は、全体で「月に1日以下」の利用が49.4%で最も高くなっています。この要因としては、通勤、通学などで利用する割合が低く、通院や買物が主な目的となっていることが要因と考えられます。免許を「保有していない」では、「週に1～2日程度」の利用が19.6%となるなど、バスの利用頻度が高くなっています。

■ バス利用頻度



③ 乗降バス停

- ・最も利用している利用区間では、乗車バス停は「大久保駅」、降車バス停は「市役所」「秋田駅」が最多となっています。

乗車バス停	人数	%
1 大久保駅	5	5.9%
2 住宅前	3	3.5%
2 上出戸	3	3.5%
2 追分西	3	3.5%
2 二田駅	3	3.5%
2 八丁目入口	3	3.5%

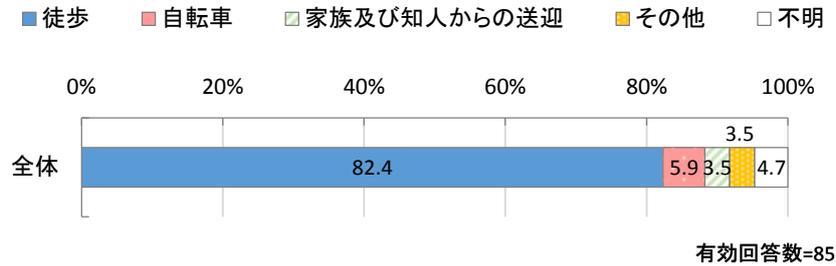
降車バス停	人数	%
1 市役所	4	4.7%
1 秋田駅	4	4.7%
3 くらら	3	3.5%
3 秋田駅前	3	3.5%
3 大久保駅	3	3.5%
3 追分幼稚園	3	3.5%
3 藤原病院	3	3.5%
3 二田駅	3	3.5%

有効回答数=85

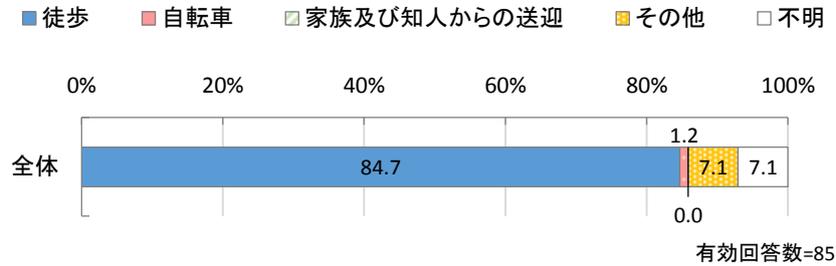
④ 移手段

- ・「自宅から乗車バス停までの移手段」と「降車バス停から目的地までの移手段」は、「徒歩」がともに8割以上を占めています。

■ 自宅から乗車バス停までの移動手段



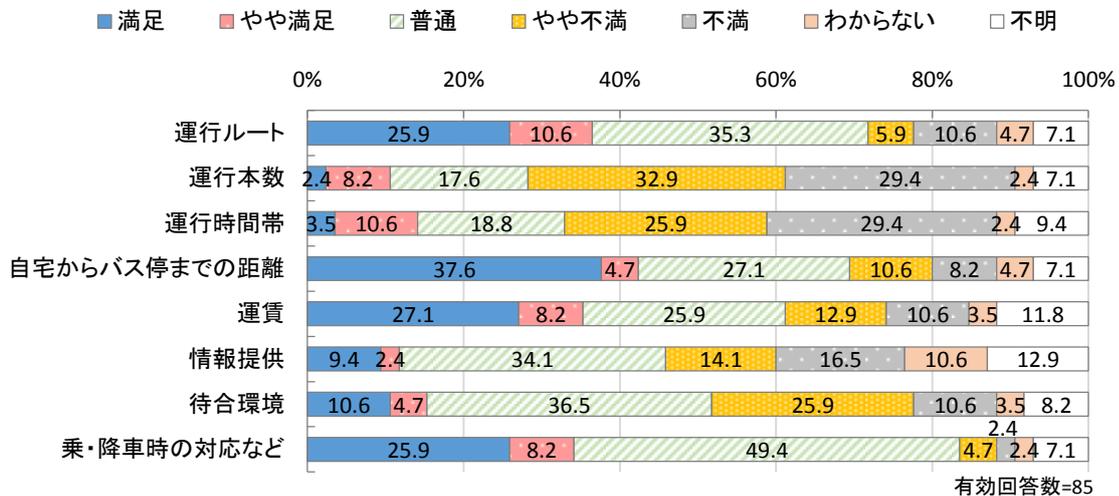
■ 降車バス停から目的地までの移動手段



⑤ 路線バス等の満足度

- ・ 路線バス等の満足度について、「満足」と「やや満足」が高い項目は、「運行ルート」、「バス停までの距離」、「運賃」で、反対に「やや不満」と「不満」が高い項目は、「運行本数」、「運行時間帯」となっています。
- ・ 地域別にみると、「運行本数」の不満が最も高い地域は大久保で、「運行時間帯」の不満が最も高い地域は追分となっています。

