

▼社会情勢・交通環境の変化把握のまとめ

青字：過年度アンケートより 緑字：今年度アンケートより

項目	社会情勢・交通環境の変化の整理結果	都市交通の課題認識
歩行者を取り巻く環境・自転車活用を取り巻く環境	<p>歩行者・自転車中心のまちづくりが求められる</p> <p>歩行者 ・歩行者関連事故は依然として横ばい ・「居心地がよく歩きたくなるまちなか」の環境整備による都市再生の取り組みが国によって進められている ・「歩行者が安全安心かつ快適に通行できる空間の整備」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い</p> <p>自転車 ・車両相互や自転車関連事故は大きく減少 ・自転車の安全な利用のための法整備も進んでいる ・「自転車が安全安心かつ快適に通行できる空間の整備」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●歩行者が安全で快適に利用でき歩きたくなる街なか空間の創出 ●自転車が快適に利用できる通行空間や自由に使える利用環境の整備
高齢化と交通事故の状況	<p>高齢化の進展と高齢者事故の増加</p> <p>・過去 25 年で高齢化率は 2 倍以上、高齢者世帯数は 4 倍以上と高齢化が進展 ・土崎駅周辺や市役所西側で高齢化率 50%超の地区が存在するほか、周辺集落でも高齢化率の高い集落が広範囲に点在 ・交通事故は減少傾向にあるものの、高齢者事故の割合は増加 ・高齢になった場合に免許返納を考えている市民は 15%にとどまり、一方で「運転に不安を感じていない」と回答した市民は 40%存在</p> <p>将来の見通し ・生産年齢人口の減少と老年人口の増加が著しく、R22 年（30 年後）には全市で高齢化率 44%の超高齢化社会を迎える ・運転免許返納者など、公共交通を必要とするニーズの増加及び広域化が見込まれる</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●高齢化社会に対応したあらゆる世代が利用しやすい道路空間の整備 ●高齢者の安全な移動手段の確保
中心市街地の状況	<p>恒常的な賑わいが不足する中心市街地</p> <p>・「エリアなかいち」の整備や「ぐるる」の運行により、新たな歩行者の流れを創出、駅前商業地の地価は上昇 ・過去 5 年の歩行者自転車通行量は横ばいであり、恒常的な賑わい創出には至っていない ・中活第 2 期計画策定後、令和元年度に休日通行量が増加に転じており、新たな人の流れの創出および定着につなげる取組みが急務</p> <p>中活の取組効果 ○効果あり ●効果なし</p> <p>○「歩行者・自転車通行量」は微増、「芸術文化施設利用者数」は増加 ●「人口の社会増加数」は減少傾向⇒CCRC による新規分譲マンション供給で達成を目指す ○「商業集積促進関連制度利用件数」や「市民活動施設等利用件数」は、目標達成済み ●「中心市街地の観光入込客数」は横ばい ●商業環境や居住環境、公共交通網をはじめとする交通環境についての市民の評価が低い。 ●低未利用地の 9 割が平面駐車場に活用されているにも関わらず市民・商業主・居住者・来訪者ともに駐車場に対する不満を挙げている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●中心市街地の来訪を促し恒常的なにぎわいを創出するための交通環境の整備
人口と市街地構造	<p>市街地の拡散・低密度化の進行</p> <p>・総人口は H17 をピークに減少、DID 人口は H12 をピークに減少に転じており、市街化区域全域で減少がみられる ・DID 人口密度 45.8 人/ha は全国ワースト 6 位の低水準 ・中心部の秋田駅西口周辺や新屋駅周辺、河辺や雄和の集落全域で低密度化が顕著</p> <p>将来の見通し ・R22 年には秋田市総人口が約 23.5 万人となり、H22 年からの 30 年で約 27%減少する見通し ・低密度化の進行により、市民 1 人当たりのインフラ維持・更新費が高くなるなど、投資効果の低い都市が形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●まちづくりと連動し多核集約型の都市構造の形成を促進する交通環境の整備
