

潟上市地域公共交通計画 (案)



(令和4年2月9日時点)

潟 上 市

目次

第1章 計画の概要	
1 計画策定の趣旨	1
2 計画の位置付け	1
3 計画の区域	1
4 計画の期間	1
第2章 関連する計画・施策等の状況	
1 第2次潟上市総合計画	2
2 第2次潟上市都市計画マスタープラン	6
3 第2次潟上市まち・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	
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 潟上市地域公共交通網形成計画（前計画）の検証	
1 計画の概要	37
2 これまでの計画の成果の分析	38
3 数値目標達成状況	42
第5章 アンケート調査結果	
1 市民アンケート調査結果の総括	43
2 利用者アンケート調査結果の総括	45
第6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）	46
2 主な課題の整理	48
第7章 潟上市地域公共交通計画	
1 目指す地域の将来像と公共交通の役割	50
2 計画の理念及び基本方針	51
3 計画の目標	52
4 目標達成に向けて実施する施策及び実施主体	56
第8章 計画の達成に向けて	
1 評価指標の設定	60
2 計画の評価及び推進体制	61
参考資料	
潟上市地域公共交通活性化協議会委員名簿	63

第 1 章 計画の概要

1 計画策定の趣旨

本市では、平成 29 年 6 月に「潟上市地域公共交通網形成計画」を策定し、安心・快適な住みよいまちの公共交通を目指して、マイタウンバスの路線再編やデマンド型乗合タクシー運行など、地域住民の利便性向上や移動手段の確保に向けた取組を進めてきました。

しかしながら、急速に進む少子高齢化と人口減少、自家用車利用の拡大などの様々な要因から、地域の公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。加えて、新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛・移動制限等の社会全体の変化も追い打ちとなっています。

今後は高齢化が更に加速し、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、バス路線等の維持確保や更なる利便性向上を図っていくとともに、増加する経費負担も見据えながら、持続可能な公共交通の維持・確保への取組が重要な課題となっています。

こうした様々な状況を踏まえ、令和 2 年 11 月に一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成 19 年法律第 59 号）に基づき、市民の移動手段となる公共交通の利便性・効率性の向上を図り、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するために「潟上市地域公共交通計画」を策定するものです。

本計画の推進に当たっては、市・交通事業者等の関係者が連携し、地域特性に応じた多様な交通サービスを展開することにより、限られた資源の中でも持続可能な地域公共交通網の確保を目指すものです。

2 計画の位置付け

本計画は、「第 2 次潟上市総合計画」を上位計画とし、「第 2 次潟上市都市計画マスタープラン」などの関連計画と整合性を図りつつ、持続可能な公共交通を実現していく方向性を示す「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として位置付けます。

3 計画の区域

本計画の区域は、潟上市全域とします。

4 計画の期間

本計画の計画期間は、令和 4 年度（2022 年度）から令和 8 年度（2026 年度）までの 5 か年とします。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢等の変化や関連計画の見直し等に適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

第2章 関連する計画・施策等の状況

本計画は、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」「第2次潟上市都市計画マスタープラン」等の方針に則し、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します。

1 第2次潟上市総合計画

「第2次潟上市総合計画」（以下「総合計画」という。）は、今後、更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もてる市の創造を図るため、本市における全ての行政計画や施策の最上位に位置付けられる計画として、平成28年（2016年）3月に策定しました。

総合計画は、「長期ビジョン」「基本計画」「実施計画」で構成しています。それぞれの内容構成と期間は次のとおりです。

■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、将来像や基本目標と、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、令和7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。平成28年度から令和2年度までの5年間を前期基本計画、令和3年度から令和7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、全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。

〈市の将来像〉

まちづくりの基本理念を踏まえて、市民と行政が共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）

総合計画では、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共に力を合わせて進めていきます。

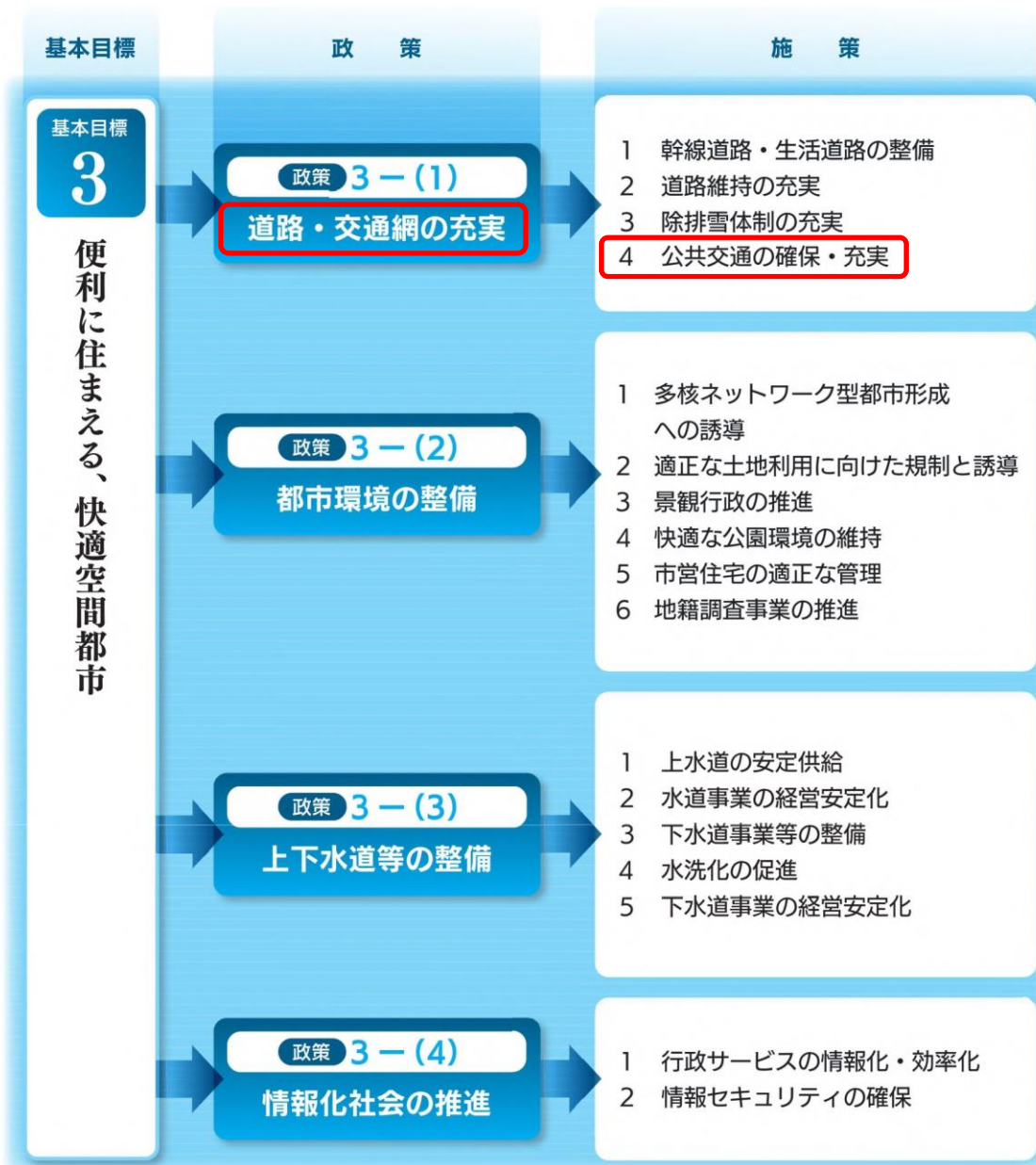
- | | |
|--------|----------------|
| ■基本目標1 | 自然と共生する、環境保全都市 |
| ■基本目標2 | 安全に過ごせる、安心居住都市 |
| ■基本目標3 | 便利に住まえる、快適空間都市 |
| ■基本目標4 | 健やかに暮らす、健康福祉都市 |
| ■基本目標5 | 活力にあふれる、田園拠点都市 |
| ■基本目標6 | 次代の人が育つ、生涯学習都市 |
| ■基本目標7 | みんなでつくる、参画協働都市 |

(3) 公共交通に関する目標達成のための政策と施策

総合計画では、「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、令和 3 年度から令和 7 年度までの後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 公共交通の確保・充実」と設定しています。

【後期基本計画の体系】（抜粋）



また、後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 公共交通の確保・充実」について、主要な取組と目指す指標を設定しています。

■目指す方向

少子高齢化、人口減少社会の中でも、公共交通の利便性の向上と、効果的かつ効率的な交通サービスの実現を目指します。

■今後５年間で取り組む施策

施 策 名	主 要 な 取 組
公共交通の確保・充実	○市民の重要な通勤・通学手段であるＪＲ奥羽本線及びＪＲ男鹿線について、快適な利用に資するため、駐輪場など周辺環境の整備を検討します。 ○民間事業者のバス運行は、高齢者をはじめとする交通弱者が地域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、路線維持のため、各種支援を実施します。 ○マイタウンバスについては、ＪＲや民間バス事業者と連携し利便性の向上を図ります。 ○デマンド型乗合タクシー運行については、実施地域への周知を図り、利用を促進します。また、交通空白地域への導入や利用状況の低いバス路線については廃止代替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。 ○「潟上市地域公共交通網形成計画」の見直しを行い、住民ニーズに即した公共交通網の形成を目指します。

■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 (令和元年度)	将来目標値 (令和７年度)
公共交通機関の便利さ	%	↗	24.0	36.0
	※令和元年 11 月の市民アンケートで「満足」、「まあ満足」と回答した率			
買物の便利さ	%	↗	42.4	51.0
	※令和元年 11 月の市民アンケートで「満足」、「まあ満足」と回答した率			
マイタウンバス等路線数 (廃止代替としての デマンド含む)	本	維持	8	8

2 第2次潟上市都市計画マスタープラン

「第2次潟上市都市計画マスタープラン」（以下「マスタープラン」という。）は、都市計画法第18条の2に基づいて策定した計画で、長期的な視点に立って、まちづくりの将来ビジョンやその実現に向けた方針を明らかにし、社会経済動向を踏まえながら、まちづくりを進めていくための指針となるものです。

マスタープランは、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を示しており、まちづくりの将来ビジョンを確立し、都市計画に関わる具体的かつ総合的な整備方針を定めることを目的として、令和2年（2020年）3月に策定しています。基準年次を平成30年（2018年）とし、おおむね20年後の令和22年（2040年）を目標年次としています。

(1) 将来の都市像とまちづくりの基本理念

マスタープランでは、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、本市の将来像とまちづくりの基本理念を次のように設定しています。

〈将来の都市像〉

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 ～

〈まちづくりの基本理念〉

- 自然と都市が共生し、安全・安心で快適な暮らしができるまちづくり
- 地域の個性を活かし、交流や連携によりにぎわいが生まれるまちづくり
- 市民と行政がともに創る魅力あるまちづくり

(2) まちづくりの目標

本市の将来像を実現するために、まちづくりの基本理念を踏まえ、まちづくりの目標を次のとおり設定しています。

市民が安全・安心に暮らせるまちをつくる

- 社会経済状況や市の財政状況の変化に合わせて都市基盤施設が適正に維持され、市民の生活しやすい環境が持続可能なまちづくりを目指します。
- 公共施設及び家屋の耐震化や空き家対策等、防災・減災対策を推進し、地震や風水害などの災害に強いまちづくりを目指します。
- 災害時に対応した避難場所や避難路の整備・確保など、地域の防災力向上を推進します。

都市と自然が調和したまちをつくる

- 無秩序な開発を抑制し、本市の豊かな自然環境や生物多様性を保全し、次代へ継承します。
- 良好な生活環境と景観の形成、憩い空間の創出、大気や水質の浄化等、自然が持つ多面的機能を持続的に維持するため、自然環境の保全や市街地内の緑化など、グリーンインフラの観点を取り入れながら環境に配慮したまちづくりを推進します。

持続可能な交通ネットワークが構築されたまちをつくる

- 公共交通の利便性向上により市民の移動手段が確保され、本格的な少子高齢社会に適応した持続可能な公共交通ネットワークを構築します。
- 都市の骨格となる道路の維持・整備や道路網の充実等、誰もが安全・安心に移動できる道路交通環境をつくります。

地域がバランスよく発展したまちをつくる

- 各地域が持つ特色や地域資源を活かし、地域コミュニティの活力を創出し、各地域の個性を補い合って市全体が一体的にバランスのとれたまちづくりを目指すとともに、地域の魅力向上と活性化を目指します。
- 市全域が一つの都市計画区域として、土地利用の規制や誘導が図られ、都市全体が良好な定住環境の創出に向かって一体感のある都市形成を目指します。

コンパクトで効率的なまちをつくる

- 各拠点の特性を活かしながら相互に連携し、それぞれが効率的に機能するコンパクトな拠点形成を目指すとともに、各拠点間のネットワーク形成を目指します。
- 適正かつ計画的な土地利用を推進し、拠点形成を図ります。

市民との協働によるまちをつくる

- 市民や事業者など多様な主体の参画と協働のもと、社会環境の変化や地域の特性及び土地利用状況等を踏まえ、地域の個性を活かしたまちづくりを推進します。

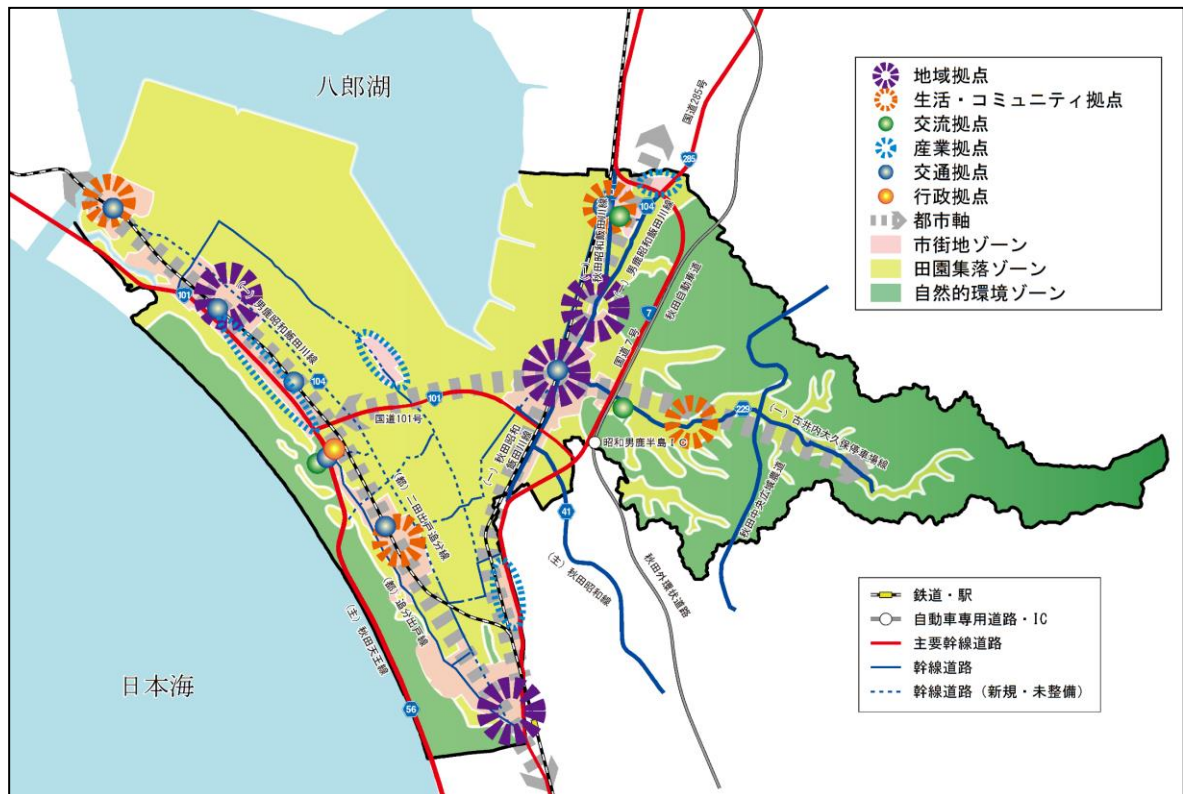
(3) 将来都市構造

マスタープランでは、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。

各地域拠点や生活拠点の特性を活かし、それぞれが効率的でコンパクトな拠点形成を目指すとともに、道路や公共交通のネットワーク構築により、医療・福祉・商業・行政等の生活サービス機能を、各拠点が相互に補完・連携する「多核ネットワーク型都市形成」を目指します。

