

# 令和元年第2回定例会（6月議会） 産業観光委員会・分科会 提出資料

令和元年 6月10日  
観光文化スポーツ部

## 【所管事項関連】

交通政策課	マイタウン・バス運行費等補助事業について	-----	1
	第三セクター鉄道の平成30年度決算等について	-----	4
	「中心市街地の交通のあり方に係る研究会」における 検討結果について	-----	6



# マイタウン・バス運行費等補助事業について

交通政策課

市町村によるコミュニティバス等の運行を支援する「マイタウン・バス運行費等補助」については、支線の運行を支援する国の「地域内フィーダー系統確保維持費補助」への移行を前提に、今年度をもって廃止する方針としていたが、以下の状況により移行が進んでいないことから、地域交通の維持・確保を図るため、来年度以降も当面継続することとする。

## 1 補助事業の概要

### (1) 地域内フィーダー系統確保維持費補助

鉄道や幹線バスと接続する支線のバス運行等を対象とする国庫補助金として、平成23年度に創設されたものである。なお、28年度には、フィーダー系統への移行を促すため、国庫補助額が対象経費の1/2を下回る市町村に上乗せ補助を行う県単補助金を立ち上げた。

(千円・系統)

区分	運営	補助上限	H30実績	対象系統数
国補助金(H23創設)	市町村・バス事業者	最大1/2 ※1	96,811	87
県補助金(H28創設)	市町村・バス事業者	1/2との差額 ※2	54,498	72

※1 人口を基準に市町村毎の上限額を設定

※2 国庫補助額が1/2を下回る場合に、国と県の合計が1/2となるよう差額を補助

### (2) マイタウン・バス運行費等補助

市町村によるコミュニティバスや乗合タクシー等の運行を支援する県単補助金であり、昨年度は166系統が補助対象となるなど有効に活用されている。

(千円・系統)

区分	運営	補助上限	H30実績	対象系統数
県補助金(H13創設)	市町村	最大1/2	65,606	166

## 2 フィーダー系統への移行

27年度から国庫補助金の要件が厳格化されたものの、28年度にフィーダー系統への移行を促す県単補助金を創設したこともあり、マイタウン・バスからの移行が一定程度進んだが、多くの系統では要件のクリアが事実上困難となっており、新たな移行は頭打ちとなっている。

(系統)

	H26	H27	H28	H29	H30
マイタウン・バス系統数	146	142	177	188	166
フィーダー系統数(国補助対象)	11	29	108	106	87※
うちマイタウン・バスからの移行数	[1]	[1]	[16]	[23]	[15]

※フィーダー系統数は、29年度までは片道で1系統とカウントされていたが、30年度からは往復で1系統と改められた。

#### 【国庫補助要件の厳格化】

補助対象の経路となるには、新規性要件として「3 km又は20%以上の経路変更を行うこと」が必要となった。本県では既にほとんどの系統が合理的な経路で運行されており、要件のクリアが事実上困難になっている。

### 3 対応方針

- 現状において「マイタウン・バス運行費等補助」を予定どおり今年度をもって廃止した場合には、地域交通の維持・確保に与える影響が大きいことから、市町村からの要望を踏まえつつ、令和2年度以降も同補助金を当面継続する。
- 併せて、「地域内フィーダー系統確保維持費補助」については、国庫補助金の要件緩和及び国庫補助上限額の引き上げについて、今後とも国への要望を行っていく。

【参考】バス補助制度の概念図

運営主体	バス事業者		市町村	バス事業者・市町村
運行形態	路線バス		コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通等	
補助制度	生活バス		マイタウン・バス	ファイダー (=地域内ファイダー系統)
平均乗車密度	地方バス (=地域間幹線系統)			
5人以上	国1/2 県1/2 (全額補填)	県1/2 市町村1/2		
3人以上5人未満	国1/2 県1/2 (一部補填)	県3/8 市町村3/8	県1/2 市町村1/2	
1人以上3人未満 (市町村をまたぐ系統)		県1/8 市町村5/8		国&県1/2 市町村1/2
1人以上3人未満 (市町村内完結系統)				
1人未満			市町村が独自に支援する場合あり	

### 第三セクター鉄道の平成30年度決算等について

交通政策課

#### 1 秋田内陸縦貫鉄道(株)

##### (1) 平成30年度決算見込み

鉄道収入・関連事業収入の増加や除雪費の減少等により、経常損失額は前年度を802万円下回る1億8,947万円となる。

(単位：千円)

