

第2章 由利本荘市の交通現況

2-1. 由利本荘市の概要

2-1-1. 概況

由利本荘市は、秋田県の南西部に位置し、北は秋田市、南はにかほ市、東は大仙市・横手市・羽後町・湯沢市に接し、県都秋田市には20km～60kmの圏内にあります。

南に標高2,236mの秀峰鳥海山、東に出羽丘陵を背し、中央を1級河川子吉川が貫流して日本海にそそぎ、鳥海山と出羽丘陵に接する山間地帯、子吉川流域地帯、日本海に面した海岸平野地帯の3地帯から構成されています。

地域別総面積(国土交通省国土地理院)

(単位:km²)

地域	本荘	矢島	岩城	由利	西目	鳥海	東由利	大内	計
H25年10月点	188.34	123.63	108.10	96.53	38.06	322.53	150.17	181.72	1,209.08
H27年10月点	国土地理院では、平成26年より、計測方法を「電子国土基本図」の地図データ集計に変更しました。そのため、これまでは旧市町別面積に埋立や境界変更告示等による面積の加減算を考慮し掲載してきましたが、0.52km ² の増加地域が特定されていないため、地域別面積は掲載しません。								1,209.60

評価総面積(由利本荘市税務課「土地に関する概要調書」H27.1.1)

(単位:km²)

田	畑	宅地	鉱泉地	池沼
108	17	20	0	0
山林	牧場	原野	雑種地・その他	計
410	1	61	6	623

※ 評価総面積とは、固定資産評価面積である。

出典：由利本荘市の統計，平成27年度版

2-1-2.人口構造

図1に秋田県の人口減少率（昭和60年から平成27年）を整理した。県内のほとんどの市町村で人口減少傾向にある。由利本荘市は、県内では比較的人口減少率は低く約17%程度である。

しかし、図2に示すように昭和60年以降は着実に人口が減少しており、昭和60年と平成27年の人口の差は1万5千人程度であり、年々、減少傾向は強まっている。

なお、秋田市、潟上市、大潟村の人口減少率は5%未満で、人口はほぼ横ばいである。小坂町、上小阿仁村、藤里町は昭和60年時点で人口1万人以下の町村であるが、人口減少率は40%を超える結果となった。

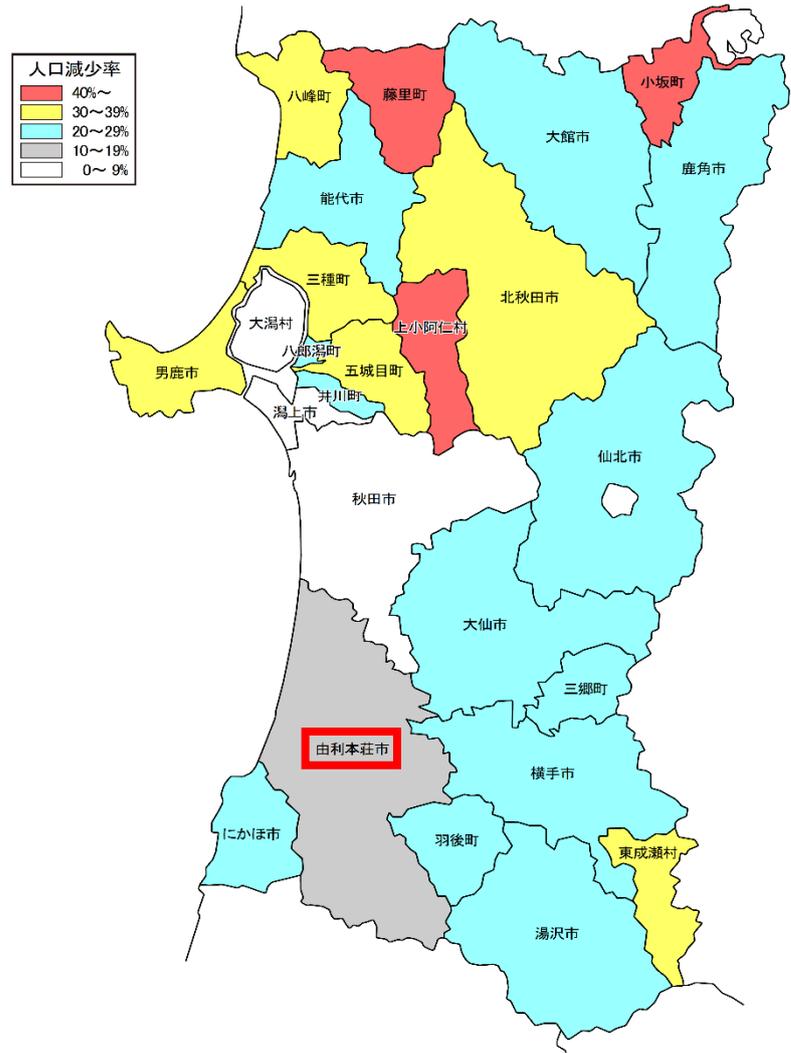
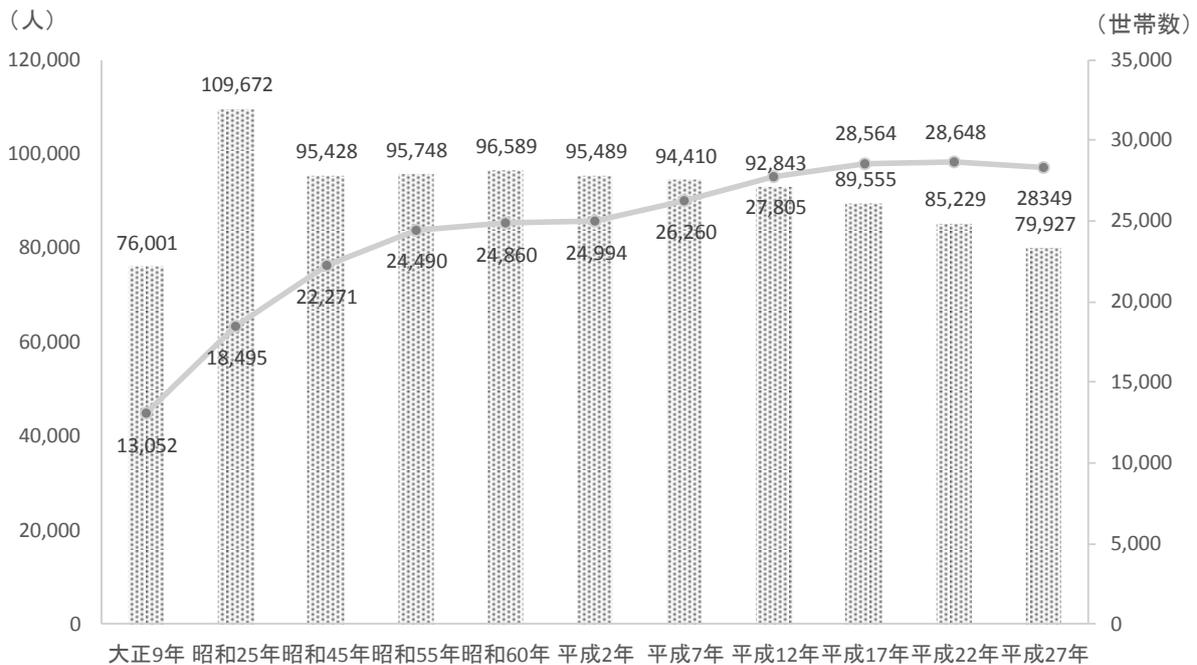