■ 路線バス等の満足度

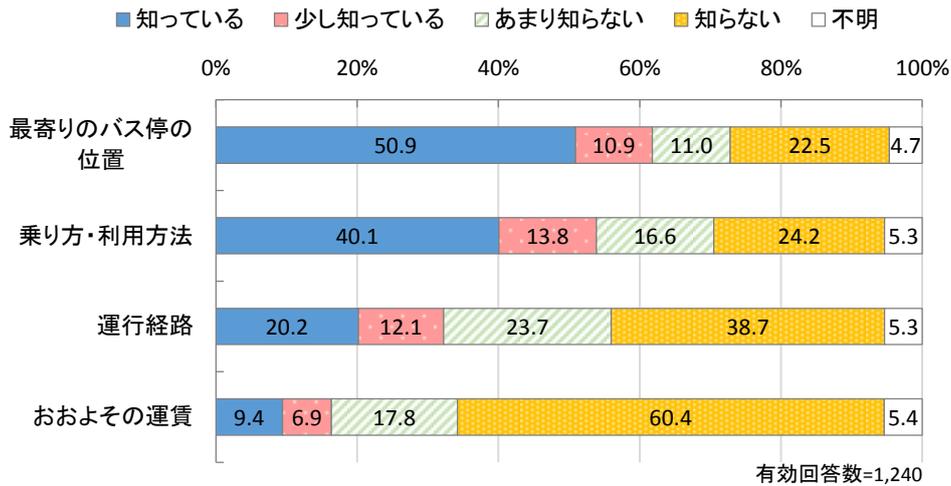


(7) 利用していない方の認識等

① 路線バス等に関する認識

- ・「最寄りのバス停の位置」に関する認知度は61.8%と高いものの、「おおよその運賃」や「運行経路」といった実際のバスの利用にあたっての情報の認知度が低くなっています。

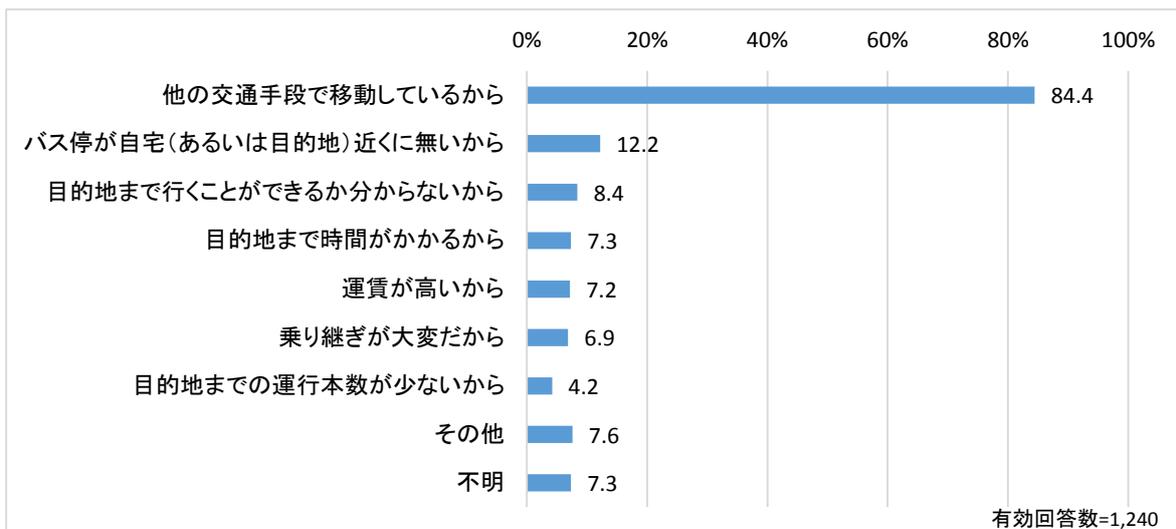
■ 路線バス等に関する認識



② 路線バス等を利用しなかった（できなかった）理由（複数回答）

- ・「他の交通手段で移動しているから」が8割を超えており、自家用車への依存度の高さが表れています。

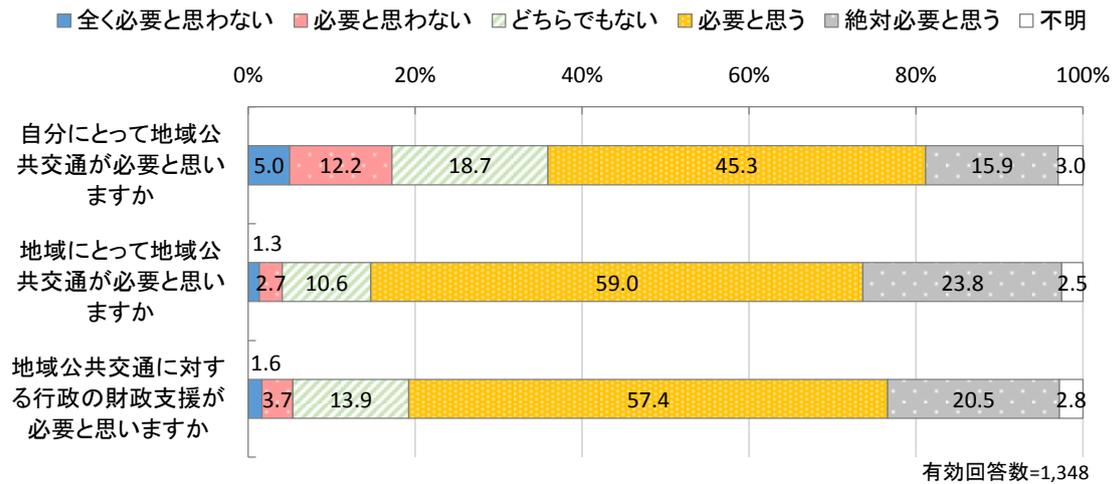
■ 路線バス等を利用しなかった（できなかった）理由（複数回答）



(8) 地域の公共交通の必要性等について

- ・「必要と思う」、「絶対必要と思う」をあわせた「必要」という回答は、総じて6～8割台と高く、行政の財政支援の必要性も含めて、地域の公共交通は多くの人に必要と考えられていることがうかがえます。

■ 地域の公共交通の必要性等について



(9) 市の公共交通への意見・要望

① 必ず運行して欲しい区間

- ・「乗る場所」は大久保駅、潟上市役所、追分、「降りる場所」では潟上市役所、藤原記念病院、秋田駅などが上位にランクしています。潟上市役所など、公共施設と自宅などをつなぐ要望が高い反面、割合では特定の施設に集中しているわけではなく、要望は多岐にわたっています。