区 分		29年度	30年度	増減	備 考
収 入	鉄 道 収 入	129,550	131,002	1,452	
	定 期	29,476	25,854	△ 3,622	
	定 期 外 ※	100,074	105,148	5,074	団体・貸切の増
	関 連 事 業 収 入	50,737	61,697	10,960	売店・レストラン売上げの増
	受 託 事 業 収 入	14,608	17,786	3,178	DMO秋田犬ツーリズムからの受託増
	営 業 外 収 入	107,727	98,289	△ 9,438	修繕補助金の減
	収 入 合 計 ①	302,622	308,774	6,152	
費 用	人 件 費	207,607	207,172	△ 435	
	除 雪 費	17,998	14,041	△ 3,957	
	修 繕 費	128,478	117,098	△ 11,380	車両検査等の減
	動 力 費	29,470	31,863	2,393	軽油単価上昇による増
	関 連 事 業 原 価	30,079	34,852	4,773	
	受 託 事 業 費	14,455	17,587	3,132	
	そ の 他 経 費 等	72,021	75,629	3,608	企画事業経費の増
	費 用 合 計 ②	500,108	498,242	△ 1,866	
経常損益 ①-②	△ 197,486	△ 189,468	8,018		

※運輸雑収入を含む。

##### (2) 令和元年度事業計画案

###### ① 定期増収対策

- ・沿線の中学校・高校を通じた通学定期利用の促進
- ・沿線市職員に対する通勤利用の働きかけ

###### ② 定期外増収対策

- ・全線開業30周年関連企画の実施（記念キップの販売、記念ツアーの実施等）
- ・阿仁合駅のウェルカムステーションを活用した情報発信とイベントの実施
- ・「田んぼアート列車」など新たなイベント列車の企画・催行
- ・台湾のほか新たな国・地域をターゲットとした海外へのセールス強化

###### ③ その他増収対策

- ・阿仁合駅レストラン・カフェ・売店の収益向上に向けた取組の推進
- ・新たなオリジナル商品の企画・販売

###### ④ 安全・安定輸送に向けた対策

- ・国庫補助事業を活用した鉄道施設設備等の計画的な推進
- ・技術研修会等への積極的な参加による人材の育成

## 2 由利高原鉄道(株)

### (1) 平成30年度決算見込み ※1

記念乗車券など定期外収入の増加等により、経常損失額は前年を245万円下回る9,744万円となる。

(単位：千円)

区 分		29年度	30年度	増減	備考
収 入	鉄 道 収 入	46,556	45,611	△ 945	
	定 期	21,860	19,701	△ 2,159	
	定期外※2	24,696	25,910	1,214	記念乗車券の増
	関 連 事 業 収 入	21,485	31,597	10,112	企画旅行収入の増
	営 業 外 収 入	5,629	13,260	7,631	工事管理費の増
	収 入 合 計 ①	73,670	90,468	16,798	
費 用	人 件 費	103,023	106,121	3,098	退職給付引当金の増
	除 雪 費	587	956	369	外部委託による増
	修 繕 費	5,520	5,047	△ 473	
	動 力 費	8,526	10,312	1,786	軽油単価上昇による増
	関 連 事 業 原 価	16,585	26,213	9,628	
	そ の 他 経 費 等	39,323	39,261	△ 62	
	費 用 合 計 ②	173,564	187,910	14,346	
経常損益 ①-②		△ 99,894	△ 97,442	2,452	

※1 バス事業の決算を含まない。

※2 運輸雑収入を含む。

### (2) 令和元年度事業計画案

#### ① 定期増収対策

- ・利用者アンケートを踏まえた沿線高等学校の通学定期利用の促進
- ・沿線市職員及び沿線企業従業員に対する通勤利用の働きかけ

#### ② 定期外増収対策

- ・町内会等を対象としたイベント列車等の利用の促進
- ・由利本荘市内の小中学校等児童を対象とした校外学習等の受入
- ・鳥海山ろく線運営促進連絡協議会による県外への営業強化
- ・地域イベントの開催時における臨時列車の運行