図1 秋田県の昭和60年と平成27年の人口の減少率

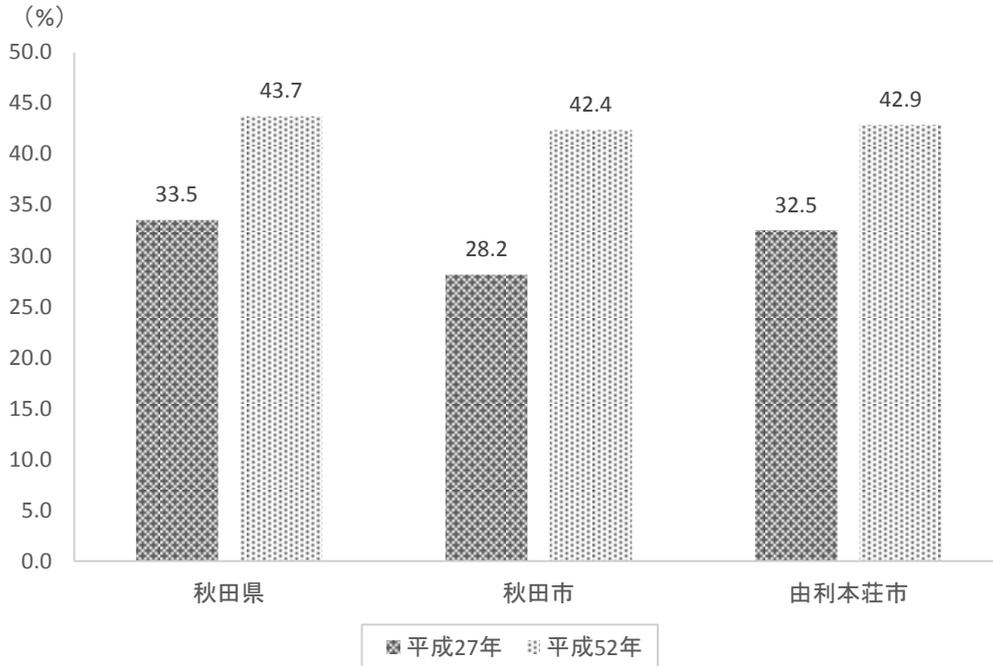


出典：国勢調査

図2 由利本荘市の人口の推移

日本の高齢化率は上昇傾向にあり、都道府県別に見た高齢化率において、秋田県は最も高い数値となっている。（平成27年度版高齢社会白書、内閣府）

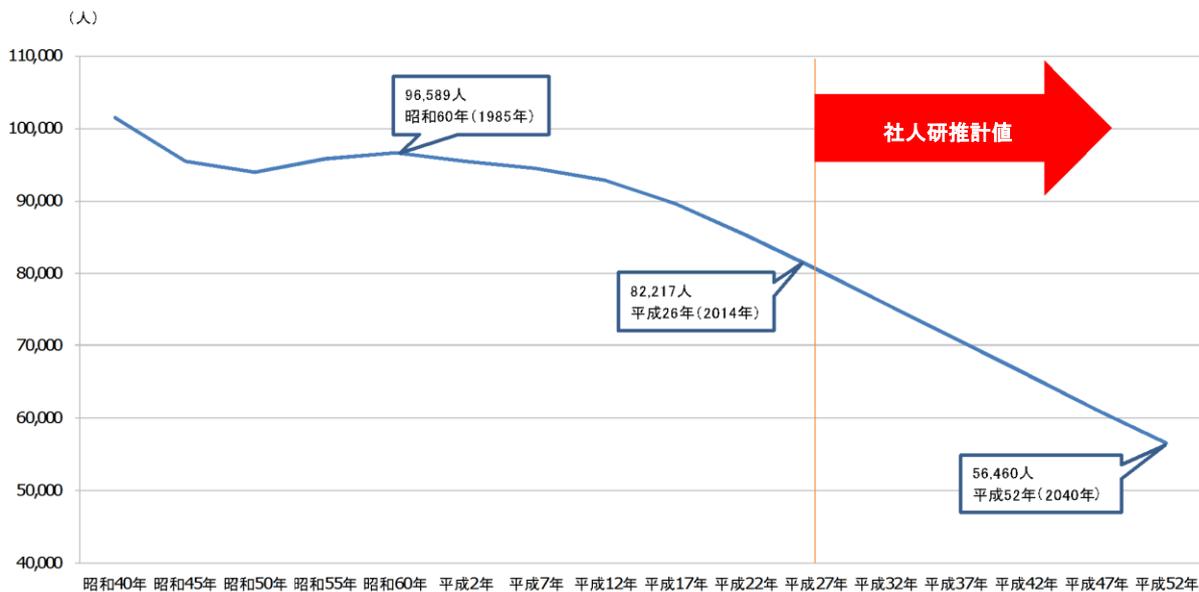
由利本荘市においても、平成27年の高齢化率は3割を超えており、将来的にも上昇することが予想されている。