【将来都市構造の方向】	
都 市 軸 都市間の連絡と拠点間の連携を強化して、一体的な都市形成を推進します	東 部 都 市 軸 広域都市間を連絡する大動脈であり、東部地域の南北方向の主要な交通軸
	西 部 都 市 軸 秋田市や男鹿市と連絡する西部地域の南北方向の主要な交通軸
	東西部都市軸 東西の都市拠点を連結・一体化する交通軸
拠 点 各種都市機能の集積や整備充実を図り、市民がいきいきと暮らせる都市を目指します	地 域 拠 点 商業、医療、教育・文化等、比較的高次の生活サービス機能を有する中心的な拠点
	生活・コミュニティ拠点 地域拠点を補完する生活サービス機能が中心の拠点
	交 流 拠 点 市内外の人々の憩いの場、交流の場としての拠点
	産 業 拠 点 各種産業の立地を誘導し、経済の活性化と雇用の促進に寄与する拠点
	交 通 拠 点 公共交通の結節機能を有する拠点
土 地 利 用 ゾ ー ニ ン グ 地域特性に応じた土地利用を推進することで、地域活力を維持した持続的な発展を目指します	行 政 拠 点 行政の中核的な役割を果たす拠点
	市街地ゾーン 地域の特性や役割を踏まえた各種都市機能を高め、良好な市街地形成を目指すゾーン
	田 園 集 落 ゾ ー ン 良好な営農環境と集落が共生するゾーン
	自 然 的 環 境 ゾ ー ン 自然環境の維持・保全と活用を図るゾーン

【将来都市構造図】



(4) 公共交通に関する目標達成のための方針

本計画では、将来都市構造において、市民が生き生きと暮らせる都市を形成するため、本市の成り立ちや地域特性を踏まえ、これからのまちづくりにおいて期待される役割などに応じた各種都市機能の集積や整備充実を図るため、公共交通に関するものを次のように定めています。

●交通拠点・・・公共交通の結節機能を有する拠点

位置	6つのJR鉄道駅及び市役所周辺。
方針	鉄道とバスによる公共交通ネットワークの結節点として、利便性の向上と拠点間の連携強化を図ります。

また、分野別方針を「1 土地利用の方針」「2 都市環境の整備方針」「3 住環境・市街地の整備方針」「4 自然環境の保全年針」「5 景観形成の方針」として、「2 都市環境の整備方針」においては、交通施設整備の目標及び基本方針の一つに「市民の交通手段の転換を促す公共交通の利便性向上」を掲げています。

都市環境の整備方針

■現況・課題

公共交通の利用状況は、自家用車利用の増加に加え、人口減少と少子高齢化が進行する中で総じて利用者数が低調に推移しており、運営を支える財政支出は増加傾向にある等、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

■基本方針

市民の交通手段の転換を促す公共交通の利便性向上

- 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。
- 交通拠点に位置付けた鉄道駅や、地域拠点などの交通結節点における乗継ぎ環境を、ソフト・ハード施策の両面から整備し、ネットワークを強化します。
- 将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、市民自らが地域の公共交通を支える意識と気運の醸成を図ります。
- 人口の分布を加味し、利用需要に合った運行路線・運行形態を踏まえ、デマンド方式の導入等を図ることで交通空白地域を解消し、市民の移動手段の確保と利便性の向上を目指します。

3 第2次潟上市まち・ひと・しごと創生総合戦略

「第2次潟上市まち・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原則等を基に、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、令和3年度から令和7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、次の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」、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、潟上市の今後の取組における基本目標として、次の4点を掲げています。

【基本目標】

- 基本目標1 産業振興による仕事づくり
- 基本目標2 潟上への定着と新しい人の流れづくり
- 基本目標3 結婚・出産・子育ての希望をかなえるまちづくり
- 基本目標4 新たな時代に対応した地域づくり・人づくり

(2) 基本目標別施策（公共交通関連）

総合戦略では、「基本目標 4 新たな時代に対応した地域づくり・人づくり」において、公共交通の維持・確保に関する施策と主な取組を次のとおり定めています。

基本目標 4 新たな時代に対応した地域づくり・人づくり

施策 4－1 公共交通の維持・確保

■方 針

交通空白地域の解消や交通弱者の移動手段を確保するため、マイタウンバスやデマンド型乗合タクシーを運行するなど、地域内交通を確保します。

「潟上市地域公共交通網形成計画」に基づき事業を実施し、必要に応じて計画の見直しを行います。

主な取組	○マイタウンバス運行 ○デマンド型乗合タクシー運行事業 ○生活バス路線等維持費補助金
------	--

■目指す指標

重要業績成果指標（K P I）	単位	令和元年度	令和 7 年度
マイタウンバスの 1 日当たりの利用者数	人	87	126

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次潟上市総合計画」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。

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組を次のとおりまとめます。

計 画	公共交通に求められる役割	主な取組
第2次潟上市総合計画	計画で定めたまちづくりの基本理念のもと、市民と行政が共に目指す市の将来像「みんなで創る しあわせ実感都市 潟上」の実現に向け、基本目標の一つに掲げる「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	- 公共交通の利便性向上と効果的で効率的な交通サービスの実現を目指し、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの構築 - 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
第2次潟上市都市計画マスタープラン	長期的な視点によるまちづくりの将来ビジョンを明確化するため、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、「持続可能な交通ネットワークが構築されたまちをつくる」を目標とし、まちづくりを推進する役割	- 利用者ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築 - 交通結節点における乗継ぎ環境をソフト・ハード施策の両面から整備し、ネットワークを強化 - 将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、市民自らが地域の公共交通を支える意識と気運の醸成・デマンド方式の導入等を図り、交通空白地域を解消
第2次潟上市まち・ひと・しごと創生総合戦略	人口減少社会にあっても住民サービスの水準を維持し、安心して暮らせるまちづくりを推進するため「公共交通の維持・確保」を図る役割	交通空白地域の解消や交通弱者の移動手段を確保するため、マイタウンバスやデマンド型乗合タクシーの運行

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 97.72 km² 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った恵まれた地域です。

【潟上市の位置】



2 人口動向

(1) 人口・世帯の推移

ア 総人口の推移

国勢調査による本市の人口の推移をみると、平成 12 年から平成 17 年にかけては増加し、平成 17 年の 35,814 人をピークに減少に転じています。日本の人口は、平成 17 年頃から減少傾向に入っており、平成 17 年から平成 27 年にかけて人口が増加している市町村はあまり多くなく、本市の平成 17 年から令和 2 年にかけての人口減少をみるに、同様の傾向にあるといえます。

人口の構成をみると、年少人口比率は平成 12 年から令和 2 年にかけて減少し続けている一方で、老年人口比率は平成 12 年から令和 2 年にかけて増加し続け、平成 27 年と令和 2 年の調査では全国平均（平成 27 年で 26.6%、令和 2 年で 28.7%）を上回っており、少子高齢化が進行しています。ちなみに、秋田県平均の老年人口比率は、平成 27 年が 33.8%、令和 2 年が 37.6%となっており、県平均と比較すると本市はやや下回っています。また、生産年齢人口比率（15 歳～64 歳）は減少傾向にあります。

世帯数は、平成 17 年から平成 22 年ではわずかながら減少したものの、全体的には一貫して増加傾向にあります。世帯数の増加傾向に伴い一世帯当たりの人数は減少し、単独世帯、夫婦のみ世帯の増加など世帯の多様化が進行していることがうかがえます。

【人口・世帯数の推移】

（単位：人、世帯、人／世帯、％）

項目	年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年	年平均増減率			
							H12～H17	H17～H22	H22～H27	H27～R2
総人口		35,711	35,814	34,442	33,083	31,720	0.06	▲ 0.77	▲ 0.79	▲ 0.82
年少人口 (15歳未満)		5,194 14.5%	4,926 13.8%	4,247 12.3%	3,720 11.2%	3,272 10.3%	▲ 1.03	▲ 2.76	▲ 2.48	▲ 2.41
生産年齢人口 (15歳～64歳)		23,599 66.1%	22,854 63.8%	21,285 61.8%	18,997 57.4%	17,095 53.9%	▲ 0.63	▲ 1.37	▲ 2.15	▲ 2.00
老年人口 (65歳以上)		6,918 19.4%	8,034 22.4%	8,909 25.9%	10,340 31.3%	11,218 35.4%	3.23	2.18	3.21	1.70
世帯数		11,277	11,951	11,936	12,023	12,287	1.20	▲ 0.03	0.15	0.44
一世帯当たりの人数		3.17	3.00	2.89	2.75	2.58	—	—	—	—

注：各年10月1日現在。平成22年、平成27年、令和2年の総人口には年齢不詳を含む。

出典：国勢調査

イ 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、2025年（令和7年）に30,000人を下回り、その後も減少を続け、2060年（令和42年）には14,336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（改訂版）」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2035年（令和17年）には27,020人、2060年（令和42年）には20,752人を確保できると推計しています。

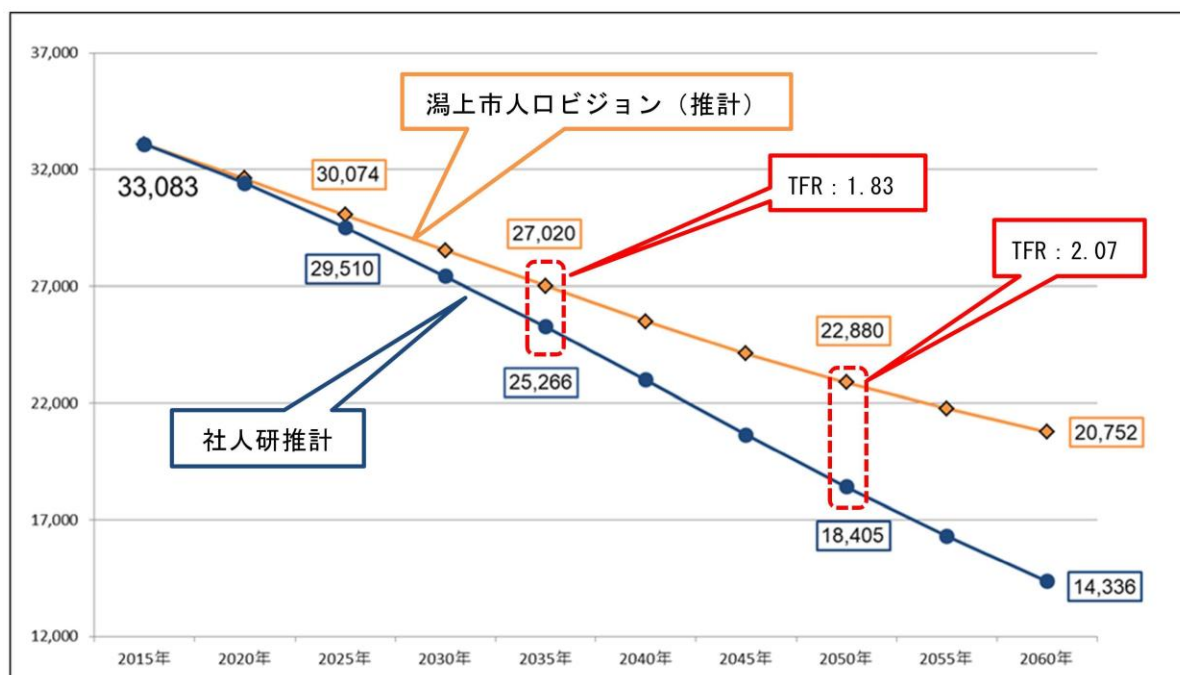
2015年（平成27年）以降の年齢3区分別の人口をみると、年少人口（0～14歳）は、合計特殊出生率の向上により、2045年（令和27年）以降増加に転じ、その後2055年（令和37年）以降、微減へと推移します。構成比率は、2020年（令和2年）から2025年（令和7年）まで横ばいで推移し、2030年（令和12年）以降上昇し、2060年（令和42年）には約14.6%まで上昇します。

生産年齢人口（15～64歳）は、年少人口より遅れて合計特殊出生率の向上の効果があらわれるため、減少を続けます。構成比率は、2045年（令和27年）頃に下げ止まり、増加に転じ、2060年（令和42年）には約49.6%まで上昇します。

老年人口は、増加を続けたのち、2030年（令和12年）頃から減少に転じます。構成比率は、増加傾向で推移し、2045年（令和27年）を境に減少に転じ、2060年（令和42年）に約35.8%となります。

【人口の将来展望】

（単位：人）

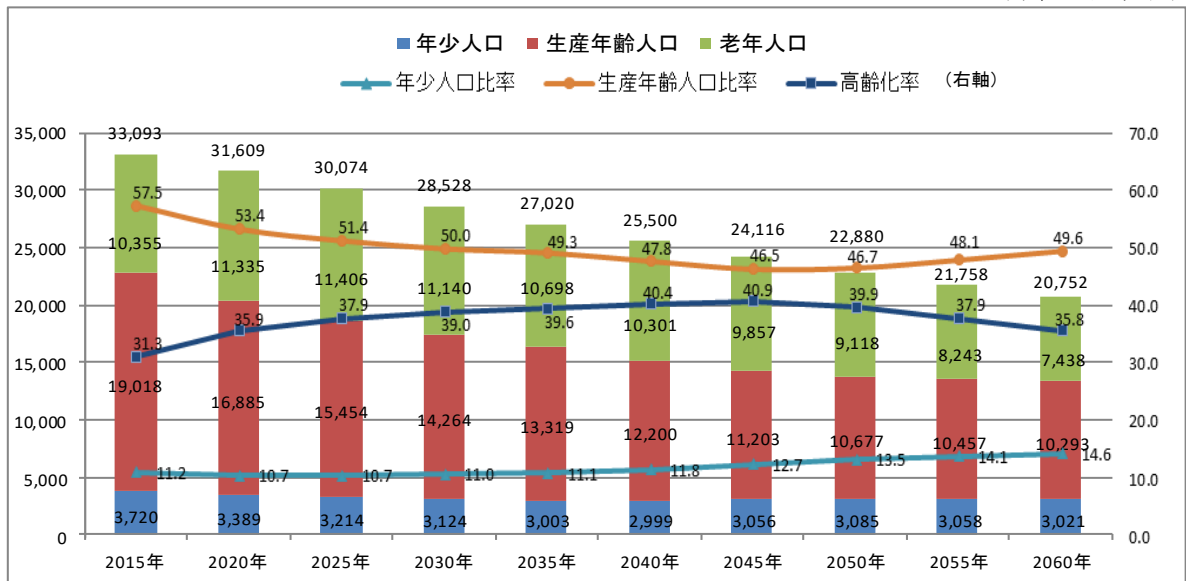


TFR 《total fertility rata》⇒合計特殊出生率

資料：潟上市人口ビジョン（改訂版）

【人口の将来展望】

(単位：人、%)