#### ③ その他増収対策

- ・地元企業や学生と連携したオリジナル商品の開発と車内販売等の強化
- ・鉄道を利用する旅行商品の企画・催行
- ・沿線の施設（鳥海山木のおもちゃ美術館等）と連携した旅行商品の造成

#### ④ 安全・安定輸送に向けた対策

- ・国庫補助事業を活用した鉄道施設設備等の計画的な推進
- ・技術研修会等への積極的な参加による人材の育成

## 「中心市街地の交通のあり方に係る研究会」における検討結果について

交通政策課

県・市連携文化施設の整備を契機に、広小路・中央通りの一方通行規制の解除や、公共交通等の利便性向上などについて検討するため、平成28年11月「中心市街地の交通のあり方に係る研究会」を設置し、研究会やワークショップを開催した。その検討結果は以下のとおり。

### 1 研究会における検討項目について

研究会では、道路交通（一方通行規制）に関する事項に加え、公共交通・歩行者等の利便性向上などについて、課題や今後の方向性を検討した。

### 2 道路交通に関する事項について

道路交通（一方通行規制）に関する事項については、秋田市中心市街地交通機能検討調査（県都市計画課）によって、中心市街地における現況の自動車交通量を把握するとともに、県・市連携文化施設開館後の自動車交通量を算出し、通行方法を現行の一方通行から対面通行とした場合の交通量及び滞留長を推計した。

#### (1) 交通量調査

広小路及び中央通りの交通量は、秋田中央道路開通前後と比較して減少している。

調査日	広小路	中央通り	備考
平成19年 9月 6日(木)	15,121 台/日	15,224 台/日	中央道路開通前
平成19年10月17日(水)	11,633 台/日	14,783 台/日	中央道路開通後
平成29年10月17日(火)	10,638 台/日	13,297 台/日	今回調査
令和4年(推計値)	10,500 台/日	13,500 台/日	H29データからの推計

注) 調査地点は、広小路(東北電力付近)、中央通り(山二ビル付近)

注) 令和4年の値は、平成29年調査結果をもとに、県・市連携文化施設の開館、人口動態の傾向等を踏まえて推計したもの。

#### (2) 交通量推計及び滞留長推計

一方通行規制を解除した場合の令和4年における交通量及び滞留長について、3車線のままとした場合や、広小路の一部または全部を4車線化した場合など、交通量調査をもとに次の5つのケースに分けてシミュレーションを行った。



<b>ケース 1</b>	3車線のままで、中央の1車線は右折レーンとする。
<b>ケース 2</b>	3車線のままで、内回り2車線、外回り1車線とし、外回りを右折禁止とする。
<b>ケース 3</b>	3車線のままで、内回り2車線、外回り1車線とし、内回り・外回りとも右折可能とする。
<b>ケース 4</b>	広小路を4車線化し、内回り・外回り各2車線とする。中央通りは3車線のままでケース1と同じとする。
<b>ケース 5</b>	広小路の4車線化を、広小路西から久保田町交差点までに限定し、その他はケース4と同じとする。

※各ケースの詳細については別添「秋田市中心市街地交通機能検討調査の概要について」を参照。

※内回り＝反時計回り、外回り＝時計回り

### (3) 一方通行規制の解除等について

- ・ 秋田市中心市街地交通機能検討調査では、一方通行規制の解除について5つのケースが示され、ケース1～3では渋滞の発生が懸念されること、渋滞の発生を最大限に回避するため、ケース4・5のようにお堀側を拡幅する方法があるものの、歴史的財産への影響や多額の用地補償費等が発生することが報告されている。
- ・ 研究会では、上記の理由から、現時点での一方通行規制の解除は困難であるが、新たな千秋山崎線等の整備による交通環境の変化や、交通量の動向などを引き続き注視していく必要があるとしている。

### 3 その他の検討事項について

研究会やワークショップにおいては、一方通行規制以外のテーマについても検討を行っており、駐車場、公共交通、自転車・歩行者の利便性向上のために求められる取組について、関係者間で情報共有を図った。

- ・ このうち、利用者の利便性向上に資する、交通系ICカードに関する提案があったが、課題となる導入・運用コスト等について、今後更なる検討を要することとなるものの、県・市連携文化施設駐車場の満空情報の表示や同施設周辺駐車場の案内情報の提供のほか、広小路から同施設までの歩道の消融雪設備の整備は、今後実施される予定である。
- ・ また、「スマートフォン版秋田市バス総合案内システム」など既存のサービスについても更なる周知を進め、利便性の向上につなげていくこととしているほか、交通環境の変化等に対応し、案内標識の設置、信号サイクルの変更、目的地の方向を示す路面の標示などにも取り組むこととしている。