出典：平成27年は「国勢調査」、平成52年は「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」

図3 高齢化率

由利本荘市人口ビジョンより、本市の将来人口推計は図4のように整理されている。人口は将来的に減少する推計結果となっている。



出典：由利本荘市人口ビジョン_H27.11

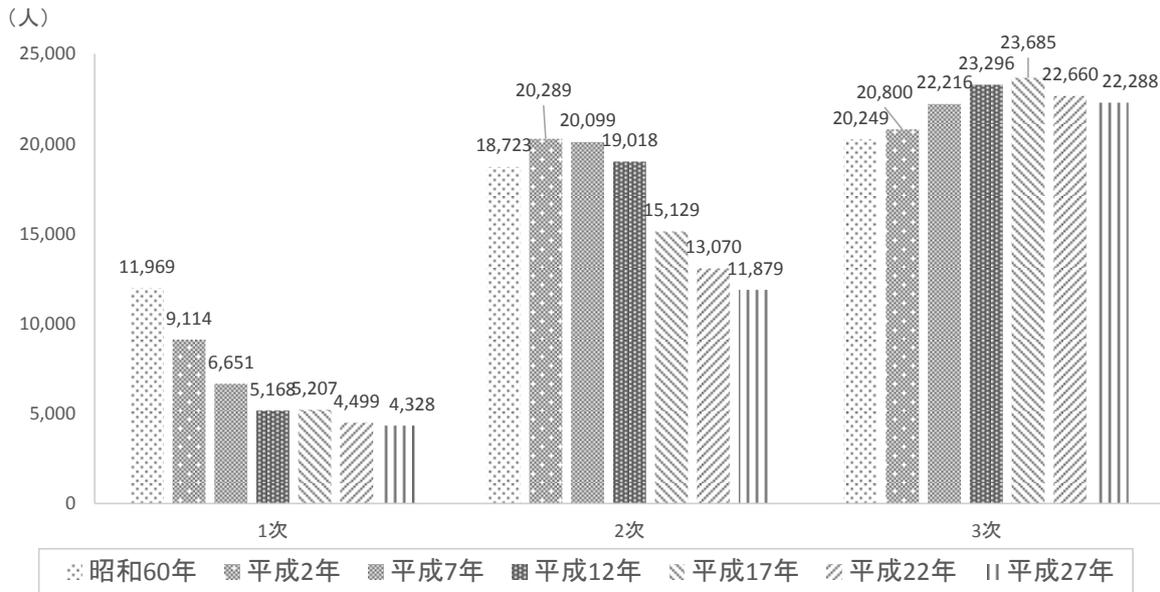
図4 由利本荘市の人口推移と将来人口推計

2-1-3. 産業構造

図5に産業別人口の経年変化を整理した。第一次産業人口については、昭和60年以降減少しているが、平成12年以降はほぼ横ばいとなっている。

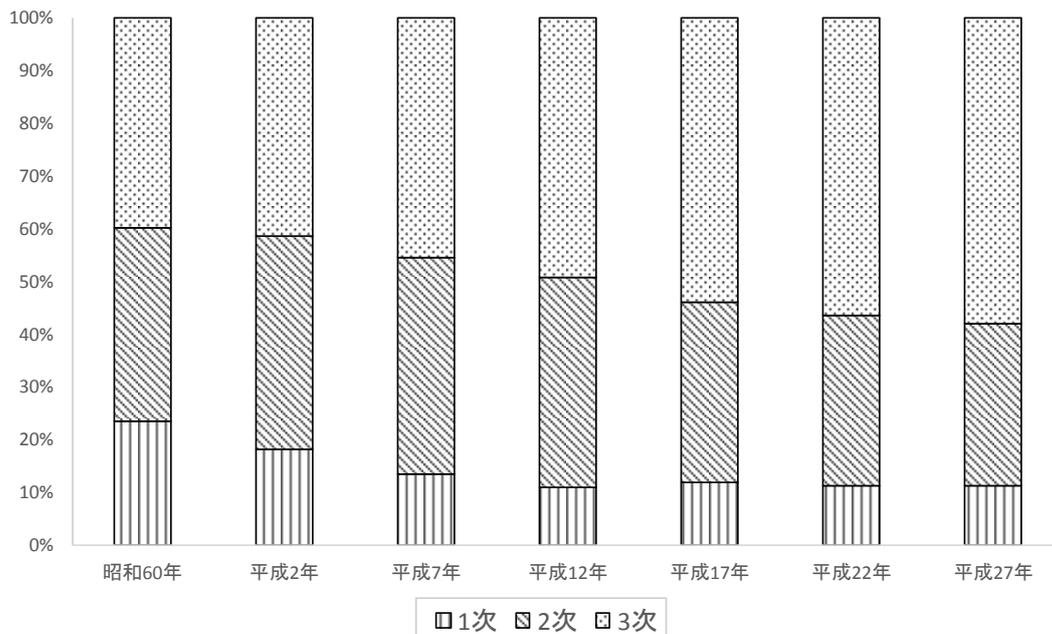
第二次産業人口は、昭和60年から平成2年まで増加し、それ以降は減少している。減少幅も大きく、昭和60年より平成27年の方が少ない結果となった。

第三次産業人口については、昭和60年以降増加していたが、平成22年以降は減少する結果となった。しかし、産業別人口比率においては、一貫して増加している。



出典：国勢調査

図5 産業別人口



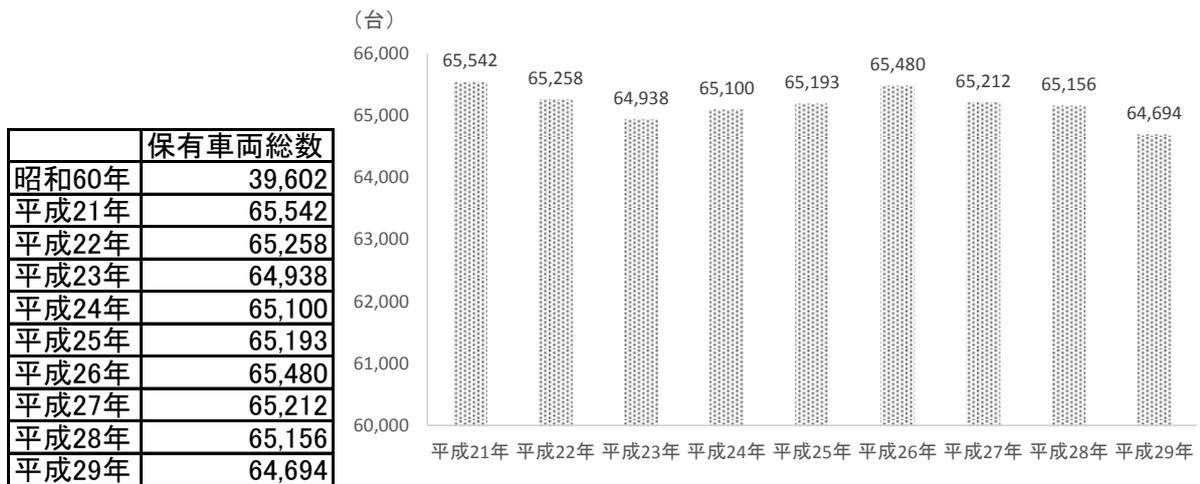
出典：国勢調査

図6 産業別人口の構成比率

2-1-4.保有車両数の推移

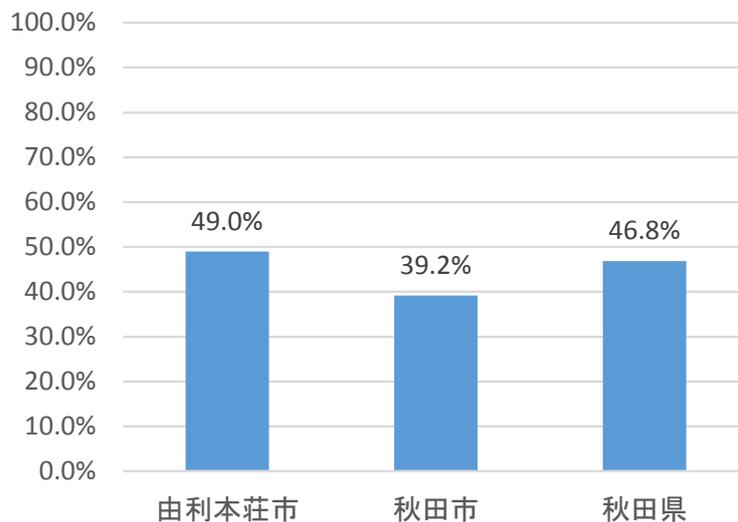
保有車両数は、昭和60年と比較すると増加しており、最近では6万5千台程度となっている。なお、由利本荘市の世帯数は28,349世帯（国勢調査，H27）であり、平成27年の保有車両総数を世帯数で割ると2.30台／世帯となる。よって、ほとんどの世帯でセカンドカーを保有していると予想される。