【必ず運行して欲しい区間】

乗る場所				降りる場所			
		人数	%			人数	%
1	大久保駅	44	3.3%	1	潟上市役所	116	8.6%
2	潟上市役所	42	3.1%	2	藤原記念病院	37	2.7%
2	追分	42	3.1%	3	秋田駅	31	2.3%
4	天王	38	2.8%	4	追分駅	30	2.2%
5	二田駅	27	2.0%	4	天王グリーンランド	30	2.2%
6	追分駅	22	1.6%	6	二田駅	27	2.0%
7	自宅近辺	17	1.3%	7	大久保駅	26	1.9%
8	天王グリーンランド	16	1.2%	7	追分	26	1.9%
9	駅	14	1.0%	9	メルシティ潟上	22	1.6%
9	潟上市	14	1.0%	10	病院	21	1.6%

有効回答数=1,348

② 最も必要と思われるバス停の設置場所

- ・病院、市役所、駅、学校など公共の施設が上位を占めました。総じて公共施設への設置の要望が高くなっています。

【最も必要と思われるバス停の設置場所】

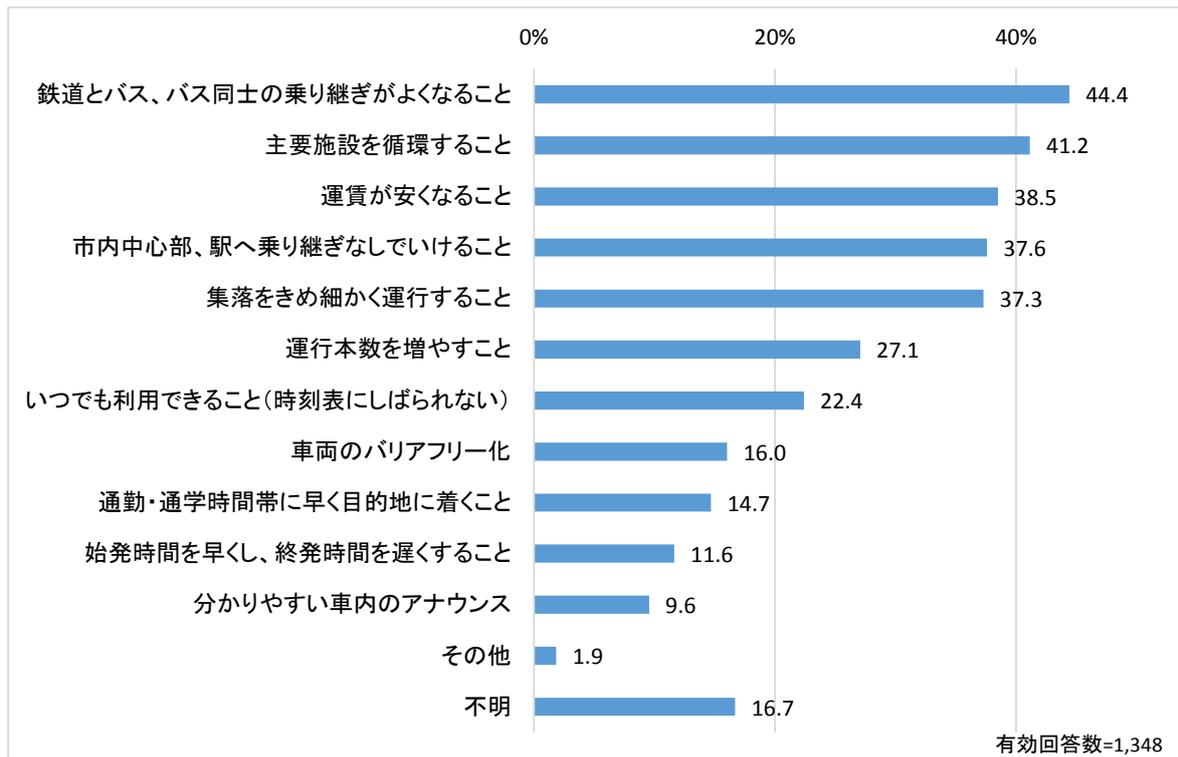
	バス停の設置場所	人数	%
1	藤原記念病院	76	5.6%
2	病院	46	3.4%
3	潟上市役所	39	2.9%
4	大久保駅	32	2.4%
5	天王南中学校	22	1.6%
6	二田駅	21	1.6%
7	小玉医院	20	1.5%
8	駅	16	1.2%
8	追分駅	16	1.2%
10	ナイス追分店	11	0.8%

有効回答数=1,348

③ 潟上市内の路線バス等に求めること

- ・「鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎがよくなること」の割合が4割台と最も高く、次いで「主要施設を循環すること」が4割台で続いています。以下の項目については、「運賃が安くなること」、「市内中心部、駅へ乗り継ぎなしでいけること」、「集落をきめ細かく運行すること」がいずれも3割台と高い割合を示しています。

■ 潟上市内の路線バス等に求めること（複数回答）



(10) 市の公共交通への意見・要望（自由記述）

- ・現状の利用については、「運行ルート」（新たなルートの設定、マイタウンバスの運行など）が15.6%と最も高く、「情報提供」（情報不足、周知の徹底など）、「運行本数」（運行本数の増加など）、「効率化」（車両の小型化、バス運行全般）が6%台で続き、以下は「運賃」、「バス停」、「乗り継ぎ」、「スクールバス」、「交通弱者救済」の順で、これらの意見要望で全体の54.9%と5割以上を占めています。
- ・将来の利用については、「将来の必要性」（現在は利用していないが、今後利用すると思われる）、「将来の不安」（自身の高齢化などに伴う移動の不安）、「現状維持・存続」（継続的な運行、運行への感謝）など、今後のバスの運行を望むものが18.0%となっています。
- ・その他の分類については、今後も「利用しないと思う」、利用していないので「わからない」と答えた割合が全体の6.3%となっています。