## 中心市街地の交通のあり方に係る研究会の概要

設置の目的	<p>県・市連携文化施設の整備を契機に、広小路・中央通りの一方通行規制の解除や、公共交通・歩行者等の利便性向上などを検討するため設置</p>
構成メンバー	<p>○秋田県（6課）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光文化スポーツ部（交通政策課、文化振興課）</li> <li>・建設部（都市計画課、道路課）</li> <li>・警察本部（交通部交通規制課、秋田中央警察署交通課）</li> </ul> <p>○秋田市（9課）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・企画財政部（企画調整課）</li> <li>・観光文化スポーツ部（観光振興課、文化振興課）</li> <li>・建設部（建設総務課、道路建設課、道路維持課）</li> <li>・都市整備部（都市総務課、都市計画課、交通政策課）</li> </ul> <p>○秋田商工会議所、秋田中央交通株式会社、秋田市観光案内人の会（ワークショップ参加）</p>
開催期間	平成28年11月から平成31年3月まで
開催状況	<p>第1回（H28.11.22）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「秋田市中心市街地活性化計画」等について</li> </ul> <p>第2回（H29. 7.21）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「県・市連携文化施設に関する整備計画」等について</li> </ul> <p>第3回（H29.10.17）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・研究会における検討項目に関する課題整理について</li> </ul> <p>第4回（H30. 3.27）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成30年度の研究会スケジュールについて</li> </ul> <p>第5回（H30. 5.29）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通機能検討調査（29年度分）結果について</li> </ul> <p>第6回（H30. 8.31）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1回ワークショップ（課題の抽出等）</li> </ul> <p>第7回（H30.11.29）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第2回ワークショップ（対応の協議等）</li> </ul> <p>第8回（H31. 3. 7）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通機能検討調査（30年度分）結果及び研究会報告書案について</li> </ul> <p>※その他、平成30年7月20日に山形県鶴岡市、平成30年7月24日に青森県八戸市の状況を視察</p>

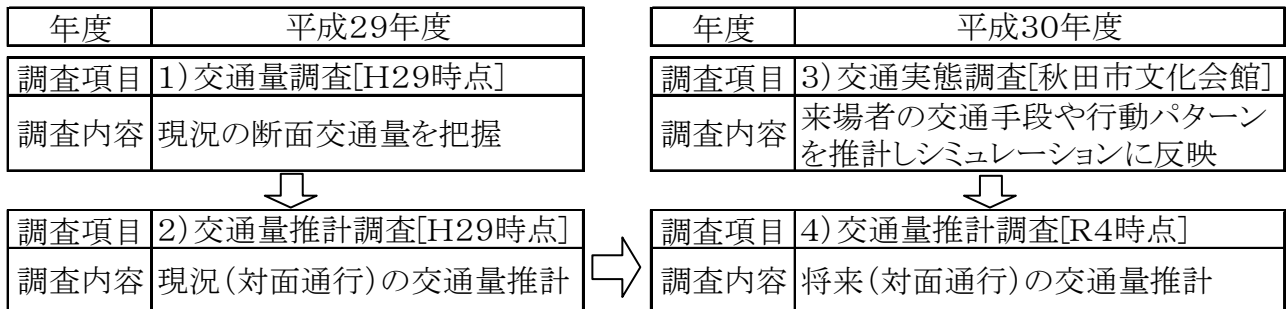
# 秋田市中心市街地交通機能検討調査結果の概要について (平成29年度及び平成30年度調査)

都市計画課

## 1 概要

秋田市中心市街地において現況の自動車交通量を調査するとともに、県・市連携文化施設開館後の自動車交通量を推計し、通行方法を現行の一方通行から仮に対面通行とした場合の交通量及び滞留長を推計した。

## 2 調査の流れ



## 3 交通量調査結果

広小路及び中央通りの交通量は、秋田中央道路開通後と比較して減少

調査日	広小路	中央通り	備考
平成19年 9月 6日(木)	15,121台/日	15,224台/日	中央道路開通前
平成19年10月17日(水)	11,633台/日	14,783台/日	中央道路開通後
平成29年10月17日(火)	10,638台/日	13,297台/日	今回調査