また、平成29年の軽自動車保有台数は31,674台であり、保有車両の約50%が軽自動車となっている。



出典：秋田運輸支局

図7 由利本荘市の保有車両数



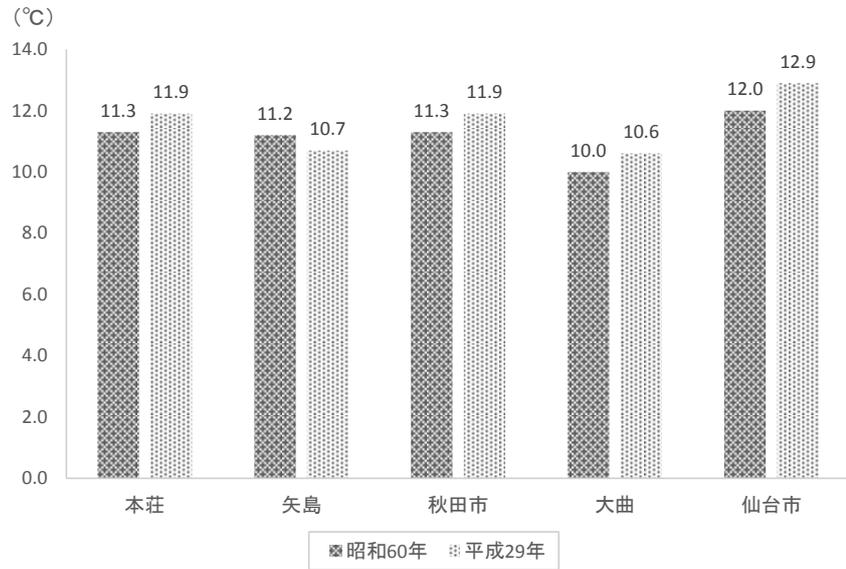
出典：秋田運輸支局

図8 保有車両数における軽自動車の割合

2-1-5. 気象

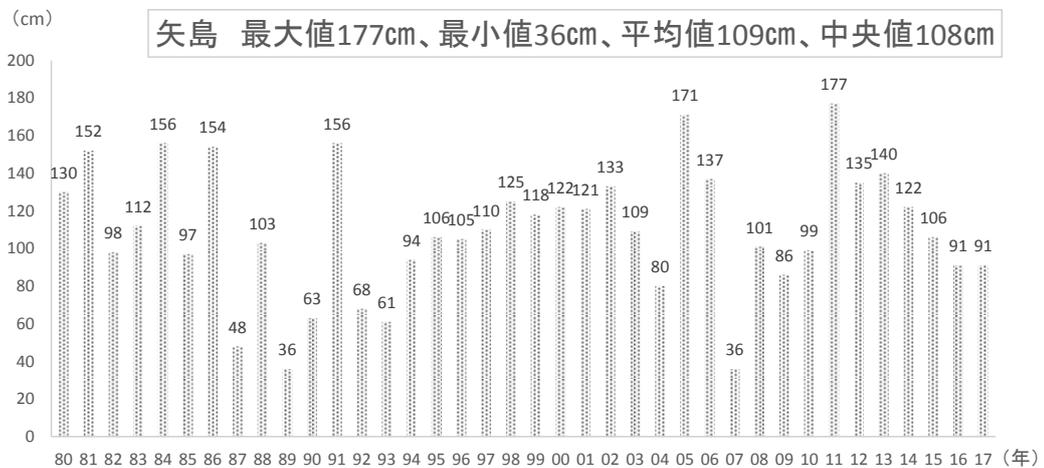
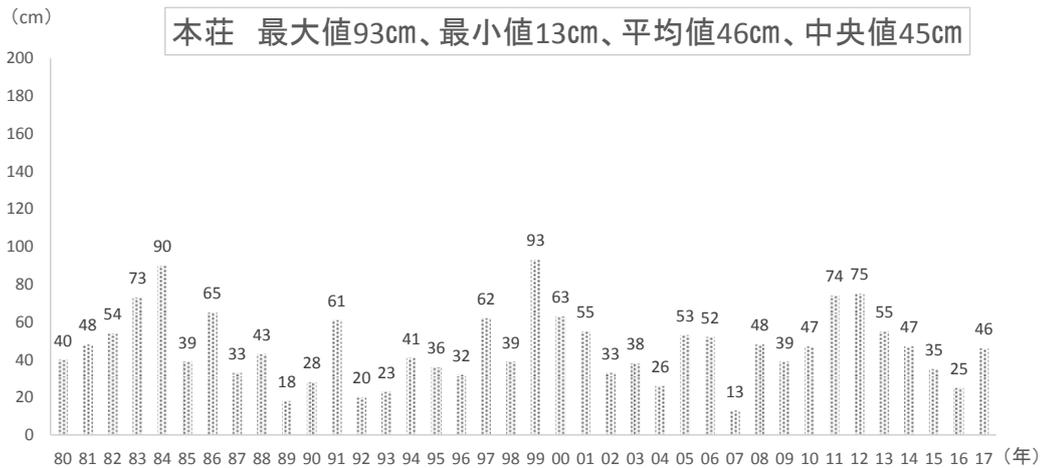
図9に各地区の昭和60年と平成29年の平均気温を整理した。日本海側の本荘の方が、山側の矢島と比較して、気温は高い傾向にある。

また、図10の最大積雪深についても、本荘は平均で46cm程度に対して、矢島は平均109cmと2倍以上の積雪深となる。



出典：気象統計情報_気象庁

図9 年平均気温



出典：気象統計情報_気象庁

図10 積雪深の経年変化

2-2. 都市計画道路の整備状況

2-2-1. 都市計画道路の整備状況

以下に、秋田県の都市計画道路の改良（整備）率を整理した表を示す。由利本荘市の都市計画道路は約6割の整備率であり、他の地域と比較しても整備率は高くない状況である。

2-1 交通施設

(1) 都市計画道路

(平成29年3月31日現在)