【意見・要望の分類】

分類		人数	%
現状の利用	運行ルート	59	15.6%
	情報提供	25	6.6%
	運行本数	23	6.1%
	効率化	23	6.1%
	運賃	18	4.7%
	バス停	16	4.2%
	乗り継ぎ	16	4.2%
	スクールバス	14	3.7%
	交通弱者救済	14	3.7%
	乗合タクシー	9	2.4%
	運行日	9	2.4%
	時間帯	7	1.8%
	運転手	6	1.6%
	利用状況	5	1.3%
	J R 関連	5	1.3%
	現状に満足	4	1.1%
	車両	4	1.1%
	タクシー	3	0.8%
	季節利用	2	0.5%
	定時性	1	0.3%
将来について	将来の必要性	40	10.6%
	将来の不安	15	4.0%
	現状維持・存続	13	3.4%
	まちづくり	2	0.5%
その他	調査に関すること	8	2.1%
	利用しない	10	2.6%
	わからない	14	3.7%
	その他	14	3.7%
合計		379	100.0%

有効回答数=379

2. 路線バス利用者アンケート調査

(1) 調査の概要

調査名称	路線バス利用者アンケート調査
調査目的	路線バスの利用実態の把握 路線バスに対する利用者ニーズの把握
調査対象	潟上市内路線バス全路線
調査方法	対象路線バス車内におけるヒアリング調査
調査期間	平成28年11月4日(金)、5日(土)、12日(土)
回収状況	回収数 222票

●回答者の内訳

○路線別

(単位:人)

路線名		11月4日 (金)	11月5日 (土)	11月12日 (土)	合計
1	塩口・蒲沼線	19	2	25	46
2	塩口・二田線	1	0		1
3	県立大線	9	(運行なし)		9
4	五城目線	31	15		46
5	江川・蒲沼線	4	1	1	6
6	江川・二田線	11	7	3	21
7	大久保・飯田川線	18	7	3	28
8	追分線	37	10		47
9	豊川線	6	8		14
10	野村・大清水線	3	1		4
合計		139	51	32	222

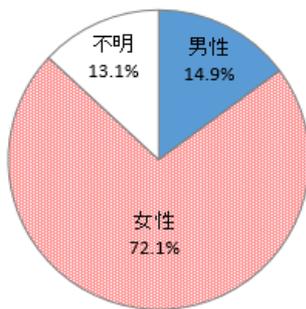
(注) 単位未満の四捨五入の関係で、合計と内訳が一致しない場合がある。以下も同じ。

○地域別

地域名		人数	%
1	追分	34	15.3%
2	出戸	9	4.1%
3	天王・二田・湖岸	75	33.8%
4	大久保	34	15.3%
5	飯田川	20	9.0%
6	豊川	14	6.3%
	不明	1	0.5%
市内計		187	84.2%
市外		31	14.0%
不明		4	1.8%
合計		222	100.0%

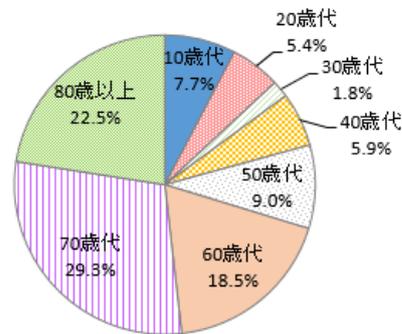
(2) 回答者の属性

●性別



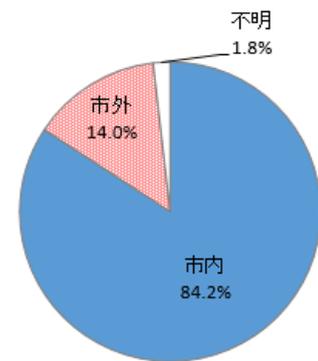
(有効回答数=222)

●年齢



(有効回答数=222)

●居住地



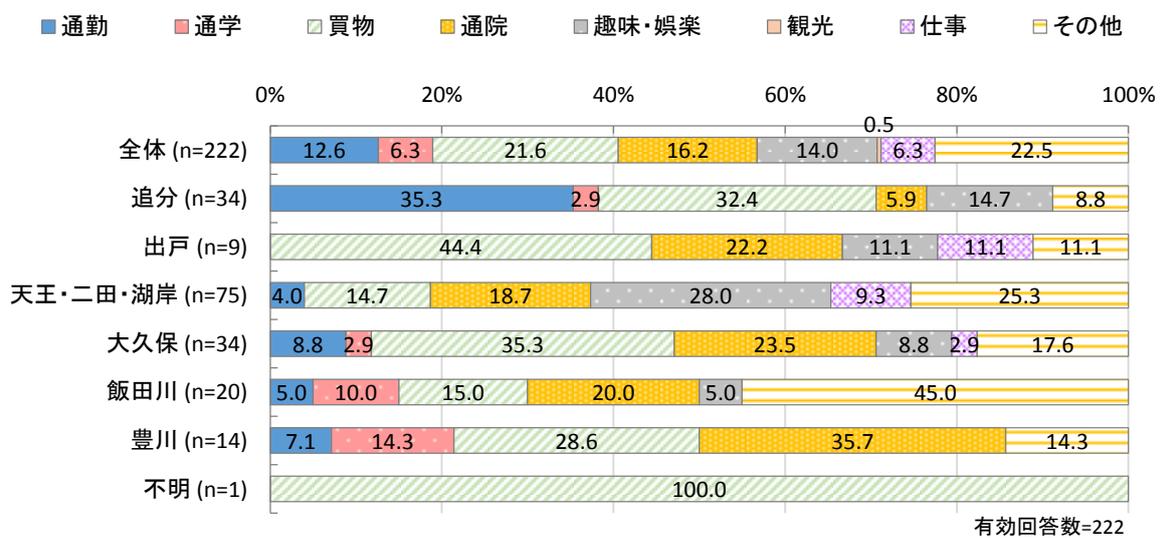
(有効回答数=222)