資料：潟上市人口ビジョン（改訂版）

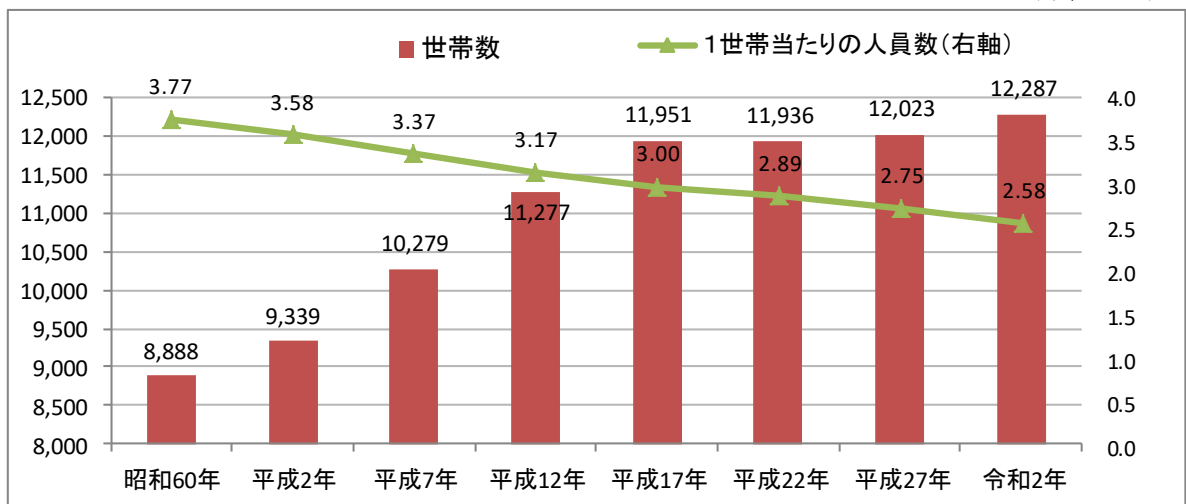
ウ 世帯数の推移

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。令和 2 年の国勢調査では 12,287 世帯となり、平成 27 年調査に比べて 264 世帯、2.1%増と再び増加に転じています。

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、令和 2 年には 2.58 人まで減少しています。

【世帯数の推移】

(単位：人)



出典：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。特に「追分地区」の人口分布の割合が高くなっています。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】



出典：国勢調査

平成 27 年の通勤状況をみると、本市に住んでいる就業者・通学者 16,911 人のうち、市内で従業・通学する人は 7,030 人（41.6%）、市外へ通う住民は 9,881 人（58.4%）で、本市で就業・通学する 11,020 人のうち市外からは 3,990 人（36.2%）が通ってきています。

潟上市に常住する就業者・通学者の数
 16,911人
 潟上市で就業・通学する者の数
 11,020人

潟上市に常住し
 市内で従業・通学する者の数
 7,030人

他市区町村で
 従業・通学
 9,881人
 (うち他県135人)

他市区町村に
 常住
 3,990人
 (うち他県20人)

男鹿市 (2.8万人) 766 1,206
 潟上市 (3.3万人) 637 741
 五城目町 (0.9万人)
 井川町 (0.4万人)
 秋田市 (31.5万人) 6,911 1,873
 県内他市町村 693 499

5,000人以上
 1,000人以上5,000人未満
 1,000人未満

(平成27年国勢調査)
 () 内は国勢調査人口 (平成27年)

※総数には従業地・通学地不詳を含む。

19

(4) 自動車保有台数

市内の自動車保有台数は、令和2年度末が23,482台と前年度に比べわずかながら増加(56台)しているものの同程度で推移しており、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28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
乗用(台)	11,236	11,248	11,201	11,131	11,094
軽自動車(台)	12,564	12,563	12,618	12,295	12,388
計(台)	23,800	23,811	23,819	23,426	23,482
世帯数(世帯)	12,156	12,255	12,355	12,426	12,339
台数/世帯	1.96	1.94	1.93	1.89	1.90

資料：秋田運輸支局 秋田県市町村別保有車両数（3月31日現在）

世帯数は、秋田県年齢別人口流動調査（翌年度4月1日現在）

3 社会経済状況

(1) 産業

ア 産業別就業者人口

本市の産業別就業者人口は、第1次産業及び第2次産業就業者数は県と同様に減少傾向にあります。どちらも平成12年以降、減少が続いています。第3次産業就業者数については、平成17年までは増加していましたが、平成22年以降はやや減少しています。

就業率については、就業者数の減少につれて平成22年まで減少傾向にありますが、平成27年には就業者数の増加とともに上昇しています。

【産業別就業者数の推移】

項目	平成12年		平成17年		平成22年		平成27年	
	潟上市	秋田県	潟上市	秋田県	潟上市	秋田県	潟上市	秋田県
人口総数(人)	35,711	1,189,279	35,814	1,145,501	34,442	1,085,997	33,083	1,023,119
就業者数(人)	17,593	588,385	16,689	549,994	15,482	503,106	15,490	482,867
第1次産業	人	1,352	64,465	1,308	61,307	1,035	49,929	933
	%	7.7	11.0	7.9	11.2	6.7	10.1	6.2
第2次産業	人	6,558	181,688	5,034	146,880	4,243	124,501	4,068
	%	37.3	30.9	30.4	26.9	27.4	25.1	26.9
第3次産業	人	9,655	341,462	10,231	338,573	10,195	321,378	10,137
	%	55.0	58.1	61.7	61.9	65.9	64.8	67.0
分類不能	人	28	770	116	3,234	9	7,298	352
就業率	%	49.3	49.5	46.6	48.0	45.0	46.3	46.8

注：各年10月1日現在。構成率は分類不能を除いて算出。

出典：国勢調査

イ 産業別総生産

平成30年度の産業別総生産は833億6,200万円で、構成比をみると第1次産業が2.8%、第2次産業が28.1%、第3次産業が69.6%となっています。また、第3次産業では、不動産業16.1%、保健衛生・社会事業15.1%、卸売・小売業6.5%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26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年		
						構成比	対前年度増加率
第1次産業	1,502	1,881	2,131	2,268	2,298	2.8	1.3
農業	1,315	1,669	1,918	2,061	2,108	2.5	2.3
林業	76	73	69	63	65	0.1	3.2
水産業	111	139	144	144	125	0.1	▲ 13.2
第2次産業	15,307	17,634	21,180	25,085	23,437	28.1	▲ 6.6
鉱業	84	81	74	77	72	0.1	▲ 6.5
製造業	9,087	13,457	16,631	18,902	17,047	20.4	▲ 9.8
建設業	6,136	4,096	4,475	6,106	6,318	7.6	3.5
第3次産業	56,129	56,799	57,006	57,727	58,011	69.6	0.5
電気・ガス・水道・廃棄物処理業	2,392	2,445	2,479	2,525	2,539	3.0	0.6
卸売・小売業	5,243	5,213	5,311	5,468	5,420	6.5	▲ 0.9
運輸・郵便業	2,005	2,022	1,997	2,039	2,036	2.4	▲ 0.1
宿泊・飲食サービス業	1,207	1,217	1,359	1,422	1,396	1.7	▲ 1.8
情報通信業	1,574	1,577	1,583	1,555	1,616	1.9	3.9
金融・保険業	3,019	3,184	3,048	2,987	3,115	3.7	4.3
不動産業	12,987	13,147	13,240	13,376	13,436	16.1	0.4
専門・科学技術・業務支援サービス業	1,859	1,938	2,043	2,083	2,155	2.6	3.5
公務	4,032	3,993	3,909	3,983	3,960	4.8	▲ 0.6
教育	6,906	6,844	6,773	6,901	6,748	8.1	▲ 2.2
保健衛生・社会事業	11,977	12,247	12,316	12,360	12,562	15.1	1.6
その他のサービス	2,928	2,972	2,948	3,028	3,028	3.6	0.0
輸入品に課せられる税・関税等	▲ 340	▲ 237	▲ 352	▲ 483	▲ 384	▲ 0.5	▲ 20.5
市町村内総生産	72,598	76,077	79,965	84,597	83,362	100.0	▲ 1.5

資料：平成30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、更に秋田自動車道と連絡する国道 101 号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。

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影響も大きいといえます。

バス路線については、本市と秋田市等を結ぶ地域間幹線である路線バス（民間交通事業者が運行）と、支線として市域内の移動を支えるマイタウンバス（本市が実施主体である事業）があります。マイタウンバスは、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 年度の抜本的な見直しを経て、平成 27 年 5 月の市役所新庁舎開庁に伴い、市内全域から市役所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、平成 30 年 4 月には運賃の改定（大人 150 円→100 円、子供 80 円→50 円）を行うとともに、新規路線の整備や市民ニーズに沿った経路に再編し、利用者数は年々増加傾向にあります。

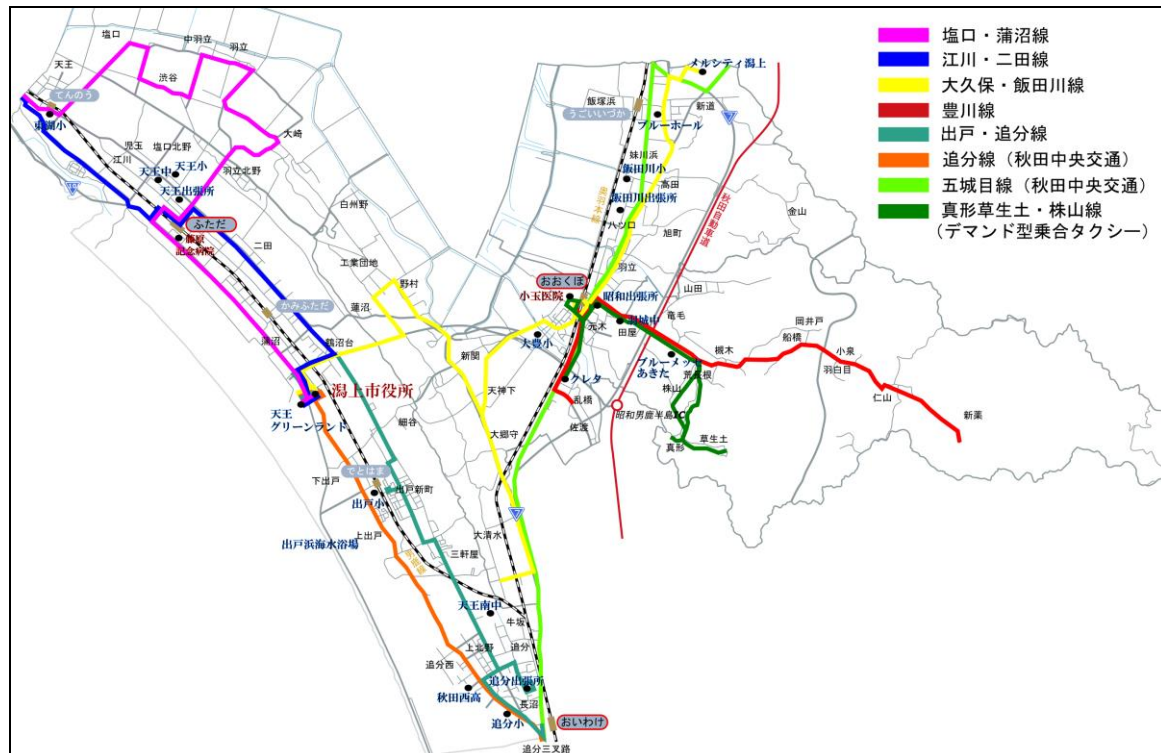
また、公共交通を利用できない地域（交通空白地域）においては、平成 26 年度から豊川地域の株山、真形草生土地区でデマンド型乗合タクシーを運行しています（平成 26・27 年度は実証運行、平成 28 年度から本格運行）。

【湯上市の沿道・沿線の分布図】



資料：第2次潟上市都市計画マスタープラン

【公共交通路線図】



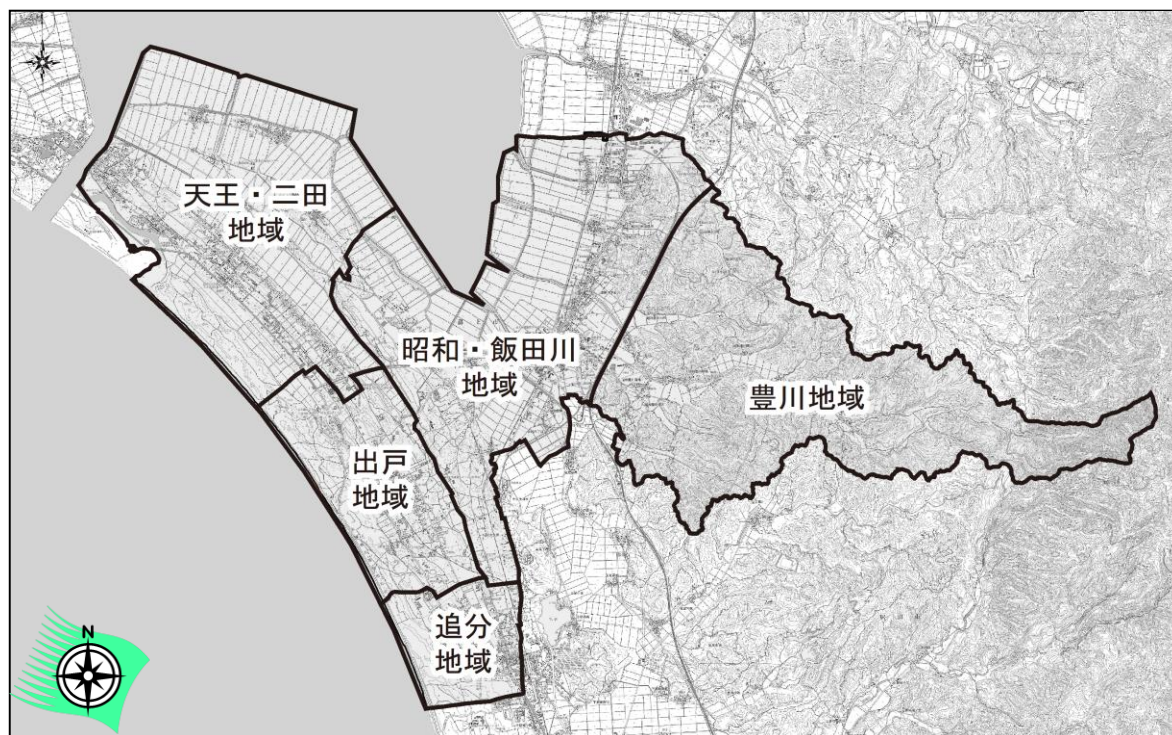
(2) 地域の概況及び公共交通の現況

「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、地域の概況と公共交通の現況を次のとおり整理します。

【地域と特性】

地 域	特 性
追 分	秋田市と接し、文教施設や交通利便性に恵まれた住環境の地域
出 戸	海や豊かな自然環境に囲まれた良好な住環境の地域
天王・二田	海や八郎湖、豊かな田園環境に囲まれ、公共公益施設に恵まれた豊かな住環境の地域
昭和・飯田川	八郎湖や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の地域
豊 川	出羽丘陵の豊かな自然に抱かれた里山エリア