都市計画区域		都市計画道路			
区域名	都市名	路線数	計画決定延長 (m)	改良済延長 (m)	改良率 (%)
秋 田	秋田市	88	277,035	206,336	74.5
	潟上市	7	15,360	2,147	14.0
	計	95	292,395	208,483	71.3
鹿 角	鹿角市	26	35,270	17,937	50.9
大 館	大館市	34	88,570	49,338	55.7
北秋田	北秋田市	27	53,572	17,205	32.1
能 代	能代市	46	106,310	64,383	60.6
男 鹿	男鹿市	16	38,626	16,561	42.9
由利本荘	由利本荘市	28	85,875	49,301	57.4
にかほ	にかほ市	23	54,280	29,301	54.0
大 曲	大仙市	33	71,250	44,197	62.0
	美郷町	4	7,790	2,870	36.8
	計	37	79,040	47,067	59.5
仙 北	仙北市	24	32,390	26,895	83.0
横 手	横手市	33	67,550	49,209	72.8
湯 沢	湯沢市	25	52,240	44,454	85.1
小 坂	小坂町	6	11,160	6,402	57.4
五城目	五城目町	10	15,590	11,559	74.1
八郎潟	八郎潟町	12	7,540	80	1.1
合計		442	1,020,408	638,175	62.5

出典：平成29年 秋田県の都市計画, p.57

由利本荘市の都市計画道路は、整備済み率と概成済み率を足した値で、50%未満の路線が6路線、0%（未着手）の路線が7路線ある。また、全路線で都市計画決定から20年以上経過している状況である。

【凡例の説明】

- 整備済み：都市計画道路の計画幅員で整備済みの区間
- 事業中：都市計画道路の計画幅員にするために事業（施工）中の区間
- 概成済み：都市計画道路と同等の機能を有している区間
- 未着手・供用中：都市計画道路と同等の機能は有していないが現況道路は供用中の区間
- 未着手・未供用：都市計画道路の計画路線で現況に道路がない区間