(3) 利用の状況

① 利用目的

- ・利用目的は買物、通院、趣味・娯楽、通勤、通学、仕事などの順に高くなっています。買物、通院、趣味・娯楽を合わせると51.8%と5割以上を占めています。
- ・地域別にみると、買物は出戸、大久保、追分で、通院は豊川、大久保などの割合が高くなっています。また、天王・二田・湖岸では、趣味・娯楽が最も高くなっています。

■ バス利用の目的



② 目的地

- ・「天王グリーンランド」が30人と最も多く、これに「自宅」が14人で続いています。

【目的地（上位）】

順位	目的地	人数
1	天王グリーンランド	30
2	自宅	14
3	秋田市	13
4	藤原記念病院	13
5	メルンティ湯上	11
6	ナイス追分店	8

有効回答数=222

③ 利用区間（乗車・降車バス停）

- 乗車バス停は、「天王グリーンランド」が最も多く、次に「二田駅」、「秋田西高校入口」となっています。
- 降車バス停も、「天王グリーンランド」が最も多く、次に「秋田駅西口」、「メルシティ潟上」が続いています。

【乗車バス停（上位）】

バス停名	人数
天王グリーンランド	12
二田駅	9
秋田西高校入口	8
大久保駅前	8
秋田駅西口	7
大崎上丁	7
塩口	6
出水	6
大清水	6
天王橋	6

有効回答数=222

【降車バス停（上位）】

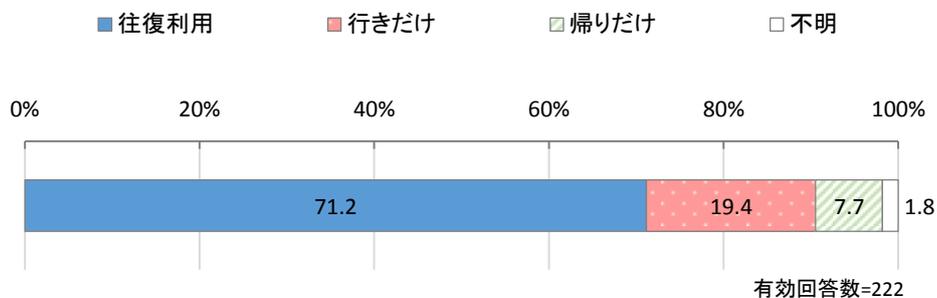
バス停名	人数
天王グリーンランド	23
秋田駅西口	13
メルシティ潟上	12
潟上市役所	9
大久保駅前	9
藤原記念病院前	8
天王郵便局前	7
小玉医院	6
テラタ前	4
塩口	4
港南二丁目	4
大崎上丁	4
追分西	4
追分幼稚園前	4

有効回答数=222

④ 往復・片道利用、乗り継ぎ

- 「往復利用」が71.2%、「行きだけ」が19.4%、「帰りだけ」が7.7%となっています。
- 路線別の乗り継ぎ状況は、「乗り換えなし」が総じて多くを占めています。乗り継ぎの割合では、豊川線が42.9%と、最も高くなっています。

■ 往復・片道利用状況



【路線別の乗り継ぎ割合】

路線名	乗り継ぎの割合
全体	16.7%
豊川	42.9%
五城目	26.1%
野村・大清水	25.0%
県立大	22.2%
塩口・蒲沼	17.4%
大久保・飯田川	14.3%
追分	6.4%
江川・二田	4.8%
塩口・二田	0.0%
江川・蒲沼	0.0%

有効回答数=222

【地域別の乗り継ぎ割合】

地域	別のバス又は乗合タクシーと乗り継ぐ	JR線と乗り継ぐ
全体	6.8%	9.9%
追分	2.9%	5.9%
出戸	11.1%	0.0%
天王・二田・湖岸	2.7%	8.0%
大久保	11.8%	17.6%
飯田川	10.0%	0.0%
豊川	7.1%	35.7%

有効回答数=222

⑤ 運賃

- ・片道の移動に掛かる運賃は、平均 240.1 円となっています。
- ・運賃別にみると、「200 円未満」の利用者の割合が 65.3%と最も多くなっています。
- ・地域別にみると、出戸で利用者 9 人の平均が 388.9 円と、最も高くなっています。
- ・定期券の使用は 8.1%、回数券の使用は 13.1%にとどまっています。

【運賃別の利用者数及び片道の移動にかかる運賃】

運賃	人数	%
200円未満	145	65.3%
200～490円	26	11.7%
500～990円	27	12.2%
1000円以上	2	0.9%
不明	22	9.9%
合計	222	100.0%

有効回答数=222

平均額	240.1円
最大	1,270円
最小	0円

有効回答数=200

(注) 平均額は、運賃の記載のない 22 名を除いて算出している。以下も同じ。

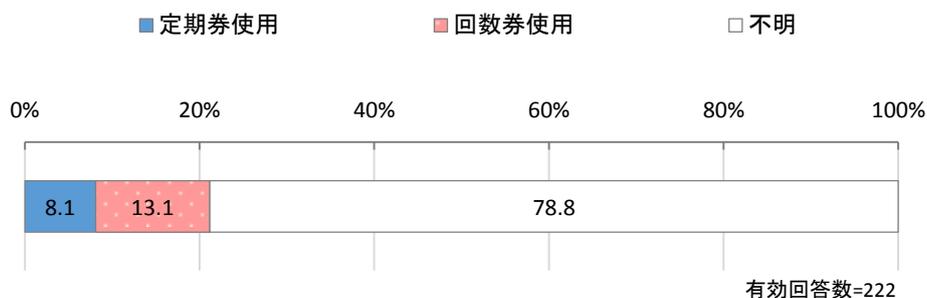
【地域別にみた利用者の平均運賃】

(金額単位：円)

地域	人数	平均運賃
全体	200	240.1
追分	29	321.4
出戸	9	388.9
天王・二田・湖岸	75	138.9
大久保	29	204.1
飯田川	18	263.3
豊川	14	134.3
市外・不明	26	465.0