【地域区分図】



資料：第2次潟上市都市計画マスタープラン

【地域の人口】

(単位：人、％)

地 域	人 口						人口増減率	
	2011年 (平成23年)	割合	2016年 (平成28年)	割合	2021年 (令和3年)	割合	2021年／2011年 (R3年) (H23年)	2021年／2016年 (R3年) (H28年)
追 分	5,960	17.1	6,405	19.1	7,129	22.2	19.6	11.3
出 戸	4,672	13.4	4,589	13.7	4,331	13.5	▲ 7.3	▲ 5.6
天王・二田	11,644	33.4	10,884	32.4	10,097	31.4	▲ 13.3	▲ 7.2
昭和・飯田川	11,018	31.7	10,348	30.8	9,442	29.3	▲ 14.3	▲ 8.8
豊 川	1,534	4.4	1,355	4.0	1,172	3.6	▲ 23.6	▲ 13.5
計	34,828	100.0	33,581	100.0	32,171	100.0	▲ 7.6	▲ 4.2

資料：住民基本台帳（各年４月１日現在）

■地域の概況と公共交通の現況

【追分地域】

地域の概況	公共交通の現況
・本市の南端に位置し、北は出戸地域、西は日本海、東と南は秋田市に接しており、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います。 ・市街地は秋田市にあるＪＲ追分駅の周辺に秋田市側と一体的に形成されています。 ・市街地には、商業施設や医療施設等が多く立地しています。また、小・中学校、高等学校が立地し、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、更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。 ・人口は全地域の中で唯一増加しており、令和３年の人口は、市全体の２割以上を占める 7,129 人となっています。	・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・追分線、追分下出戸線があります。 ・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 路線と地域内でマイタウンバス 1 路線が運行されています。

【出戸地域】

地域の概況	公共交通の現況
・本市の西部に位置し、北は天王・二田地域、西は日本海、南は追分地域、東は昭和・飯田川地域に接しています。 ・民間の宅地開発等により、ＪＲ出戸浜駅周辺を中心に市街地が形成されており、周囲を海や平地林の緑で囲まれ、豊かな自然環境に恵まれた良好な住宅地として発展してきました。 ・出戸浜海水浴場があるほか、市役所と鞍掛沼公園（天王グリーンランド）が整備された、本市の「顔」となる地域となっています。 ・人口は減少傾向にあり、令和３年の人口は市全体の１割以上を占める４,３３１人となっています。	・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・追分線、追分下出戸線があります。 ・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路線と地域内でマイタウンバス１路線が運行されています。

【天王・二田地域】

地域の概況	公共交通の現況
・本市の北西部に位置し、西は日本海と一部男鹿市、北から東は八郎湖、南は出戸地域と昭和・飯田川地域に接しています。 ・旧天王町を中心として古くから発展してきた地域で、市街地は主にＪＲの天王駅と二田駅の周辺と、国道１０１号とＪＲ男鹿線（男鹿なまはげライン）に挟まれた地域に形成されており、公共施設が多く立地しています。 ・東部の八郎湖岸周辺は農業地帯で、区画整備された優良な水田が広がっており、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。 ・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。 ・人口は５地域の中で最も多く、市全体の３割以上を占める１０,０９７人となっています。	・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。 ・国道１０１号と男鹿昭和飯田川線の間にＪＲ男鹿線が整備され、地域内には上二田、二田、天王の３駅があります。バス交通は地域内でマイタウンバス２路線が運行されています。

【昭和・飯田川地域】

地域の概況	公共交通の現況
・本市の中央部に位置し、北は天王・二田地域と八郎湖及び井川町、東は豊川地域、南は追分地域と秋田市、西は出戸地域に接しています。 ・市街地は、ＪＲの大久保駅、羽後飯塚駅を中心に、ＪＲ奥羽本線と秋田昭和飯田川線沿いに南北に細長く形成されており、ＪＲ大久保駅周辺には住宅や商店、医療・福祉関連施設が集積しています。また、ＪＲ羽後飯塚駅周辺には住宅のほか県内屈指の醸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「ブルーホール」があります。 ・西部には本市の産業の中核を担う昭和工業団地があり、北部の国道７号と国道２８５号の交差点周辺では大型の商業施設が立地しています。 ・令和３年度の人口は、市全体の約３割を占める９,４４２人となっていますが、市全体の人口増減率と比べると高い割合で減少しています。	・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、井川町方面及び天王・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。 ・ＪＲ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います。バス交通は秋田駅から五城目を結ぶ地域間幹線１路線と地域内でマイタウンバス２路線が運行されています。

【豊川地域】

地域の概況	公共交通の現況
・本市の東部に位置し、北西は昭和・飯田川地域、北東は井川町、南は秋田市に接しています。 ・出羽丘陵に囲まれた山間の地域で、国道７号脇には本市の交流拠点の一つである「ブルーメッセあきた（道の駅しょうわ）」が立地しています。 ・聖農石川理紀之助の活動拠点であった「草木谷」や、近代化産業遺産となった「豊川油田跡」がある、歴史と文化を有する地域です。 ・令和３年度の人口は、市全体の３.６％を占める１,１７２人で、５地域の中で最も高い割合で減少しています。	・幹線道路として、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、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

ア 路線バス

秋田中央交通㈱により2路線3系統が運行されており、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。

令和3年度の輸送人員をみると、全体では397,378人と平成28年度に比べて41,571人(▲9.5%)減少し、前年度比では22,716人(▲5.4%)減少しています。

路線別でみると、令和3年度は「追分線(2系統合計)」が183,908人で、前年度比3,103人(1.7%)の増、「五城目線」が前年度比25,819人(▲10.8%)減少しています。

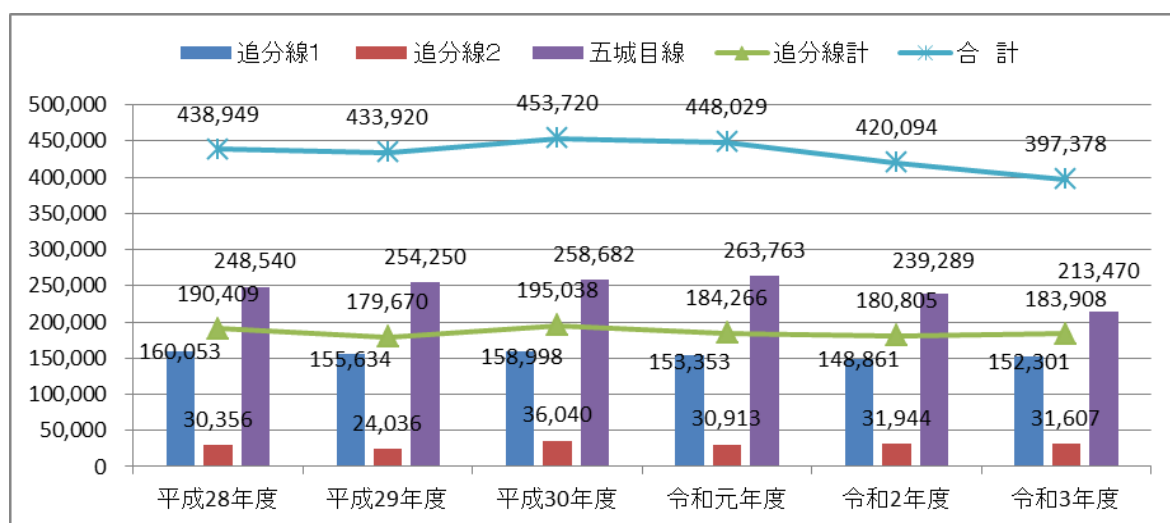
【路線バスの運行状況】

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	秋田駅西口	追分三叉路	天王グリーンランド	21.4 (7.1)	・平日9.5往復 ・土・日曜日、祝日5.5往復
2 追分線2	秋田駅西口	追分三叉路	秋田県立大学	16.8 (3.0)	・平日2往復 ・土・日曜日、祝日運休
3 五城目線	秋田駅西口	追分三叉路	五城目バスターミナル	31.4 (7.7)	・平日10往復 ・土・日曜日、祝日6往復

(注) 表中の()は、潟上市内運行距離。

【路線バスの路線別輸送人員の推移】

(単位：人)



(注) 各年度の期間は、前年10月～当年9月。

資料：秋田中央交通㈱

イ マイタウンバス

マイタウンバスは5路線11系統を運行しており、区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。

平成28年度の輸送人員は18,808人でしたが、令和3年度には38,923人と2万人以上増加(20,115人)しており、大きな再編効果を得るまでに至っています。

令和3年度の路線別輸送人員は、「出戸・追分線」が11,588人と最多で、これに「塩口・蒲沼線(10,731人)」と「大久保・飯田川線(8,983人)」が続いています。

【マイタウンバスの運行状況】

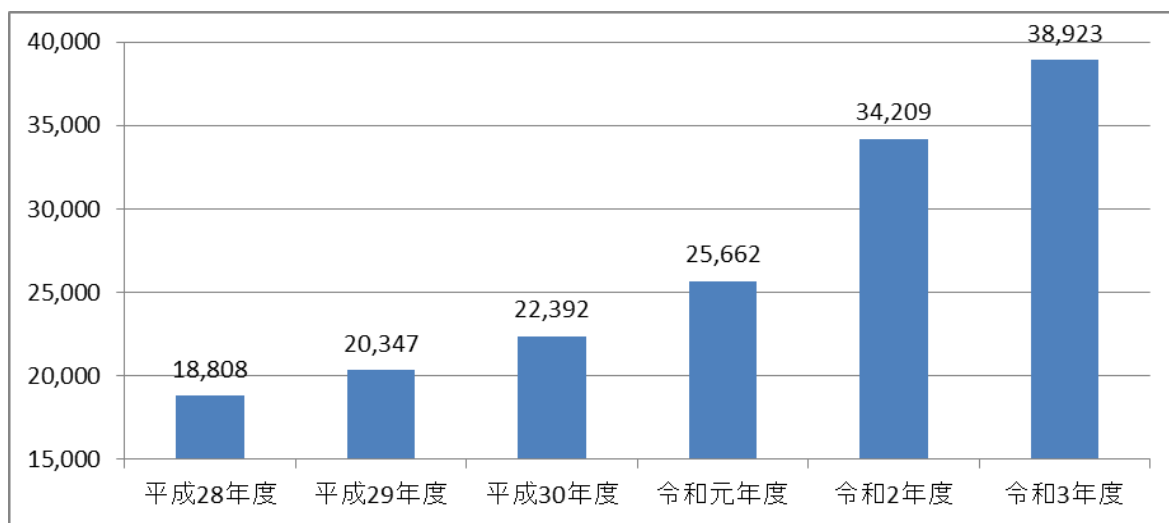
路線名		起点	主な経由地	終点	キロ程 (km)	現在の運行水準
1	塩口・蒲沼線1	天王橋	二田駅入口	潟上市役所	14.0	・平日、土曜日上り4便、下り3便 ・日曜日、祝日運休
2	塩口・蒲沼線2	天王橋	二田駅	潟上市役所	14.0	・平日、土曜日下り3便 ・日曜日、祝日運休
3	塩口・蒲沼線3	天王橋	塩口	二田駅	9.8	・平日、土曜日下り1便 ・日曜日、祝日運休
4	江川・二田線	天王橋	江川・鶴沼台	潟上市役所	8.7	・平日、土曜日上り5便、下り5便 ・日曜日、祝日運休
5	大久保・飯田川線1	メルシティ潟上	小玉医院	潟上市役所	15.5	・平日、土曜日上り4便、下り5便 ・日曜日、祝日運休
6	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	21.6	・平日、土曜日上り1便 ・日曜日、祝日運休
7	大久保・飯田川線3	大久保駅前	小玉医院	フカイ工業前	6.7	・平日、土曜日上り2便、下り1便 ・日曜日、祝日運休
8	大久保・飯田川線4	大久保駅前	大清水北野	フカイ工業前	12.8	・平日、土曜日下り1便 ・日曜日、祝日運休
9	豊川線1	乱橋農村広場	多目的交流 施設前	古井内上丁	9.7	・平日、土曜日上り3便、下り3便 ・日曜日、祝日運休
10	豊川線2	小玉医院	大久保駅前	古井内上丁	7.8	・平日、土曜日上り2便、下り2便 ・日曜日、祝日運休
11	出戸・追分線	潟上市役所	出戸診療所前	追分駅入口	11.8	・平日、土曜日上り4便、下り4便 ・日曜日、祝日運休

(注) 運行事業者は、秋田中央トランスポート㈱。

(注) 令和3年10月1日現在。

【マイタウンバス輸送人員の推移】

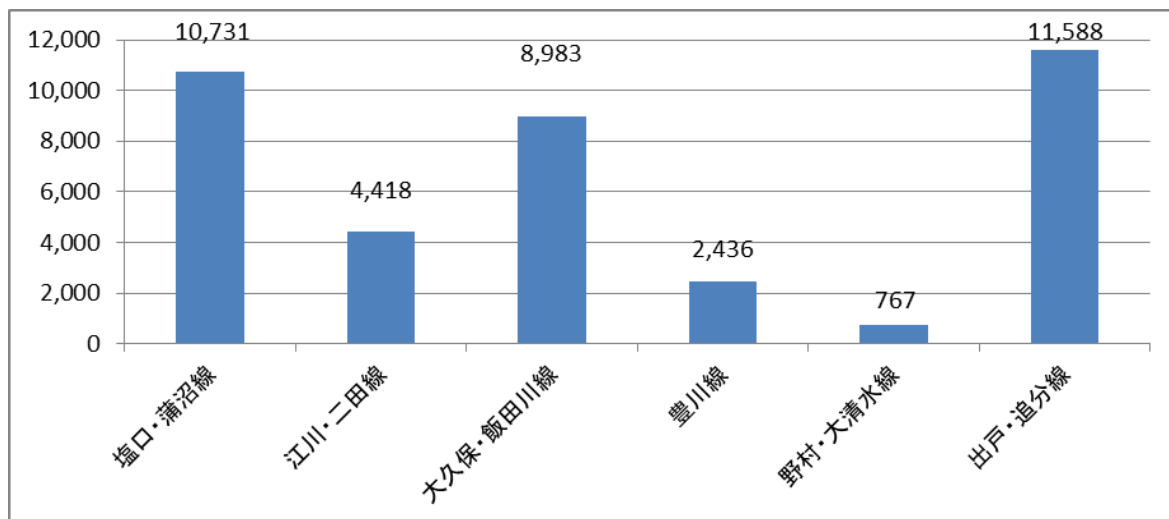
(単位：人)



(注) 各年度の期間は、前年 10 月～当年 9 月。

【マイタウンバス路線別輸送人員（令和3年度）】

(単位：人)