注1) 調査地点は、広小路(東北電力付近)、中央通り(山ニビル付近)



4 令和4年（H34）交通量推計と滞留長推計のまとめ（別紙推計結果参照）

交通量推計	広小路	中央通り	備考
令和4年	10,500台/日	13,500台/日	H29データからの推計

注2) 推計地点は、広小路(東北電力付近)、中央通り(山二ビル付近)

注3) 推計ケースは、現況の場合

現況：交通容量不足及び顕著な滞留は生じていない。

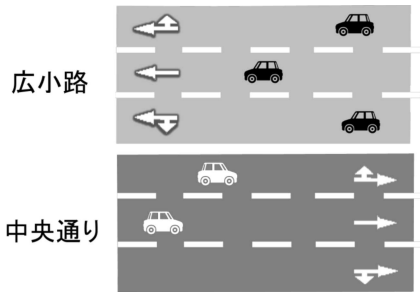
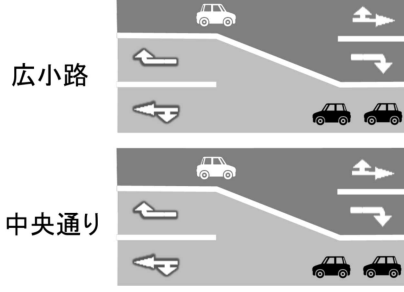
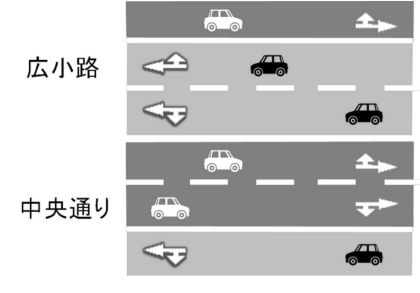
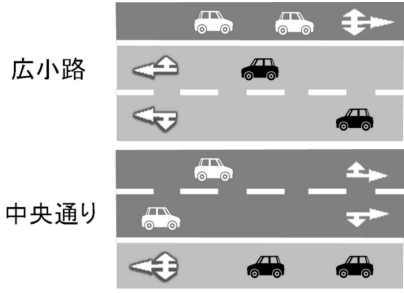
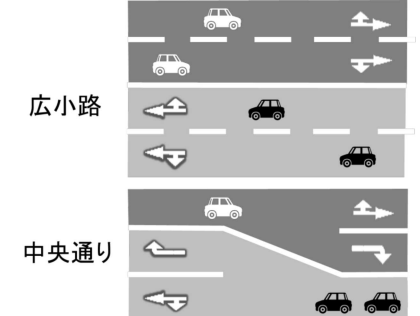
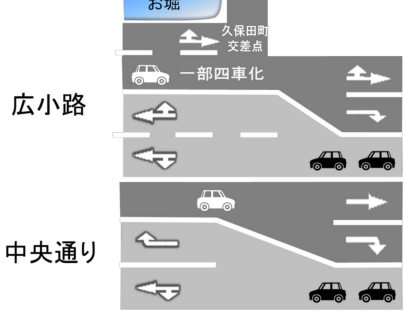
ケース1：広小路及び中央通りのほとんどの区間において、交通容量不足及び顕著な滞留長増加が発生する。

ケース2：一部区間において、交通容量不足及び顕著な滞留長増加が発生する。

ケース3：中央通りの一部区間において交通容量が不足し、かつ、全体的に滞留長増加が発生する。

ケース4：交通容量不足は生じないが、全体的に滞留長増加が発生する。

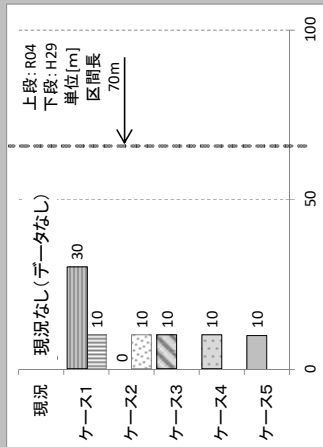
ケース5：広小路の一部区間において交通容量が不足し、かつ、全体的に滞留長増加が発生する。