有効回答数=200

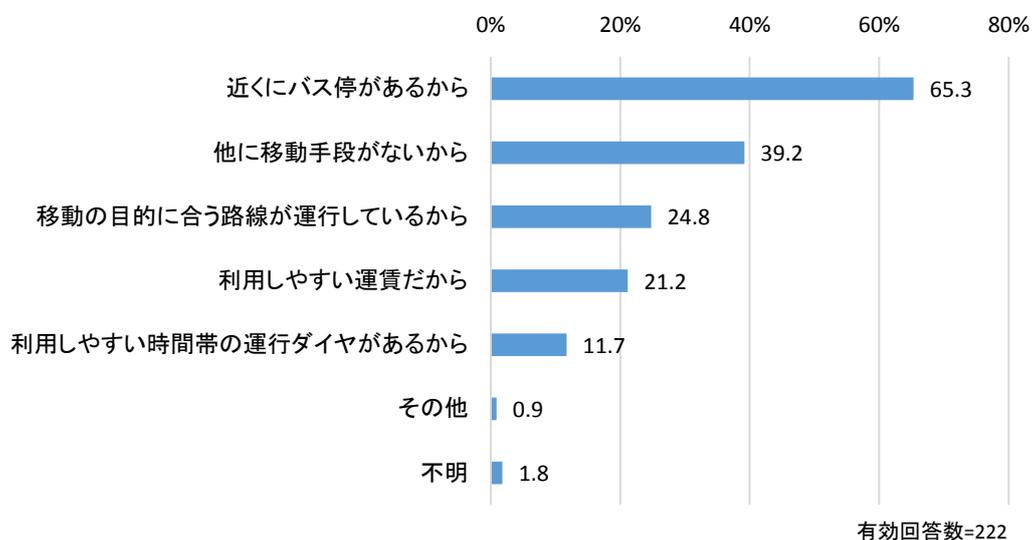
■ 定期券及び回数券の使用状況



⑥ 路線バスや乗合タクシーを利用する理由

- ・「近くにバス停があるから」(65.3%)、「他に移動手段がないから」(39.2%)が高い割合となっています。

■ 路線バスや乗合タクシーを利用する理由 (複数回答 3つまで)



⑦ 路線バスへの意見・要望

- ・自由回答を意見・要望別にみると、「運行本数」と「乗り継ぎ」がともに16.7%で最も高く、これに「バス停」(11.5%)、「時間帯」(10.3%)と続いています。
- ・その他では、現状に満足、なくならないでほしい(現状維持・存続)といったものや、日・祝日の運行を希望する意見が挙げられています。

【意見・要望の内容と分類】

意見・要望	人数	%
運行本数	13	16.7%
乗り継ぎ	13	16.7%
バス停	9	11.5%
時間帯	8	10.3%
運賃	8	10.3%
現状に満足	8	10.3%
運行日	7	9.0%
現状維持・存続	5	6.4%
定時性	4	5.1%
将来の必要性	1	1.3%
その他	2	2.6%
合計	78	100.0%

【意見・要望の内容】

お住まいの地域	分類	意見・要望	年代	性別
大久保	時間帯	遅い時間があっても良い。	40歳代	女性
天王・二田・湖岸	運賃	70歳以上は100円で乗れるように。	60歳代	女性
大久保	運行本数	1日の本数がもう少しあれば、もっと利用する。	70歳代	不明
豊川	現状に満足	利用しやすい。助かっています。	80歳以上	女性
天王・二田・湖岸	運行日	日曜日でもマイタウンバスがあると良い。	10歳代	女性
大久保	乗り継ぎ	JRとの接続が不便。	60歳代	男性
出戸	現状維持・存続	なくならないでほしい。	80歳以上	女性

3. 鉄道(JR)利用者アンケート調査

(1) 調査の概要

調査名称	鉄道（J R）利用者アンケート調査
調査目的	鉄道（J R）の利用実態の把握 鉄道（J R）に対する利用者ニーズの把握
調査対象	潟上市内のJ R全駅（奥羽本線：大久保駅、羽後飯塚駅 男鹿線：出戸浜駅、上二田駅、二田駅、天王駅）の乗降客
調査方法	各駅における乗降客へのヒアリング調査
調査期間	平成28年11月13日（日）、14日（月）
回収状況	回収数 494票

●回答者の内訳

○路線別

路線名		11月13日 （日）	11月14日 （月）	合計
1	JR奥羽本線	68	94	162
2	JR男鹿線	145	187	332
合計		213	281	494

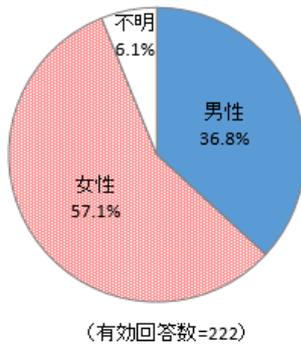
○地域別

地域名		人数	%
1	追分	14	2.8%
2	出戸	82	16.6%
3	天王・二田・湖岸	200	40.5%
4	大久保	54	10.9%
5	飯田川	70	14.2%
6	豊川	20	4.0%
	不明	13	2.6%
市内計		453	91.7%
市外		40	8.1%
不明		1	0.2%
合計		494	100.0%

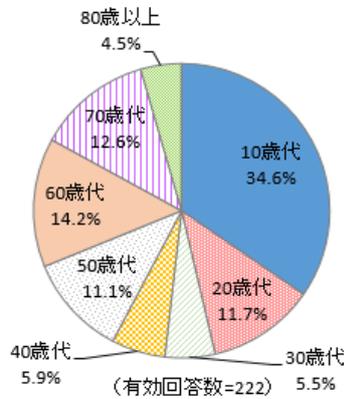
(注) 単位未満の四捨五入の関係で、合計と内訳が一致しない場合がある。以下も同じ。