(注) 期間は、前年 10 月～当年 9 月。

ウ デマンド型乗合タクシー

デマンド型乗合タクシーは1路線1系統を運行しており、公共交通空白地域の解消を目的として、交通弱者の買物や通院などの移動手段としての役割を担っています。

運行対象地区から公共施設、病院等の拠点施設の目的地間を事前登録制で、予約があった便のみ運行しています。

輸送人員は令和3年度が252人で、令和2年度に比べて22人増加していますが、平成29年度からは低調に推移しています。

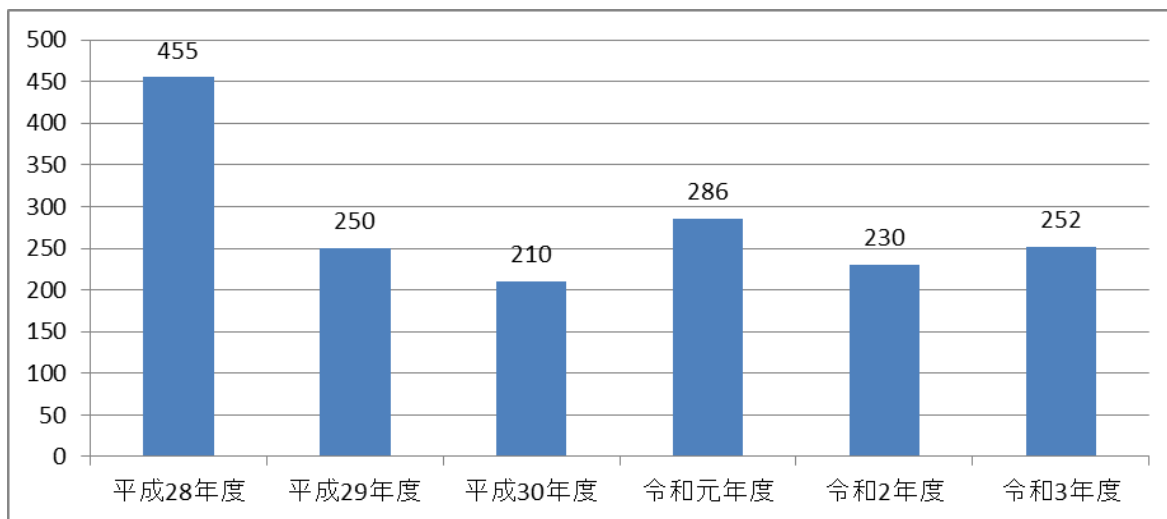
【デマンド型乗合タクシーの運行状況】

路線名		起点	経由地	終点	現在の運行水準
1	真形草生土・株山線	草生土	大久保	ダイサンクレタ	・月・木曜日上り2便、下り3便 ・祝日、年末年始(12/29～1/3)運休

(注) 運行事業者は、新昭和タクシー(株)。

【デマンド型乗合タクシー輸送人員の推移】

(単位：人)



(注) 各年度の期間は、前年10月～当年9月。

(4) 鉄道

主要駅の利用状況をみると、ＪＲ追分駅を含め、大久保駅や二田駅は利用客も多く、地域住民の生活の足として、また他都市との広域交流・連携を支える交通機関として重要な役割を担っていますが、平成28年度以降は年々減少傾向にあります。

追分地区や出戸地区の一部の住民は、ＪＲ追分駅（秋田市）を多く利用していますが、利用者が減少傾向にある中、今後の人口減少や少子化の進行による利用母数の減少、通学利用の減少等により、更に減少傾向が予想されます。

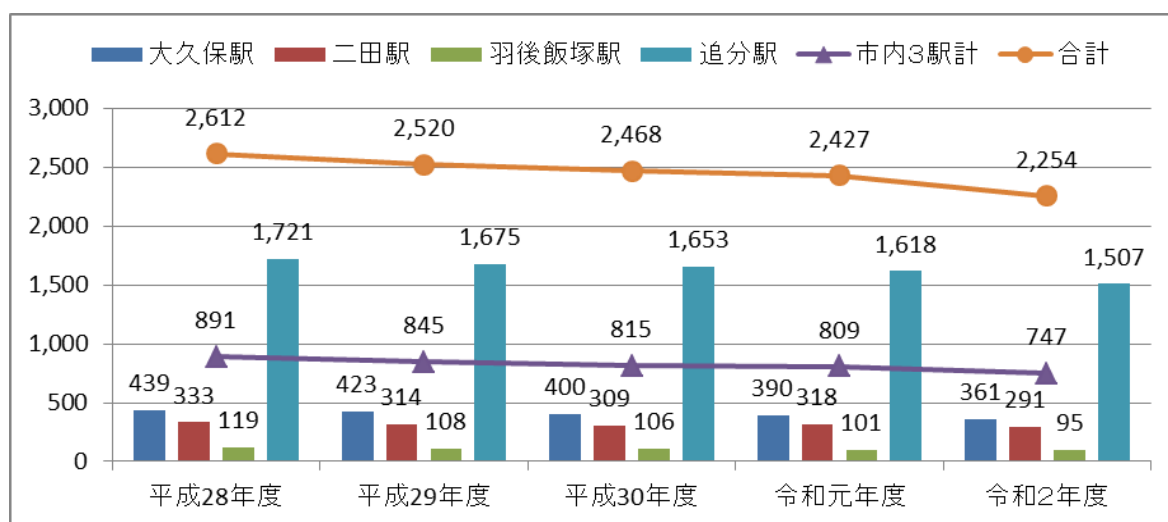
【鉄道（ＪＲ奥羽本線・男鹿線）の運行状況】

駅 名	本数	路線名
大久保駅・羽後飯塚駅	上り21本	奥羽本線
	下り22本	
出戸浜駅・上二田駅 二田駅・天王駅	上り15本	男鹿線
	下り14本	
追分駅	上り38本	奥羽本線・男鹿線
	下り38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）】

（単位：人）



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。

事業者名	保有台数	備 考
新昭和タクシー(株)	小型車両 : 17 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	昭和地区の大豊小学校学区において、本市の委託により秋田中央トランスポート(株)がスクールバス2台を登下校時に運行しています。

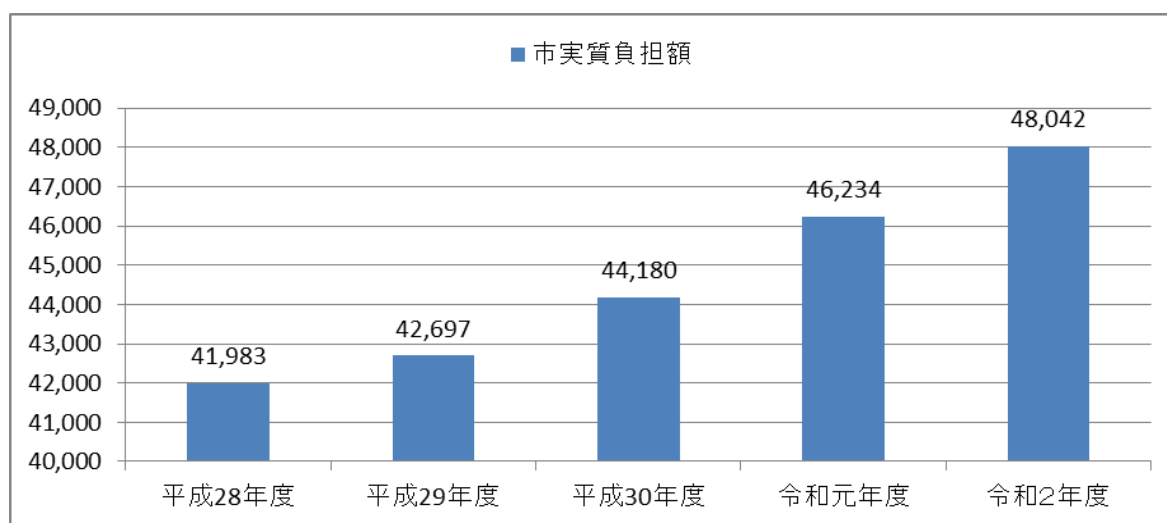
(7) 公共交通に対する財政支出の状況

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、令和元年度の市民の利便性向上に向けたマイタウンバスの新規路線の整備や、新型コロナウイルスの影響による赤字補填の増加により、本市の財政負担は増加しています。

令和2年度は4,804万2千円が投入され、平成28年度(4,198万3千円)からは605万9千円の増加、令和元年度(4,623万4千円)からは180万8千円の増加となっており、年々増加傾向にあることから、効率かつ効果的な運行が課題となっています。

【公共交通に係る市負担額の推移】

(単位：千円)



(注) 国・県補助額を除く。

(8) 過去の市民意識調査等から見える潟上市の公共交通

ア 都市計画・まちづくりに関する市民意識調査

■「第2期潟上市都市計画マスタープラン」策定のため、市民の「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歳以上の市民3,000人

(住民基本台帳より年代別、男女別、地区別に無作為抽出)

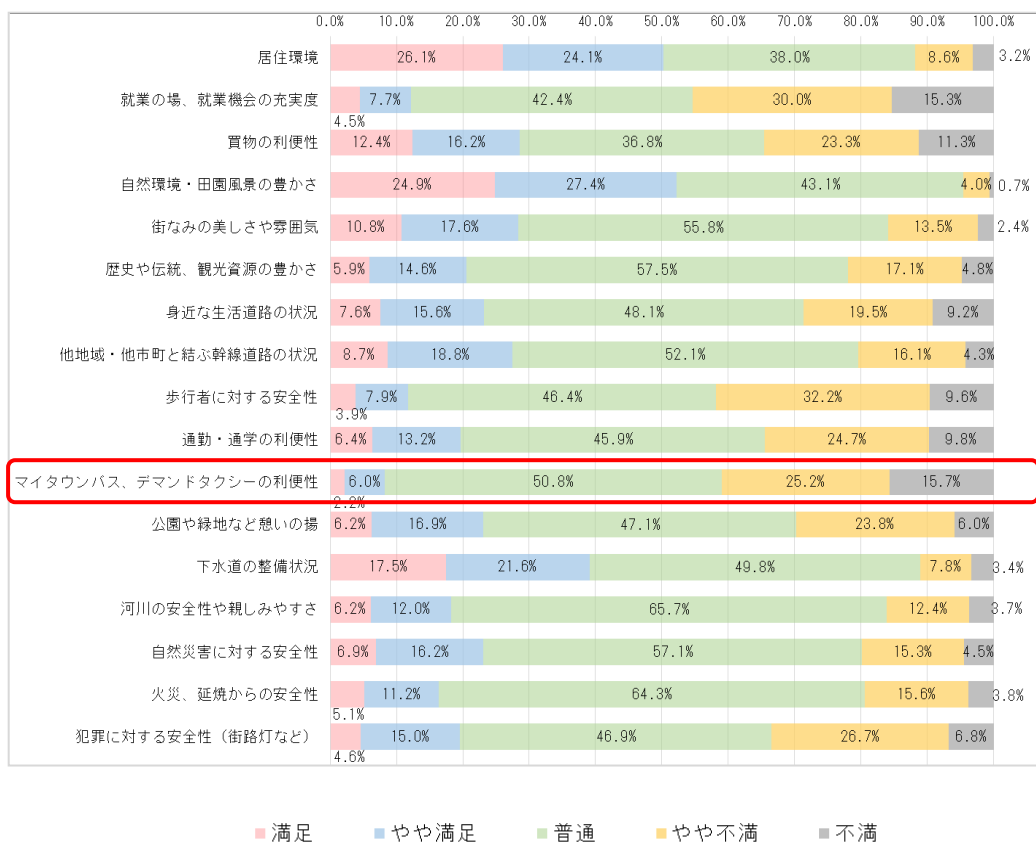
■調査の実施時期：平成29年7月5日～7月31日

■配布・回収の結果

配布数	回収数	回収率
3,000 票	1,236 票	41.2%

■調査結果（「生活環境に対する満足度」抜粋）

- ・生活環境については、どの項目とも「満足」～「普通」が5割以上を占めた。特に居住環境や自然環境・田園風景の豊かさ、ゴミ・し尿処理の項目で満足度が高い。
- ・一方で就業の場・就労機会の充実、歩行者に対する安全性、マイタウンバス・デマンドタクシーの利便性で「やや不満」「不満」とする率が高い。



イ 「第2次潟上市総合計画（後期基本計画）」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（後期基本計画）」策定のため、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歳以上の市民2,000人（無作為抽出）

■ 調査の実施時期：令和元年11月20日～12月13日

■ 配布・回収の結果

配布数	回収数	回収率
2,000 票	794 票	39.7%

■ 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39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

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

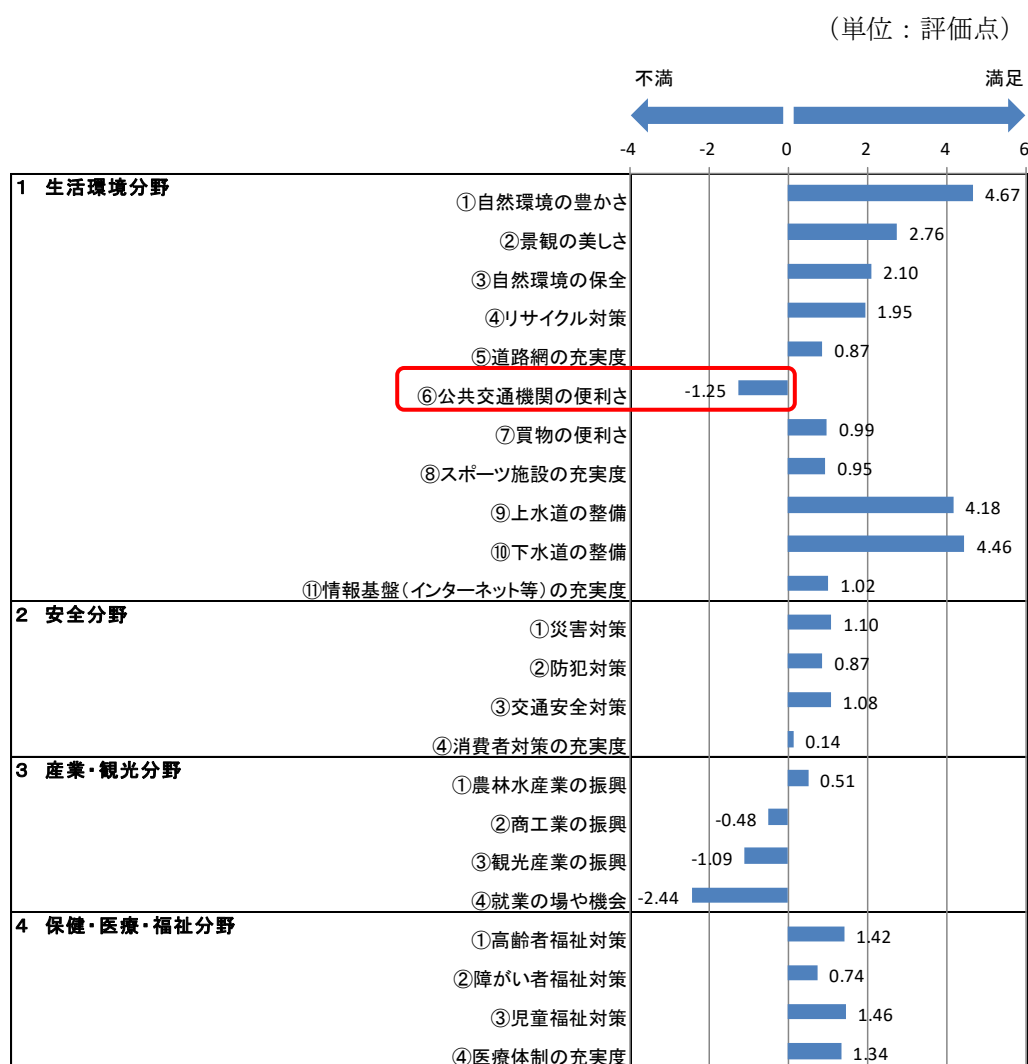
※この算出方法により、評価点（満足度）は10点～－10点の間に分布し、中間点の0点を境に、10点に近くなるほど評価は高いと考えられ、逆に－10点に近くなるほど評価が低いと考えられます。