現況	反時計回り3車線		ケース1	反時計回り1車線+右折レーン+対面通行 折レーン+時計回り1車線+右折レーン	
ケース2	【時計回り右折禁止】 反時計回り1車線の対面通行 時計回り2車線+時計回り1車線の対面通行		※ケース3	【時計回り右折可】 ケース2の条件	
※ケース4	広小路4車線化		※ケース5	【区間限定】 広小路4車線化	

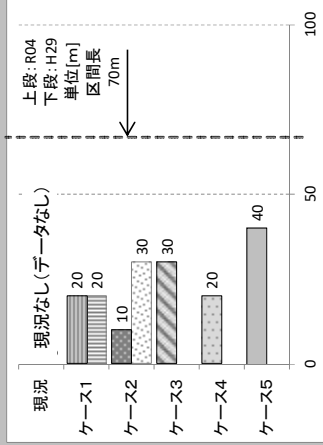
※平成30年度調査 追加検討ケース



# 滞留長推計結果[抜粋](時計回り)

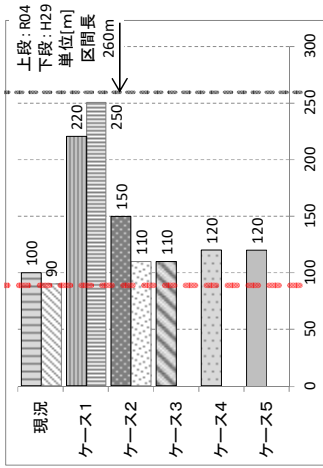


平日【広小路】(千秋公園入口)

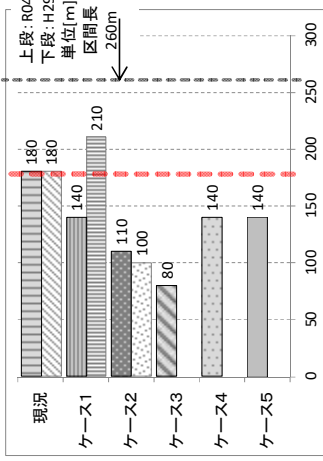


休日【広小路】(千秋公園入口)

# 滞留長推計結果[抜粋](反時計回り)



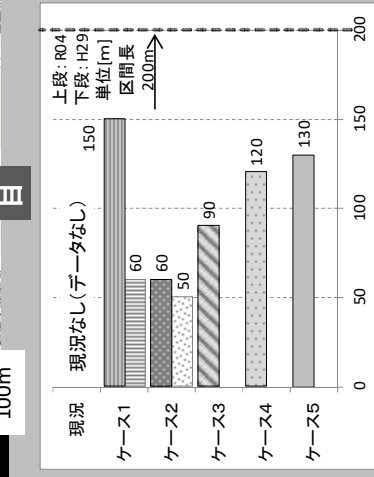
平日【広小路】(千秋公園入口)



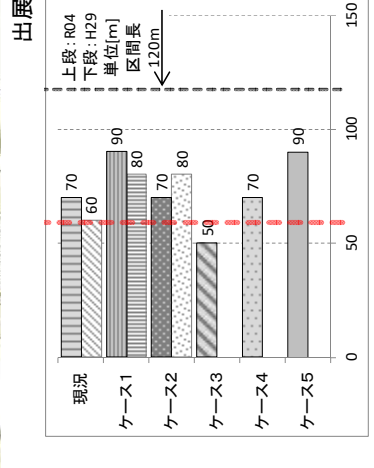
休日【広小路】(千秋公園入口)



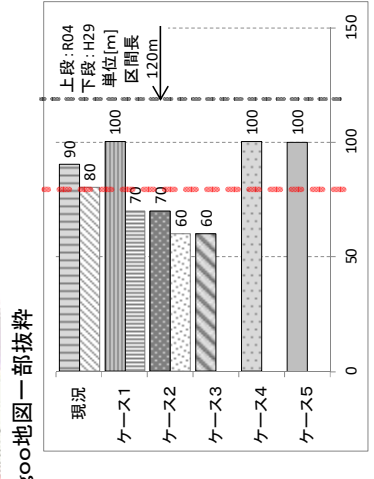
区間長とは:  
滞留長を測るための隣接する交差点間の距離



休日【中央通り】(市民市場入口)



平日【中央通り】(市民市場入口)



休日【中央通り】(市民市場入口)

出展: goo地図一部抜粋