(2) 回答者の属性

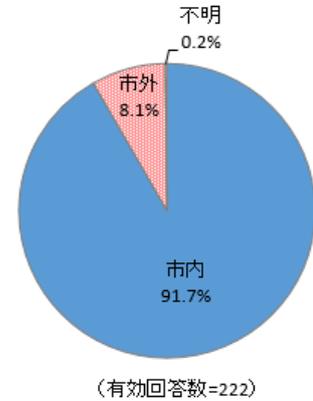
● 性別



● 年齢



● 居住地

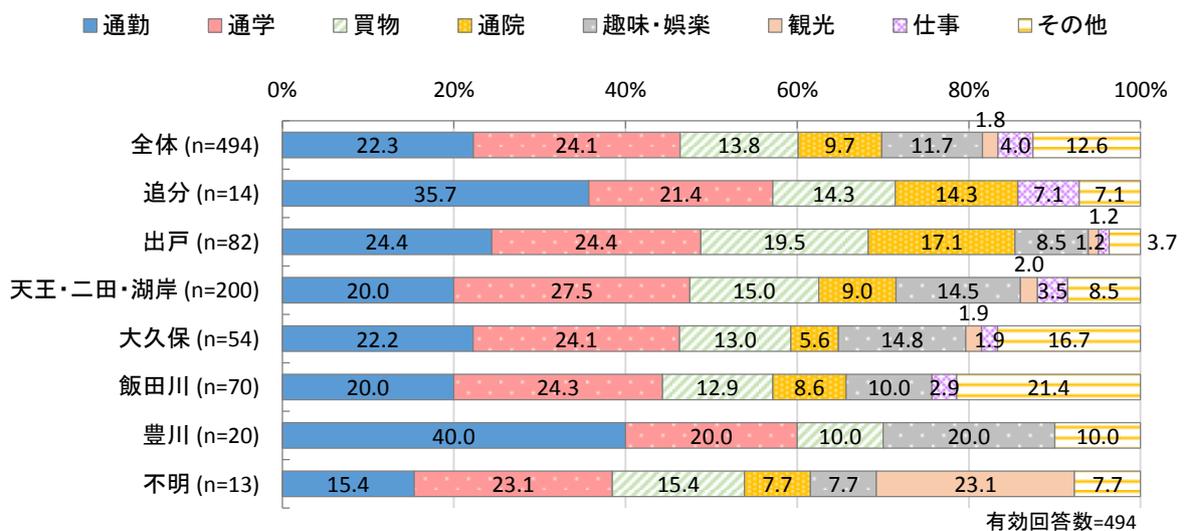


(3) 利用の状況

① 利用目的

- ・利用目的は通学、通勤、買物、趣味・娯楽、通院、仕事の順に高くなっています。通学、通勤、買物を合わせると 60.2%と 6 割強を占めています。
- ・地域別にみると、通学では天王・二田・湖岸の 27.5%をはじめ、各地域とも 2 割台となっています。通勤では豊川の 40.0%の割合が最も高く、他の各地域でも 2 割以上となっています。

■ 鉄道（JR）利用の目的



② 目的地

- ・「秋田市」が135人と最も多く、これに「秋田駅前商業施設等」が52人で続いています。秋田市への利用が突出して多くなっています。

【目的地（上位）】

	目的地	人数
1	秋田市	135
2	秋田駅前商業施設等	52
3	学校	13
4	男鹿海洋高校	10
5	男鹿工業高校	10
6	藤原記念病院	10

有効回答数=494

③ 利用区間（乗車・降車バス停）

- ・乗車駅は、「大久保」が最も多く、次に「天王」、「出戸浜」、「二田」となっています。
- ・降車駅は、「秋田」が最も多く、次に「二田」、「土崎」が続いています。

【乗車駅（上位）】

	駅名	人数
1	大久保	107
2	天王	84
3	出戸浜	79
4	二田	79
5	上二田	52
6	羽後飯塚	38
7	秋田	27

有効回答数=494

【降車駅（上位）】

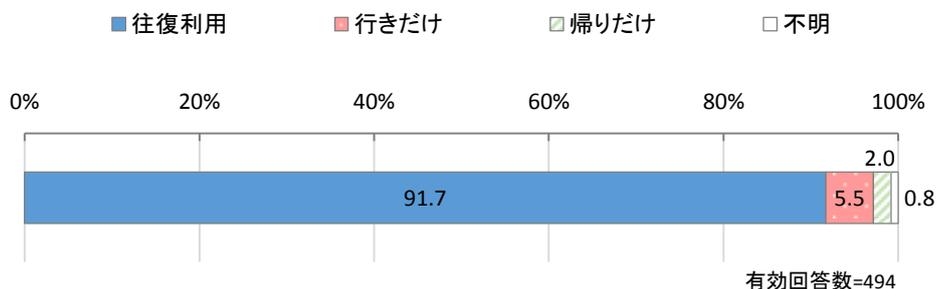
	駅名	人数
1	秋田	264
2	二田	42
3	土崎	29
4	船越	24
5	男鹿	23
6	出戸浜	20
7	追分	18

有効回答数=494

④ 往復・片道利用、乗り継ぎ

- ・「往復利用」が91.7%、「行きだけ」が5.5%、「帰りだけ」が2.0%となっています。
- ・路線別の乗り継ぎ状況は、「乗り換えなし」が総じて多くを占めています。乗り継ぎの割合は、奥羽本線が16.0%、男鹿線が10.8%となっています。

■ 往復・片道利用状況



【路線別の乗り継ぎ割合】

路線名	乗り継ぎの割合
全体	12.6%
JR奥羽本線	16.0%
JR男鹿線	10.8%

有効回答数=494

【地域別の乗り継ぎ割合】

	他のJR線と乗り継ぐ	別のバス又は乗合タクシーと乗り継ぐ
全体	5.5%	7.1%
追分	7.1%	7.1%
出戸	1.2%	1.2%
天王・二田・湖岸	2.0%	10.5%
大久保	9.3%	3.7%
飯田川	5.7%	7.1%
豊川	0.0%	15.0%