■調査結果（「潟上市の各環境に関する満足度」抜粋）

調査結果をみると、「公共交通機関の便利さ」についての評価点は-1.25 となりました。評価がマイナスとなったのは 30 項目中 5 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	4.67
	1－⑩ 下水道の整備	4.46
	1－⑨ 上水道の整備	4.18
	1－② 景観の美しさ	2.76
	5－② 義務教育の充実度	2.42
下位5位	3－④ 就業の場や機会	▲ 2.44
	1－⑥ 公共交通機関の便利さ	▲ 1.25
	3－③ 観光産業の振興	▲ 1.09
	3－② 商工業の振興	▲ 0.48
	6－④ 国際交流活動の充実度	▲ 0.23

■図 市の各環境に関する満足度（全体）



第4章 潟上市地域公共交通網形成計画(前計画)の検証

1 計画の概要

(1) 計画の理念（将来像）

安心・快適な住みよいまちの公共交通

(2) 基本方針

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
基本方針 2	市民自らが地域の生活移動を支える意識・気運の向上

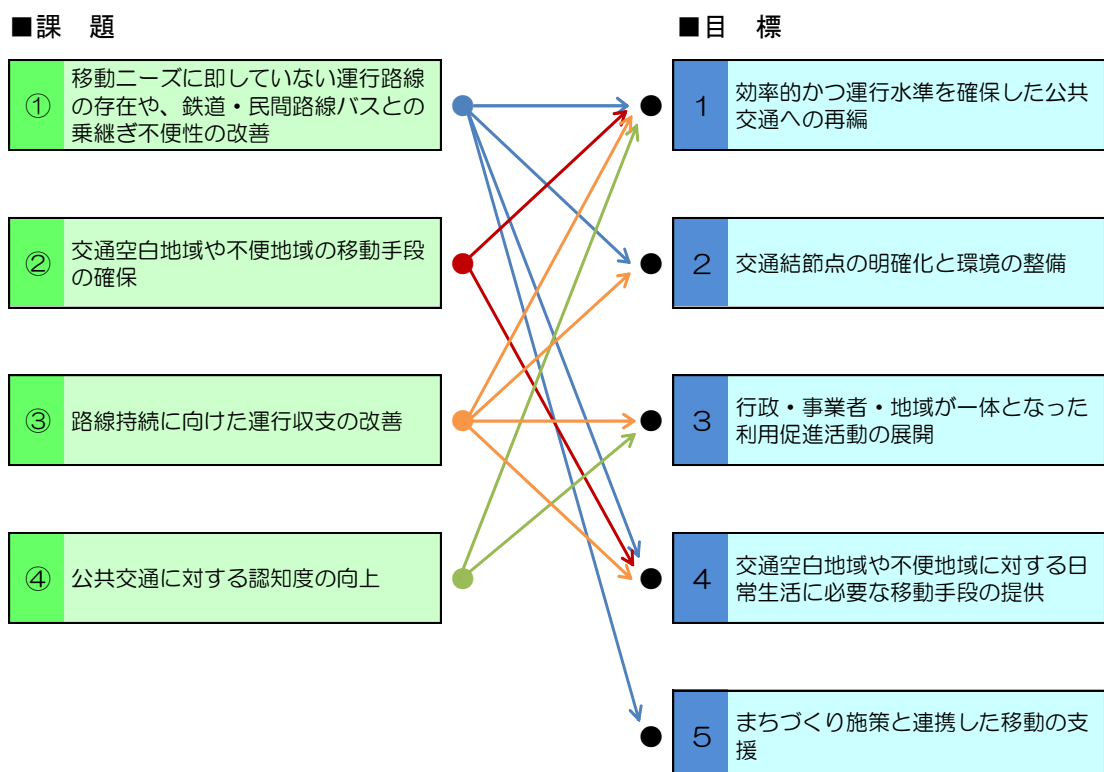
(3) 計画期間

平成 29 年度から平成 33 年度（令和 3 年度）までの 5 か年

(4) 計画の目標

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つの目標を設定しています。

【公共交通に関する課題と目標の相関図】



2 これまでの計画の成果の分析

5つの目標に応じて定めた10の施策の方針（目標値）に対する現状を把握、分析し、次のとおり整理します。

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	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。
現在の状況	・経路が重複する4路線（「塩口・蒲沼線」「塩口・二田線」「江川・二田線」「江川・蒲沼線」）を2路線（「塩口・蒲沼線」「江川・二田線」）に統合した。なお、経路の一部変更により廃止となった区間はなく、統合前の便数を維持している。 ・利用者ニーズに即したダイヤやバス停の見直しを随時実施し、買物や鉄道との接続等の利便性向上に努めた。利用者数は増加傾向にある。
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、重複箇所の整理を実施します。
現在の状況	・経路が重複する3路線（「大久保・飯田川線」「野村線」「大清水線」）を1路線（「大久保・飯田川線」）に統合した。なお、経路の一部変更により廃止となった区間はなく、統合前の便数を維持している。 ・利用者ニーズに即したダイヤやバス停の見直しを随時実施し、買物や鉄道との接続等の利便性向上に努めた。利用者数は増加傾向にある。 ・「豊川線」沿線のスーパーが閉店となったため、最寄りのスーパーを利用できるよう路線を延長した。人口の減少に伴い、利用者数も減少傾向にある。
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。
現在の状況	・新規に「出戸・追分線」を整備した。当初はワゴン車での運行だったが、利用者数の増加によりマイクロバス車両で運行している。 ・利用者ニーズに即した路線やダイヤ、バス停の見直しを随時実施し、買物や鉄道との接続等の利便性向上に努めた。利用者数は増加傾向にある。

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継ぎ環境の向上を図ります。
現在の状況	・市役所や天王グリーンランド等の交通結節点において、マイタウンバス同士や秋田中央交通運行路線との接続、またマイタウンバスと鉄道との接続（ＪＲ二田駅・大久保駅・追分駅）の強化を図った。

施策－5	乗継ぎ環境の向上
施策の方針	乗継ぎ割引制度を導入し乗継ぎ環境の向上を図ります。
現在の状況	・乗継ぎ割引制度については運行事業者と協議検討の結果、乗継ぎはマイタウンバスからマイタウンバスだけではなく、秋田中央交通の路線や豊川地区に導入しているデマンド型乗合タクシーとの乗継ぎ等、乗継ぎパターンが多岐にわたり割引証明書を発行する運転手の負担や、運行時間の遅れ、安全運転への支障が課題となったことにより実施を見送った。 ・平成30年4月の運賃引下げ（大人150円→100円、子供80円→50円）により、利用者負担を軽減したことで、乗継ぎ環境も向上した。 ・乗継ぎが最も多くあった野村地区から小玉医院への移動（「旧野村線」と「旧大清水線」でバス停「大清水北野」にて乗継ぎ）については、路線の再編（「現大久保・飯田川線」）により乗継ぎなく利用できるようになった。

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－6	情報提供の促進
施策の方針	路線バスマップや時刻表の内容を分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、バス車両へ分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。
現在の状況	・広報誌やホームページで公共交通の現状や概要、路線の再編等の周知を行った。また、路線の再編やダイヤ改正時には、時刻表の全戸配布やバス内への時刻表の設置、再編の対象地域等へ啓発用のチラシを配布した。 ・自治会への情報提供や意見交換を実施し市民ニーズの把握に努めるとともに、地域からも利用促進に協力を得ている。 ・国際教養大学アジア地域研究連携機構豊田教授の協力により、Googleマップの経路検索に対応し、マイタウンバスや乗継ぎ情報等の検索が容易にできるようになった。ジョルダン等のコンテンツにも反映されている。

施策－７	普及啓発活動の実施
施策の方針	公共交通の懇談会開催や市広報誌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。
現在の状況	・ 広報誌やホームページで公共交通の現状や概要、路線の再編等の周知を行った。また、路線の再編やダイヤ改正時には、時刻表の全戸配布やバス内への時刻表の設置、再編の対象地域等へ啓発用のチラシを配布した。 ・ 自治会への情報提供や意見交換を実施し市民ニーズの把握に努めるとともに、地域からも利用促進に協力を得ている。 ・ 国際教養大学アジア地域研究連携機構豊田教授の協力により、Google マップの経路検索に対応し、マイタウンバスや乗継ぎ情報等の検索が容易にできるようになった。ジョルダン等のコンテンツにも反映されている。

施策－８	まちの活性化や高齢者等の外出機会増加につながる観光施設との連携サービスの実施
施策の方針	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、まちの活性化や高齢者等の外出機会の増加を図ります。
現在の状況	・ 「食菜館くらら」のバス利用者への特典である配達サービスが利用されていないことから廃止となった。 ・ 「ブルーメッセあきた」や「ブルーホール」などの観光施設へのバス利用者は極めて少ない状況。 ・ 平成 30 年 4 月の運賃引下げ（大人 150 円→100 円、子供 80 円→50 円）により利用者負担を軽減したことで、外出機会の増加につなげた。

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	
施策－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
施策の方針	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。
現在の状況	・ 細谷、出戸新町、三軒屋地域については、マイタウンバス「出戸・追分線」を新規に整備した。 ・ 新道上・新道下地域については、秋田中央交通五城目線の運行経路変更によりバス停までの距離が近くなった。 ・ 今後も交通空白地域の解消に向けた取組が必要。 ※交通空白地域：児玉地区、山田地区、金山地区、佐渡・八丁目地区

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、まちを支えるための交通環境の整備を目指します。
現在の状況	・平成 23 年 4 月 30 日から平成 24 年 3 月 25 日まで日曜日・祝日（マイタウンバス運休日）に主要観光施設間の移動のための循環バスを運行（運行日 63 日）していたが、運賃は無料にも関わらず利用者が少ないことにより廃止とした。 この施策は、計画策定時のアンケート調査において「主要施設を循環すること」を求める割合が多かったことなどを受け計画に盛り込んだものであるが、事業実施に当たり再度事業を検証したところ、1 日平均 11.4 人（利用者数 721 人）、そのうち主要観光施設間の移動は 1 日平均 2.7 人（利用者数 169 人）で、全体の割合の約 4 分の 1 以下（23%）と極端に少ない状況であった。 その理由としては、「当時のダイヤでは、1 日で複数の観光施設を移動することは困難であること」「目的地までの移動時間や滞在時間に比べ、バスの待ち時間が長すぎる」となどが考えられる。さらに経路も現状のマイタウンバス路線ほどきめ細かくはなく、“事業費の大幅な増加が見込まれることから” 事業実施を見送った。

3 数値目標達成状況

「潟上市地域公共交通網形成計画（前計画）」では、分野別に評価項目と目標数値を設定し、その値で評価することを掲げています。令和3年の評価結果は次のとおりです。

なお、表中の右上段にある評価（【達成】【未達成】）で、達成状況を表しています。

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 (R3)	現状値 (R3)
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マイタウンバスの利用者数	18,808 人	22,500 人	【達成】 38,923 人
②路線バス等を利用した割合（市民アンケート）	6.3%	10.0%	【未達成】 9.2%

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 (R3)	現状値 (R3)
③鉄道とバス、バス同士の乗継ぎがよくなることを求める割合（市民アンケート）	44.4%	20.0%	【達成】 15.7%
④主要施設の循環を良くすることを求める割合（市民アンケート）	41.2%	20.0%	【達成】 14.4%

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 (R3)	現状値 (R3)
⑤連携サービス実施事業者数	—	4 箇所	【未達成】 0 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	【達成】 年 4 回

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 (R3)	現状値 (R3)
⑦交通空白地域の解消	6 箇所	3 箇所	【未達成】 4 箇所

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 (R3)	現状値 (R3)
⑧循環路線の新設	—	1 路線	【未達成】 0 路線

第5章 アンケート調査結果

本計画を作成するに当たり、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「公共交通に関するアンケート調査（以下、市民アンケート調査）」を実施しました。

また、マイタウンバス利用者を対象に「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。

2つのアンケート調査結果についての概要を以下に総括します。

【調査の概要】

調査名称	調査方法	調査期間・回収状況等
①市民アンケート調査 (公共交通に関する アンケート調査)	令和3年4月1日現在の市内 在住者(16歳以上)から1,000 人を無作為抽出し、郵送配布、 郵送回収	・令和3年7月1日(木) ～令和3年7月21日(水) ・配布数:1,000票 ・回収数:479票 ・回収率:47.9%
②利用者アンケート調査	対象路線バス(市内のマイタ ウンバス全路線)車内におけ るヒアリング調査	・令和3年10月1日(金)、 4日(月)、5日(火) ・回収数:85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。しかし、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、全体的には2割前後の方が将来の移動に不安を感じています。
- 運転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・電化製品の買物」で5割台、「病院（かかりつけ医等）」「市役所（支所含む）」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」とした地域は出戸で、それ以外の地域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。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

- 令和3年1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9.2%と低い割合にとどまっています（運転免許保有者：3.5%、運転免許非保有者：37.9%）。
- 利用目的は、買物と通院の割合が3割以上と高くなっています。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、月に2～3日程度以下の利用が3割以上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5割台、「運行時間帯」が4割台と特に不満感が強く、「待合環境」も2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」の割合が高い一方、「運行経路」や「おおよその運賃」など、実際のバス利用に当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7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9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8割以上を占めています。

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、バス同士の乗継ぎがよくなること」、次いで、「主要施設を循環すること」「運行本数を増やすこと」「市内中心部、駅へ乗継ぎなしでいけること」が1割以上の割合となっています。

マイタウンバスへのキャッシュレス決済の導入

- キャッシュレス決済の導入については、20～40歳代で「必要と思う」割合が4割以上を占めています。一方、「必要と思わない」「どちらでもよい」の割合も全体で5割以上の割合となっており、「分からない」「不明」の割合も70歳代以上で3割以上を占めています。

自由記述の内容

- 自由記述の内容を分析すると、「利用状況」（バスの利用状況など）に関する記述が最も多く、「運行本数」（運行本数の増加など）「バス停」（バス停やバス待合所の要望）「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6割以上を占め、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8割以上を占めています。

2 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 4 割台と高くなっています。

利用目的

- 利用目的は、買物、趣味・娯楽、通院、通学などの順に高くなっています。買物、趣味・娯楽、通院の上位 3 位までを合計した割合が 7 割近くを占めています。

利用区間等

- 目的地は、「天王温泉くらら」が 11 人と最も多く、これに「いとく追分店」「天王南中学校」「テラタ天王店」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、以下は商業施設、学校、市役所、駅などが続いています。

利用する理由

- 利用する理由は、「他に移動手段がないから」が 3 割以上を占め最も多く、次いで「近くにバス停（乗る場所）があるから」が 3 割弱、「利用しやすい運賃だから」が 1 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、「現状に満足」との内容が最多となっており、以下は「運行本数」「運行日」「バス停」「乗継ぎ」などが続いています。

第6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「本市の公共交通の現状（現況調査）」、第5章「アンケート調査結果」から、公共交通の問題点等について以下に整理します。