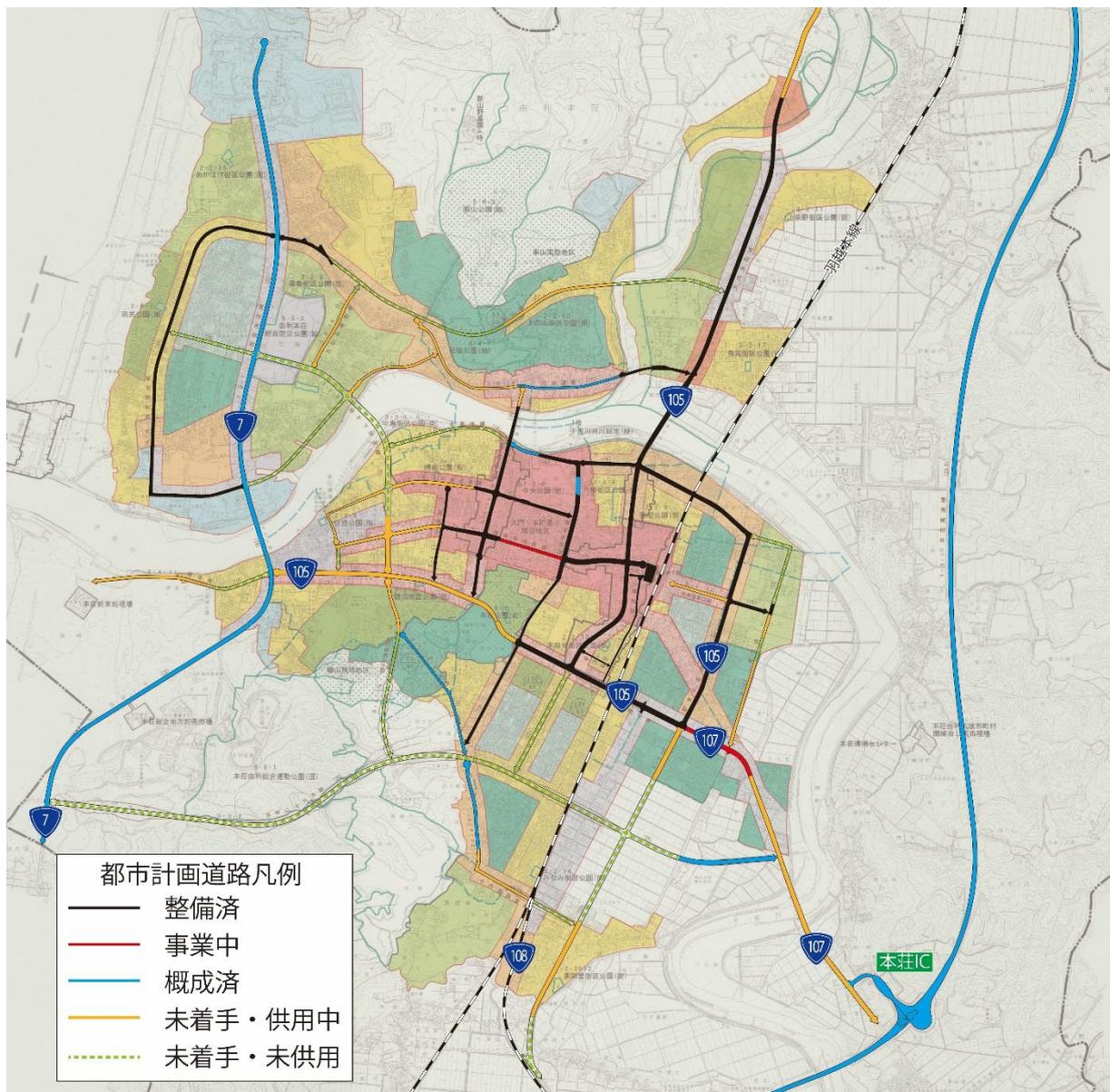


図11 都市計画道路の整備状況

表1 都市計画道路の整備状況（平成29年3月末時点）

決定 年月日※1	街路番号	都市施設 名称	進捗状況		整備率	概成率	整備+概成率		
			計画	整備済					
H12.12.19(H 8.12.13)	1・3・1	本荘高速線	L=21,620m	W=23.5m	21,620m		100.0%	0.0%	100.0%
H11. 5.18(H11. 5.18)	1・3・2	本荘南高速線	L=10,580m	W=23.5m	10,580m		100.0%	0.0%	100.0%
H 2. 3.16(S34. 3.24)	3・3・1	秋田本荘線	L=5,240m	W=18m, 22m	0m	5,240m	0.0%	100.0%	100.0%
H 2. 3.16(S46. 8.14)	3・3・2	水林二十六木線	L=4,360m	W=25.0m	0m		0.0%	0.0%	0.0%
H12.12.19(S56. 8.25)	3・3・3	大内本荘線	L=8,660m	W=22.0m	3,700m	4,290m	42.7%	49.5%	92.3%
H 8.12. 3(S25. 5.20)	3・4・4	停車場栄町線	L=1,920m	W=18m, 27m	750m		39.1%	0.0%	39.1%
H 2. 3.16(S48. 8.14)	3・2・5	砂子下田尻線	L=2,150m	W=16m, 30m	0m		0.0%	0.0%	0.0%
H 2. 3.16(S34. 3.24)	3・3・6	本荘横手線	L=4,650m	W=25.0m	1,070m		23.0%	0.0%	23.0%
H 2. 3.16(S46. 8.14)	3・4・7	新山線	L=2,780m	W=16.0m	302m		10.9%	0.0%	10.9%
H 6. 3. 8(S46. 8.14)	3・4・8	田尻環状線	L=3,830m	W=16.0m	2,484m		64.9%	0.0%	64.9%
H 2. 3.16(S46. 8.14)	3・3・9	駅東中央環状線	L=4,300m	W=16m, 22m, 25m	2,203m		51.2%	0.0%	51.2%
H 8.12. 3(S34. 3.24)	3・4・10	由利橋通線	L=1,230m	W=18.0m	1,118m		90.9%	0.0%	90.9%
S56. 8.25(S46. 8.14)	3・4・11	臨港線	L=1,030m	W=16.0m	0m		0.0%	0.0%	0.0%
S46. 8.14(S46. 8.14)	3・4・12	北裏地線	L=690m	W=16.0m	0m		0.0%	0.0%	0.0%