公共交通の状況	<p>公共交通のサービス水準の維持と利用者確保が課題</p> <p>鉄道 ・鉄道利用者数は年々減少し近年は 170 百人を割り込む ・秋田駅と土崎駅の間に令和 3 年 3 月泉外旭川駅開業予定</p> <p>路線バス ・路線バス利用者数は H25 をピークに年々減少 ・秋田駅から放射状ネットワークを形成、特に中心部⇄北部で高頻度運行 ・基幹的公共交通路線利用圏人口は総人口の 4 割程度・路線バスの運送収入は減少傾向にあり、赤字規模が拡大傾向 ・郊外の長距離路線で赤字が多く、利用圏の人口密度は 27.7 人/ha、黒字路線沿線に比べて低密度 ・公共交通を利用する理由は「交通費が安くすむ」が最多 ・一方将来的にもバスを利用しないと思っている人は「運賃が高い」イメージを持つ人が多い（7 割） ・公共交通を利用しない理由は「利用したい時間帯に運行していない」が最多 ・待ち時間の長時間化、定時性の悪化、待合環境の悪化などで冬期に不満が拡大 ・市民が望むサービスとして「リアルタイム運行情報」「IC カード」「わかりやすい運賃設定」への要望が高い ・市民の乗継への抵抗意識は高く「乗り継ぐバスがすぐ到着する」ことが重視されている</p> <p>マイタウン・バス ・市の負担額はマイタウン・バスを中心に拡大傾向 ・南部線や西部線の県補助を受けていない長距離系統で経常欠損額が大きい ・路線別でみると利用者数は西部線の利用者数が最も多い ・収益は南部線と西部線で同程度</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●まちづくりと一体となった公共交通利用者維持に向けた取組み推進 ●バスの運賃改定や割引制度による新規利用者獲得 ●年間を通じて円滑な利用を支援するバス運行計画、運行状況のリアルタイム発信、待合環境の改善 ●効率的な運行による赤字の縮小
自動車利用と渋滞状況	<p>高い自動車依存率、中心部に集中する交通と渋滞の発生</p> <p>・自家用利用率は通勤通学時で 6 割と東北 6 県でも高水準、買物時は 8 割と更に自家用車依存の傾向が顕著となる ・自動車利用の発着をみるとは中心部関連が半数を占め、中心部と土崎・広面・仁井田方面の往来が多い ・主要渋滞箇所は市内 35 箇所、うち 29 箇所（83%）が中心部に集中 ・各種対策実施により市内各拠点と中心部との移動時間は短縮傾向 ・運輸部門の大半を占める自動車交通による二酸化炭素排出削減が目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●マイカーから公共交通への転換等による交通渋滞の緩和と二酸化炭素排出量の削減
冬期交通条件の悪化	<p>冬期の事故や速度低下、移動制約</p> <p>・冬期は積雪に伴い通勤通学所要時間の長時間化や交通事故の多発といった問題が発生し、市民の移動の制約となっている</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●冬期も安全に利用できる道路環境の整備
関連法改正	<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（R2 年度施行）</p> <p>・地域の多様な輸送資源の総動員による移動手段の確保 ・運賃やダイヤなど既存の公共交通サービスの改善の徹底</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律への対応
市民の交通に関する意識	<p>路線維持への要望が強い一方で、日常的に利用されない路線バス</p> <p>・「バスの利便性向上や路線運営適正化等」への市民の重要度が高く、かつ不満度も高い ・西部地域や北部地域、河辺地域を除く地域でバス路線の維持への要望が強い ・河辺地域では道路交通網の整備に対する要望が強い ・年代別では 70 歳以上の高齢者でバス路線維持への要望が強い ・バスや電車の利用しやすいの評価は 6 割が不満と回答 ・バスを日常的に利用する人は少なく、特に雄和地域では 7 割が「バスを利用したことはない」と回答 ・日常的に利用可能な自家用車を持たない市民は 15%、このうち毎回送迎してもらえる人は 14%（高齢化により今後増加する見込み） ・コロナ前後で日常的な外出を控える傾向がみられたほか、公共交通利用は微減、徒歩・自転車・自家用車利用が微増</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●地区の実情や利用者属性を考慮した適切な交通施策の検討 ●With コロナ・After コロナを踏まえた新たな生活様式への対応