現況調査	市民アンケート調査	利用者アンケート調査
【公共交通の利用状況】 ◇利用客の減少 - 近年は公共交通の利用客数が減少傾向にあります。マイタウンバスについては、平成30年度のバス運賃引下げや令和元年度以降の路線再編により利用客が順調に推移しています。 【路線の状況等】 ◇乗継ぎの不便性 - バスと鉄道など公共交通間の乗継ぎ環境が悪く、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あります。 ◇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。	【公共交通の利用状況】 - 令和3年1月以降から調査時点までのバス利用者は全体の9.2%と極めて低い割合にとどまっています。（運転免許保有者：3.5%、運転免許非保有者：37.9%） 【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」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、出戸で秋田市への移動が特に多くなっています。 【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5割台、「運行時間帯」が4割台と高くなっています。	【利用状況等】 ◇主な利用者層 - 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4割台と他の地域より高くなっています。 ◇利用目的 - 利用目的は、買物、趣味・娯楽、通院、通学などの順に高くなっており、買物、趣味・娯楽、通院の上位3位までを合計した割合が7割近くを占めています。 ◇利用区間等 - 利用の目的地は、「天王温泉くらら」が11人と最も多く、これに「いとく追分店」「天王南中学校」「テラタ天王店」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、以下は商業施設、学校、市役所、駅などが続いています。

現況調査	市民アンケート調査	利用者アンケート調査
【財政状況】 ◇市の財政負担の増加 令和元年度の市民の利便性向上に向けたマイタウンバスの新規路線の整備や、新型コロナウイルスの影響による赤字補填の増加により、本市の財政負担は増加傾向にあります。	- 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、「鉄道とバス、バス同士の乗継ぎがよくなること」、次いで「主要施設を循環すること」「市内中心部、駅へ乗継ぎなしでいけること」「運行本数を増やすこと」が続いています。 【自由記述の内容等】 - 自由記述の内容を分析すると、「利用状況」（バスの利用状況など）に関する記述が最も多く、次いで「運行本数」（運行本数の増加など）「バス停」（バス停やバス待合所の要望）「効率化」（バスの小型化、バス運行全般など）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9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8割近くを占めています。	◇利用する理由 - 利用する理由は、「他に移動手段がないから」が3割以上を占め最も多く、次いで、「近くにバス停（乗る場所）があるから」が3割弱、「利用しやすい運賃だから」が1割台で続いています。 【自由回答の主な内容】 - 自由回答の内容を分析すると、「現状に満足」との内容が最多となっており、以下は「運行本数」「運行日」「バス停」「乗継ぎ」などの順となっています。 - 具体的には、「バスがあつてありがたい」「便数を増やしてほしい」「JRと時間を合わせてほしい」「フリー乗降を希望する」「時間が合うバスがほしい」「日祭日も運行してほしい」等の意見があります。

2 主な課題の整理

「1 各調査の主な課題(問題点)」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 利用しやすく持続可能な公共交通の維持

問題点等	調査区分
・昭和地域において、「野村・大清水線（現在、路線再編により「大久保・飯田川線」として運行）」と「豊川線」では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
・乗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、バス同士の乗継ぎがよくなること」「主要施設を循環すること」「運行本数を増やすこと」「市内中心部、駅へ乗継ぎなしでいけること」の割合が1割以上を占めています。	・市民アンケート

② 交通空白地域や不便地域の移動手段の確保

問題点等	調査区分
・バス停から、おおむね半径 500m の範囲の外側にあつて、バス等の運行がない交通空白地域が 4 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
・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5割台、「運行時間帯」で4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。	・市民アンケート
・利用者アンケートにおける意見・要望においても、マイタウンバスの「運行本数」と「時間帯」の割合が高くなっています。	・利用者アンケート

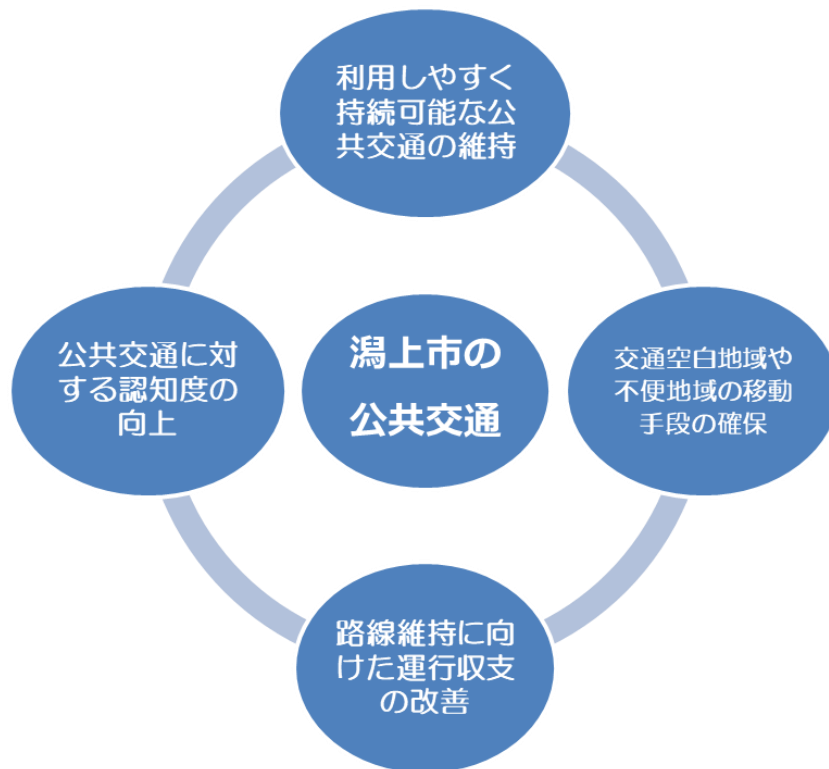
③ 路線維持に向けた運行収支の改善

問題点等	調査区分
・平成 27 年 5 月の市役所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。	・現況調査
・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9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8割以上を占めています。	・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
令和3年1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9.2%と極めて低い割合にとどまり、日頃のバス利用率の低さを表す結果となっています。	市民アンケート
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、「運行経路」や「おおよその運賃」など、実際の利用に当たって必要な情報を知らない市民が多く見られます。	市民アンケート
- 公共交通に対する意見・要望（自由記述）については、「バスの利用状況など」に次いで、「運行本数」「バス停」「バスの効率化」に関する内容が多くなっています。 - 意見・要望の内容を具体的にみると、「高齢化に伴う移動への不安」とともに「現状維持・存続」を望む意見が多くありました。また、「路線マップ」「時刻表」が発行されていることを知らないなど、情報提供に関するコメントが複数ありました。	市民アンケート

【潟上市における公共交通の主な課題のイメージ図】



第7章 潟上市地域公共交通計画

1 目指す地域の将来像と公共交通の役割

本市では平成 28 年 3 月に、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」の実現に向けたまちづくりを進めています。

また、令和 2 年 3 月には本市の都市の将来ビジョンと基本的な方針を示した「第 2 次潟上市都市計画マスタープラン」を策定し、まちづくりの基本理念と将来像の実現に向け、具体的な目標として、「公共交通の利便性の向上により市民の移動手段が確保され、本格的な少子高齢社会に適応した持続可能な公共交通ネットワークの構築」が掲げられています。

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。

今後、高齢化と人口減少が更に加速し、交通弱者が増加する一方で、利用者の減少が見込まれる中において、公共交通がその役割を果たしていくためには、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期待が一段と増しています。

まちづくりの将来像の実現に向け、公共交通には、市民の日常生活に関する身近な移動だけではなく、観光交流など他県・他市町村との広域的な移動、他業種との連携による地域活性化など、様々な『つながり』を支える重要な役割が求められています。

【潟上市における公共交通の主な役割】

種別	路線名	主な役割
鉄道	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	追分線(秋田駅西口～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～秋田県立大学)	
	五城目線	
	塩口・蒲沼線①(※国庫補助対象路線)	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(※国庫補助対象路線)	
	塩口・蒲沼線③	
	江川・二田線(※国庫補助対象路線)	
	大久保・飯田川線①(※国庫補助対象路線)	
	大久保・飯田川線②(※国庫補助対象路線)	
	大久保・飯田川線③	
	大久保・飯田川線④	
	豊川線①	
	豊川線②	
	出戸・追分線(※国庫補助対象路線)	
乗合タクシー	株山・真形・草生土(デマンド型乗合タクシー) (※国庫補助対象路線)	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
タクシー	一般タクシー (市内全域)	鉄道、路線バス等では対応できない移動を支える役割

※国庫補助対象路線：地域内フィーダー系統確保維持計画認定路線

2 計画の理念及び基本方針

本市が目指すまちづくりの基本理念や将来像を支えるため、市民の生活圏内における移動の確保を重視し、理念、基本方針を次のように定め、市民、交通事業者等、行政が一体となって将来にわたり持続可能な公共交通網を構築します。

【理念（将来像）】

将来にわたり安心・快適に利用できる公共交通の実現

地域公共交通の役割は、まちづくりの一翼を担い、地域の生活基盤として将来にわたって安定的・持続的に機能するところにあります。

こうした観点から、市民の移動に関する不安を軽減し、将来にわたり安心して快適に利用できる公共交通を確保することが、地域公共交通において最も重要と考えます。

基本方針1

市民の移動を支える便利な公共交通網の整備

本市が目指すまちづくりには、将来にわたり市民の移動を支える公共交通網の構築が必要です。

運行の効率化を図りながら、利用者目線に立って各地域における移動の流れに合致した運行を確保し、公共交通の利便性向上を図ります。

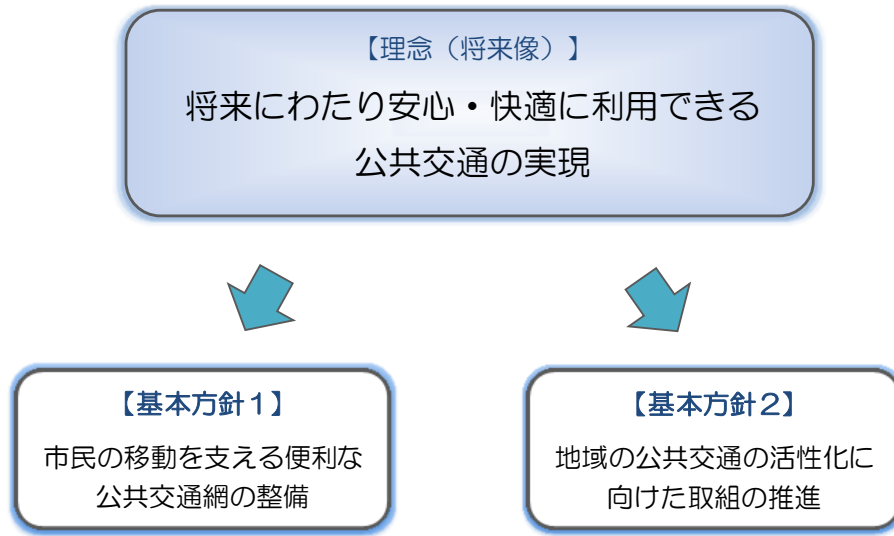
基本方針2

地域の公共交通の活性化に向けた取組の推進

持続可能な公共交通網の構築に当たっては、行政や交通事業者だけでなく市民や他業種の事業者など、地域全体が将来の公共交通ビジョンを共有し、地域で公共交通を守る意識を醸成することが必要です。

情報交換など地域全体の連携を図る取組を推進し、地域の公共交通の活性化を図ります。

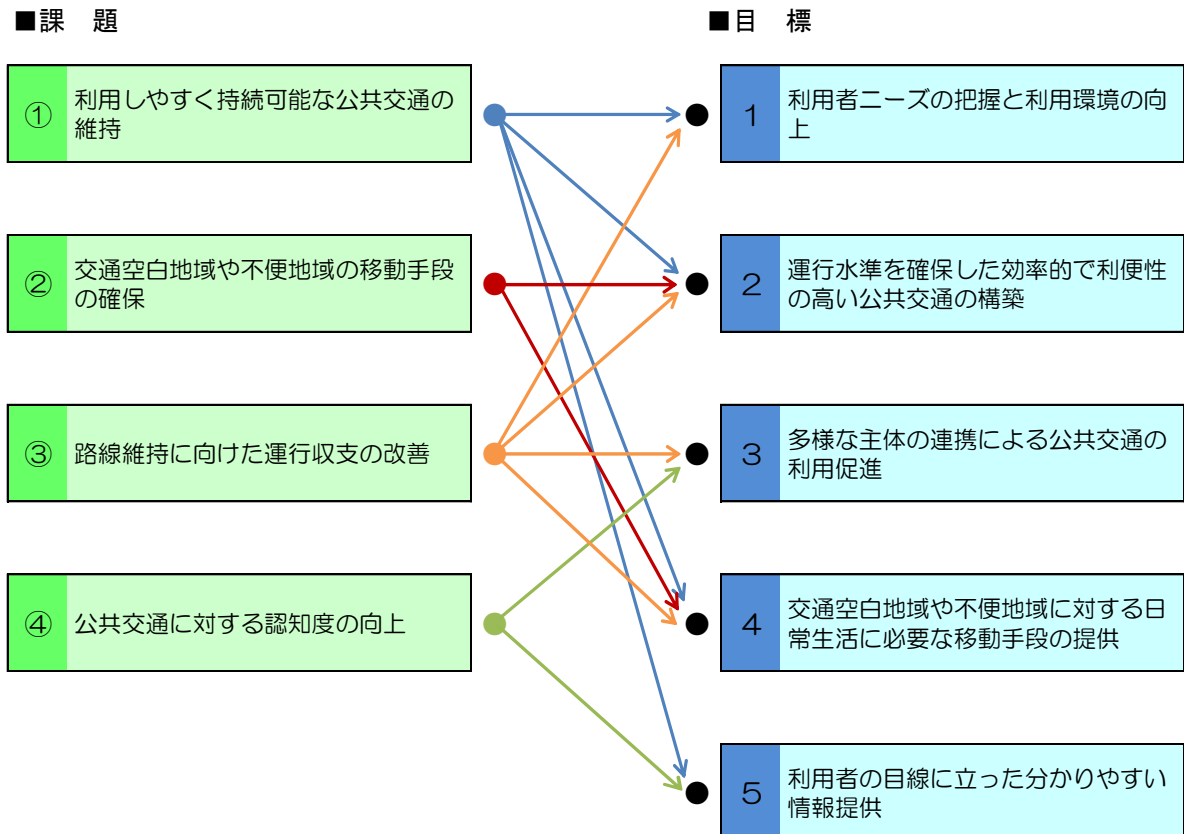
【計画の体系図】



3 計画の目標

第6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つの目標を設定します。

【公共交通に関する課題と目標の相関図】



目 標 1 利用者ニーズの把握と利用環境の向上

高齢化を見据えて、快適で誰もが利用しやすい公共交通サービスの確保のために、利用環境の向上を目指します。

【施策イメージ】

- ・マイタウンバスの利便性向上のため利用者ニーズを把握・分析するためマイタウンバスの乗降調査を実施します。
- ・マイタウンバスの車内に意見箱を設置し、利用者ニーズと運行業務に関する改善点の把握に努めます。
- ・全国で普及が進んでいるＩＣカードや電子マネー、ＱＲコード決済等のキャッシュレス決済の導入を検討します。
- ・買物や通院、通学といった目的で利用する人が多く、また幅広い年齢層の人が利用していることから、様々な利用目的に配慮した運行に努めます。

【課題への対応】

- ・課題①…乗継ぎ環境を整備し、利便性を損なわない路線効率化を図ります。
- ・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。