S57. 7.21(S34. 3.24)	3・5・13	由利中央線	L=2,140m	W=12m, 16m, 22m	1,910m	230m	89.3%	10.7%	100.0%
H 6. 3. 8(S34. 3.24)	3・5・14	石脇通線	L=1,800m	W=12.0m	430m	540m	23.9%	30.0%	53.9%
H 2. 3.12(S34. 3.24)	3・5・15	千刈線	L=810m	W=12.0m	465m		57.4%	0.0%	57.4%
H 2. 3.16(S25. 5.20)	3・4・16	大町銀座通線	L=1,530m	W=12m, 16m	559m	346m	36.5%	22.6%	59.2%
H 2. 3.12(S34. 3.24)	3・6・17	小園線	L=540m	W=11.0m	540m		100.0%	0.0%	100.0%
H 2. 3.16(H 2. 3.16)	3・4・18	石の花竜巻線	L=540m	W=16.0m	0m		0.0%	0.0%	0.0%
H 2. 3.16(H 2. 3.16)	3・4・19	砂子下陣場岱線	L=1,080m	W=16.0m	0m		0.0%	0.0%	0.0%
H28. 5.19(H 2. 3.16)	3・4・20	停車場東口線	L=560m	W=16.0m	230m		41.1%	0.0%	41.1%
H 2. 3.16(H 2. 3.16)	3・4・21	梵天線	L=1,430m	W=16.0m	70m		4.9%	0.0%	4.9%
H 6. 3. 8(H 2. 3.16)	3・4・22	千刈薬師堂線	L=1,280m	W=16.0m	448m		35.0%	0.0%	35.0%
H 1. 3.15(H 1. 3.15)	7・6・1	駅前横丁線	L=90m	W=9.0m	90m		100.0%	0.0%	100.0%
H 1. 3.15(H 1. 3.15)	7・7・2	笹道線	L=800m	W=6.0m	800m		100.0%	0.0%	100.0%
H 1. 3.15(H 1. 3.15)	7・7・3	御門線	L=180m	W=6.0m	180m		100.0%	0.0%	100.0%
H28. 5.19(H28. 5.19)	8・7・1	東西自由通路線	L=55m	W=4.0m	0m		0.0%	0.0%	0.0%
自動車専用道路計		2路線	L=32,200m		32,200m	0m	100.0%	0.0%	100.0%
幹線街路計		22路線	L=52,550m		16,279m	10,646m	31.0%	20.3%	51.2%
区画街路計		3路線	L=1,070m		1,070m	0m	100.0%	0.0%	100.0%
特殊街路計		1路線	L=55m		0m	0m	0.0%	0.0%	0.0%
合計		28路線	L=85,875m		49,549m	10,646m	57.7%	12.4%	70.1%