有効回答数=494

⑤ 運賃

- ・片道の移動に掛かる運賃は、平均 630.1 円となっています。
- ・運賃別にみると、「200～490 円」の利用者の割合が 68.0%と最も多くなっています。
- ・地域別にみると、大久保で利用者 54 人の平均が 999.3 円と、最も高くなっています。
- ・定期券の使用は 46.0%、回数券の使用は 8.3%となっており、定期券利用の割合が、バスに比べて高く、通勤・通学に多く利用されていることが影響していると考えられます。

【運賃別の利用者数及び片道の移動にかかる運賃】

運賃	人数	%
200円未満	76	15.4%
200～490円	336	68.0%
500～990円	56	11.3%
1000円以上	13	2.6%
不明	13	2.6%
合計	494	100.0%

有効回答数=494

平均額	630.1円
最大	18120円
最小	70円

有効回答数=481

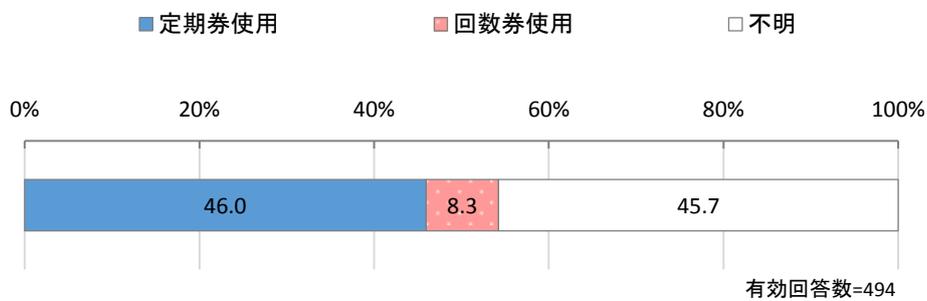
(注) 平均額は、運賃の記載のない 13 名を除いて算出している。以下も同じ。

【地域別にみた利用者の平均運賃】

(金額単位：円)

地域	人数	平均運賃
全体	481	630.1
追分	13	260.8
出戸	82	289.1
天王・二田・湖岸	194	437.1
大久保	54	999.3
飯田川	69	637.7
豊川	19	401.1
市外・不明	50	1712.0

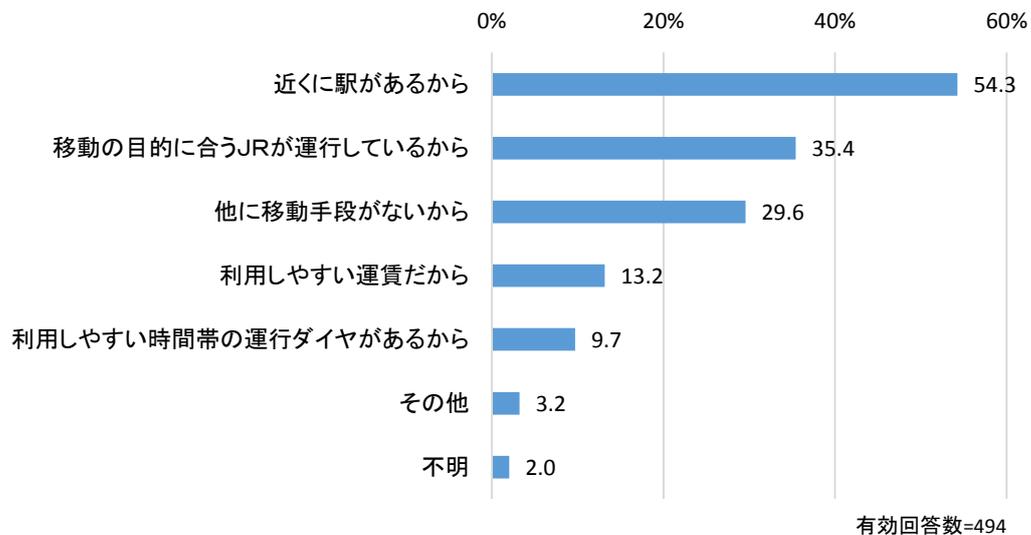
有効回答数=481



⑥ J R線を利用する理由

- ・「近くに駅があるから」(54.3%)、「移動の目的に合うJ Rが運行しているから」(35.4%)が高い割合となっています。

■ J R線を利用する理由(複数回答 3つまで)



⑦ JR線への意見・要望

- ・自由回答を意見・要望別にみると、「運行本数」が21.1%と最も高くなっており、「時間帯」が17.5%、「待合環境」が16.7%と続いています。
- ・「現状維持」(10.5%)、「現状に満足」(8.8%)といった意見も比較的多くみられました。

【意見・要望の分類】

意見・要望	人数	%
運行本数	24	21.1%
時間帯	20	17.5%
待合環境	19	16.7%
現状維持・存続	12	10.5%
現状に満足	10	8.8%
乗り継ぎ	10	8.8%
駅	7	6.1%
運賃	6	5.3%
定時性	4	3.5%
列車運行	1	0.9%
駐車場	1	0.9%
合計	114	100.0%

【意見・要望の内容】

お住まいの地域	分類	意見・要望	年代	性別
出戸	駅	駅までの交通手段が欲しい。	60歳代	男性
天王・二田・湖岸	時間帯	12時～14時の時間帯にもう1本あると便利です。	80歳以上	女性
出戸	運行本数	運行を多くしてください。	10歳代	男性
天王・二田・湖岸	現状に満足	買い物に行きやすい。	50歳代	女性
飯田川	現状に満足	駅に車が置けるので通勤に便利。	70歳代	男性
飯田川	乗り継ぎ	マイタウンバスとJRの時間が合わない時が多い。	70歳代	女性
出戸	待合環境	待合室が寒い。	70歳代	女性
出戸	待合環境	駅を禁煙にしてください。	10歳代	女性
天王・二田・湖岸	現状維持・存続	今より少なくならないように。	70歳代	女性