目 標 2 運行水準を確保した効率的で利便性の高い公共交通の構築

地域の状況や移動ニーズを踏まえ、市民の日常生活における移動を持続的に支えることのできる、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指します。

【施策イメージ】

- ・利用状況やニーズに応じて運行形態の変更や適切な運行経路の見直し、運行ダイヤの調整等を行い、利便性の向上を図ります。
- ・マイタウンバスに小型車両を導入するなど、きめ細かな運行経路の確保に努めます。
- ・乗降調査や利用者ニーズの把握に努め、きめ細かな移動ニーズに対応可能な交通サービスの確保に努めます。

【課題への対応】

- ・課題①…鉄道や路線バス等との乗継ぎにかかる待ち時間短縮のため運行ダイヤの調整を図ります。
- ・課題②…必要とされる移動手段を調査し、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。

目 標 3 多様な主体の連携による公共交通の利用促進

市民、交通事業者等、行政が密に連携し、それぞれが適正な役割を担い、地域全体で公共交通を支える仕組みの構築を目指します。

【施策イメージ】

- ・公共交通の利用促進に向けて、交通事業者や関係機関、関係施設との協議・連携を進めます。
- ・市民がより公共交通を意識し、自家用車から公共交通へ自発的に転換するよう促すための支援やサービスなどを行い、公共交通の利用促進を図ります。

【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】

- ・バス停から、おおむね半径 500m の範囲より外側の地域に対して、デマンド交通等により必要な移動手段を確保します。

【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…効率的な路線や運行方法を導入し、行政の財政負担を軽減します。

目 標 5 利用者の目線に立った分かりやすい情報提供

行政や事業者は、利用者目線に立った分かりやすい情報の提供や内容の充実により、公共交通の利用者に対するより一層の意識の醸成を図ります。

【施策イメージ】

- ・ デジタル技術等の新たな技術を積極的に活用し、分かりやすいバス運行情報や案内の提供に努めます。
- ・ ホームページやリーフレット、広報誌等で分かりやすいバス運行情報を提供します。

【課題への対応】

- ・ 課題①…利用者の利便性向上と、これまで利用しなかった方々の利用を促します。
- ・ 課題④…公共交通に関する情報を広く市民に周知するため市広報誌やホームページ、SNS等を活用した情報提供を推進します。

4 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。

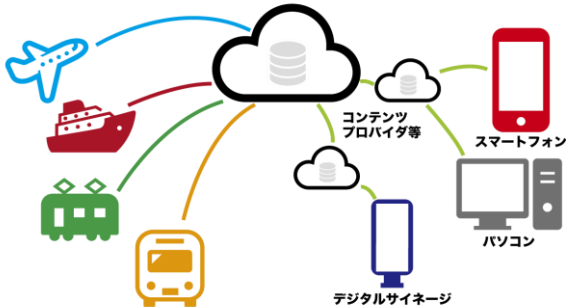
目 標 1		利用者ニーズの把握と利用環境の向上				
施策－1	利用実態及び利用者ニーズの把握					
施策の概要	利用者乗降調査を実施し、利用実態の把握と分析を行います。また、マイタウンバスの車内に意見箱を設置し、利用者の意見や要望を直接把握できる体制を整備します。					
実施主体	潟上市、交通事業者					
実施期間	実施項目	R4	R5	R6	R7	R8
	利用者乗降調査（年2回） （※1か月間×2回）					
	マイタウンバス車内への意見箱の設置					
施策－2	市民アンケートの実施					
施策の概要	市民の公共交通の利用実態や意識の変化を検証するため、アンケート調査を行います。					
実施主体	潟上市					
実施期間	実施項目	R4	R5	R6	R7	R8
	市民アンケート調査					
	利用者アンケート調査					
施策－3	キャッシュレス決済導入の検討					
施策の概要	インバウンドの増加や新型コロナウイルス対策としても全国で普及が進んでいるＩＣカードや電子マネー、ＱＲコード決済等のキャッシュレス決済について、マイタウンバスへの導入を検討します。					
実施主体	潟上市、交通事業者					
実施期間	実施項目	R4	R5	R6	R7	R8
	費用やシステムについて調査 （条件が整い次第導入）					

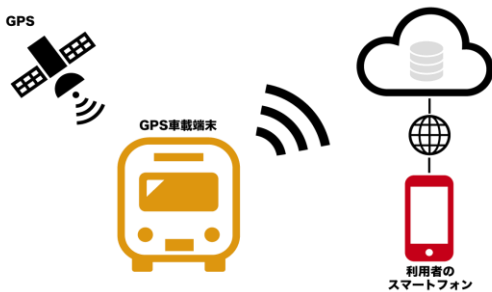
目 標 2		運行水準を確保した効率的で利便性の高い公共交通の構築				
施策－4	公共交通網の維持・改善					
施策の概要	国の「地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費 国庫補助金）」や秋田県の生活バス路線維持費等補助制度等も活用して、地域内支線を維持しつつ、利用状況やニーズに応じて運行形態の変更や適切な運行経路の見直し、運行ダイヤの調整等を行い、利便性の向上を図ります。					
実施主体	潟上市、交通事業者					
実施期間	実施項目	R4	R5	R6	R7	R8
	運行経路・ダイヤの見直し（適宜実施）					

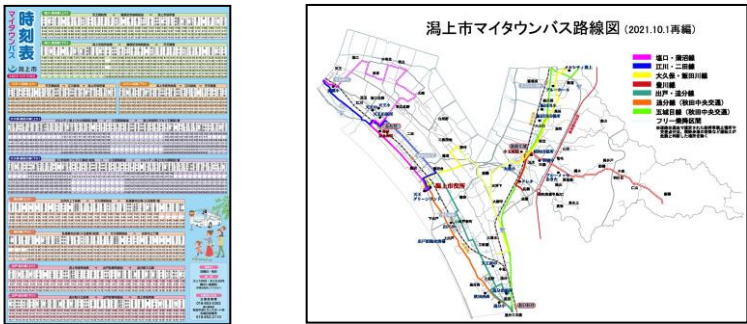
施策－5	小型車両の導入					
施策の概要	道路幅員等により大型バス車両の運行が困難な地域に対応するため、また路線ごとの利用状況に応じた運行ができるよう、小型車両の導入を検討します。 ※現在マイクロバス2台、ワゴン車1台、中型バス3台（予備車両含む） 					
実施主体	潟上市、交通事業者					
実施期間	実施項目	R4	R5	R6	R7	R8
	バス更新時（適宜実施）					

目 標 3		多様な主体の連携による公共交通の利用促進				
施策－ 6		運転免許自主返納高齢者支援の推進				
施策の概要		秋田県警察本部では、運転免許証を自主返納し運転経歴証明書の交付を受けた高齢者等に対して、同証明書を提示すればタクシーやバスなどの交通機関や協賛店舗等による各種割引を受けることができるサービスを展開しています。この取組は、高齢者の移動手段としての地域公共交通利用の促進につながることから、各種事業者等への協力要請を求め、地域公共交通の利用者数の増加につなげます。				
実施主体		潟上市、事業者、警察署				
実施期間	実施項目	R4	R5	R6	R7	R8
	制度の周知					

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				
施策－7		乗合タクシー等新規路線の検討				
施策の概要		公共交通空白地域等における乗合タクシー等の運行について、地域との意見交換や交通事業者との協議を行い、路線の整備を検討します。				
実施主体		潟上市、交通事業者、市民				
実施期間	実施項目	R4	R5	R6	R7	R8
	対象地区の自治会等と協議	→				
	交通システムの検討	→				
	実証運行			→		
	本格運行				→	

目 標 5		利用者の目線に立った分かりやすい情報提供				
施策－8		G T F Sデータの活用				
施策の概要	標準的なバス情報フォーマット（G T F S）等のデータを作成し、情報発信（オープンデータ化）を行い、秋田県・交通事業者と連携して各種検索サービスに情報提供を行います。バスの運行時間・運行ルートについて、デジタル技術等の新たな技術を積極的に活用し、市民や来訪者などに、分かりやすいバス運行情報や案内を提供します。 オープンデータ化  コンテンツプロバイダ等 スマートフォン パソコン デジタルサイネージ * G T F S : General Transit Feed Specification の略称。公共交通機関の時刻表や地理的情報を公開するために標準化されたデータ形式のこと。					
	実施主体					
実施期間	実施項目					
	データの作成・更新及び展開					
		R4	R5	R6	R7	R8

施策－９	バスロケーションシステム導入の検討					
施策の概要	バス待ち時の不安解消や待合時間の有効活用のため、マイタウンバスへのバスロケーションシステムの導入等、ＩＣＴを活用した運行情報の提供について検討します。  ＊バスロケーションシステム：インターネットを利用してバスが現在走っている位置を知ることができるシステムのこと。					
実施主体	潟上市、交通事業者					
実施期間	実施項目	R4	R5	R6	R7	R8
	費用やシステムについて調査 (条件が整い次第導入)					

施策－10	時刻表等の作成と周知					
施策の概要	ダイヤ改正時に時刻表を作成し、市内全戸への配布（Ａ３サイズ）やマイタウンバス車内への設置（ポケットサイズ）を行います。路線図にはフリー乗降区間などの情報も記載し、ホームページやリーフレット、広報誌等で分かりやすいバス運行情報等を提供します。 ●イメージ図 					
実施主体	潟上市、交通事業者					
実施期間	実施項目	R4	R5	R6	R7	R8
	時刻表等の作成					
	ホームページや広報誌等での情報提供					

第8章 計画の達成に向けて

1 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。

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 (R3)	目標値 (R8)
①マイタウンバスの利用者数	38,923 人	43,000 人
②デマンド型乗合タクシーの利用者数	252 人	250 人
③路線バス等を利用した割合（市民アンケート）	9.2%	10.0%

目標 2 公共交通の利用環境の向上

評価指標	現況値 (R3)	目標値 (R8)
④鉄道とバス、バス同士の乗継ぎがよくなることを求める割合（市民アンケート）	15.7%	10.0%
⑤主要施設を循環することを求める割合（市民アンケート）	14.4%	10.0%

目標 3 多様な主体の連携による公共交通の利用促進

評価指標	現況値 (R3)	目標値 (R8)
⑥運転免許自主返納高齢者支援サービス協賛店店舗数	2 店舗	10 店舗

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 (R3)	目標値 (R8)
⑦交通空白地域の解消	4 か所	2 か所

目標 5 利用者の目線に立った分かりやすい情報提供

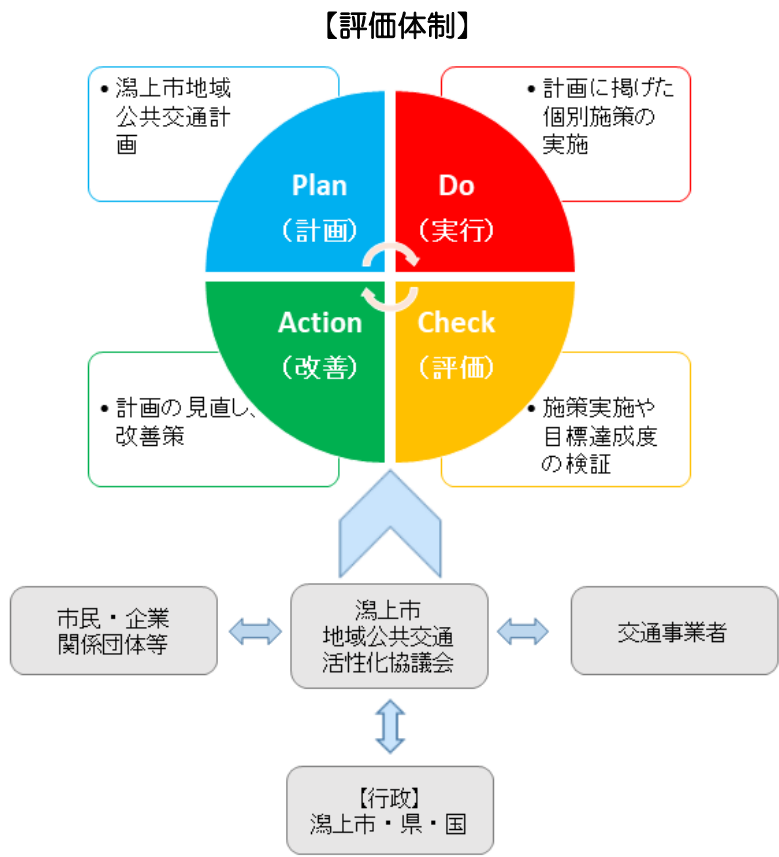
評価指標	現況値 (R3)	目標値 (R8)
⑧路線バス等の情報提供に対する満足度（市民アンケート） ※「満足」、「まあ満足」と回答した率	34.1%	40.0%

2 計画の評価及び推進体制

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、その成果を測定するため、PDCAサイクルにより施策の実施状況や目標達成度の評価・検証を繰り返し行うことによって、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するとともに達成状況や施策の実施状況を踏まえ、必要があれば見直しを行うこととします。

本計画の実施に当たっては、行政だけではなく、交通事業者、市民が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいくことが必要不可欠です。

具体的には、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、計画の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図りながら、持続可能な公共交通網の形成を目指します。



【スケジュール】

計画策定	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
地域公共交通計画策定	計画の推進					次期計画
目標・事業内容等	必要に応じて、事業等の改善や見直しを図る					
毎年度評価するもの		評価	評価	評価	評価	計画の改定
5年に1度評価するもの					評価	

参 考 資 料

潟上市地域公共交通活性化協議会委員名簿

No.	氏 名	役 職	備 考
1	鎌 田 雅 人	潟上市副市長	会 長
2	日 野 智	秋田大学大学院理工学研究科准教授	副会長
3	鈴 木 喜 輝	国土交通省東北運輸局秋田運輸支局 総務・企画部門 首席運輸企画専門官	
4	岩 澤 功 英	国土交通省東北地方整備局 秋田河川国道事務所調査第二課長	
5	三 浦 一 成	秋田県観光文化スポーツ部 交通政策課地域交通対策監	
6	小田嶋 いずみ	五城目警察署交通課長	
7	草 薨 克 昌	秋田地域振興局建設部企画・建設課長	
8	門 脇 隆 幸	秋田中央交通株式会社 営業部次長兼運輸安全推進室長	
9	一 関 広 美	秋田中央トランスポート株式会社 専務取締役	
10	関 隆	梅田交通グループ経営企画本部 東日本統括本部長（新昭和タクシー）	
11	永 井 和一郎	住民・利用者代表 天王地区自治会長連絡協議会会長	
12	佐々木 義 男	住民・利用者代表 昭和地区自治会長連絡協議会会長	
13	阿 部 幸 基	住民・利用者代表 飯田川地区自治会長連絡協議会会長	
14	村 山 昌 子	住民・利用者代表 潟上市民生児童委員協議会会長	
15	児 玉 長 榮	住民・利用者代表 潟上市老人クラブ連合会会長	
16	安 田 幸 博	住民・利用者代表 潟上市商工会事務局長	
17	吉 田 良 子	住民・利用者代表 潟上市天王婦人会会長	
18	近 藤 弘 子	住民・利用者代表 潟上市昭和婦人会会長	
19	小 玉 喜久子	住民・利用者代表 潟上市飯田川婦人会会長	
20	菅 原 剛	潟上市総務部長	
21	櫻 庭 春 樹	潟上市産業建設部長	
22	仲 山 和 法	潟上市福祉保健部長	