出典：由利本荘市資料

※1 最終決定年月日（当初決定年月日）

【凡例】整備概成済み率

■ : 100%

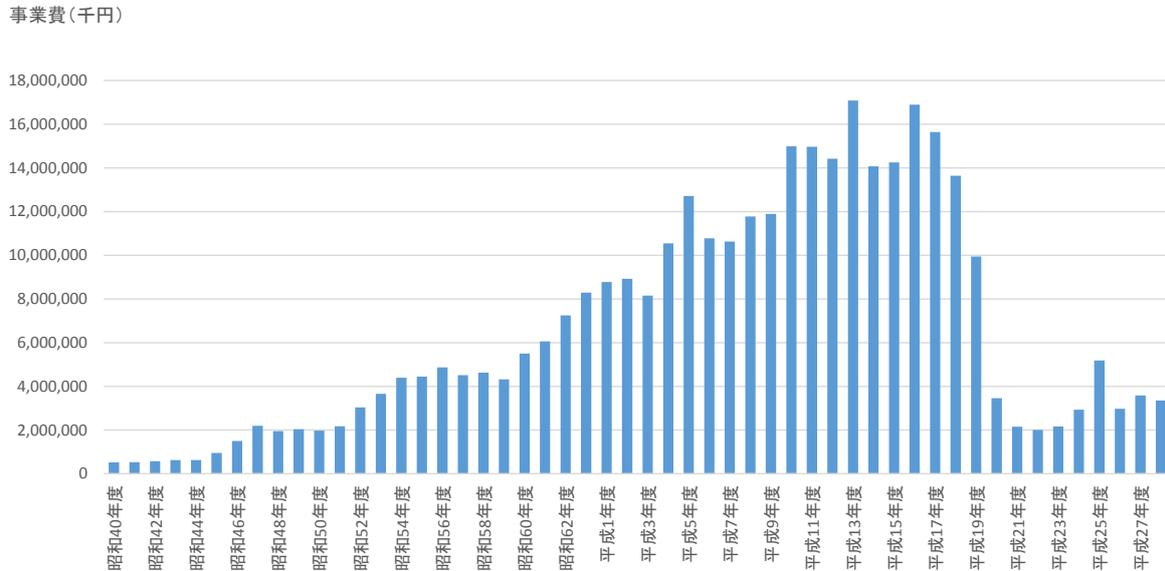
■ : 50%未満

■ : 0%

2-2-2. 秋田県の街路事業費及び本市の土木費の整理

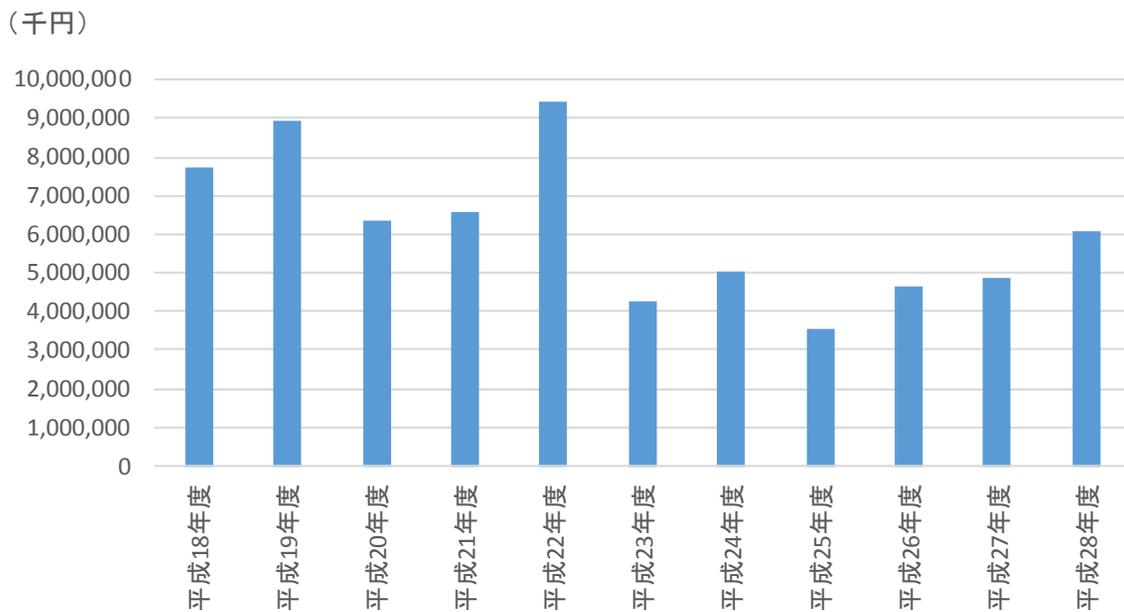
秋田県の街路事業費は、図 12 に示すように平成の初期と比較すると非常に少ない費用となっている。

しかし、由利本荘市の土木費については平成 25 年度以降、微増傾向にある。



出典：秋田県の都市計画_H29.10

図 12 秋田県の街路事業費の推移



出典：由利本荘市予算概要

図 13 本市の土木費の推移

2-3. 都市交通の現状

2-3-1. 一方通行の状況

中心部では、一方通行の規制が散見される現状となっているが、由利橋通線の改良などにより一方通行の規制箇所は減ってきている。

また、現在規制されている箇所は閑静な住宅街であり、その周辺においては一方通行区間を迂回できる道路網が整備されている。

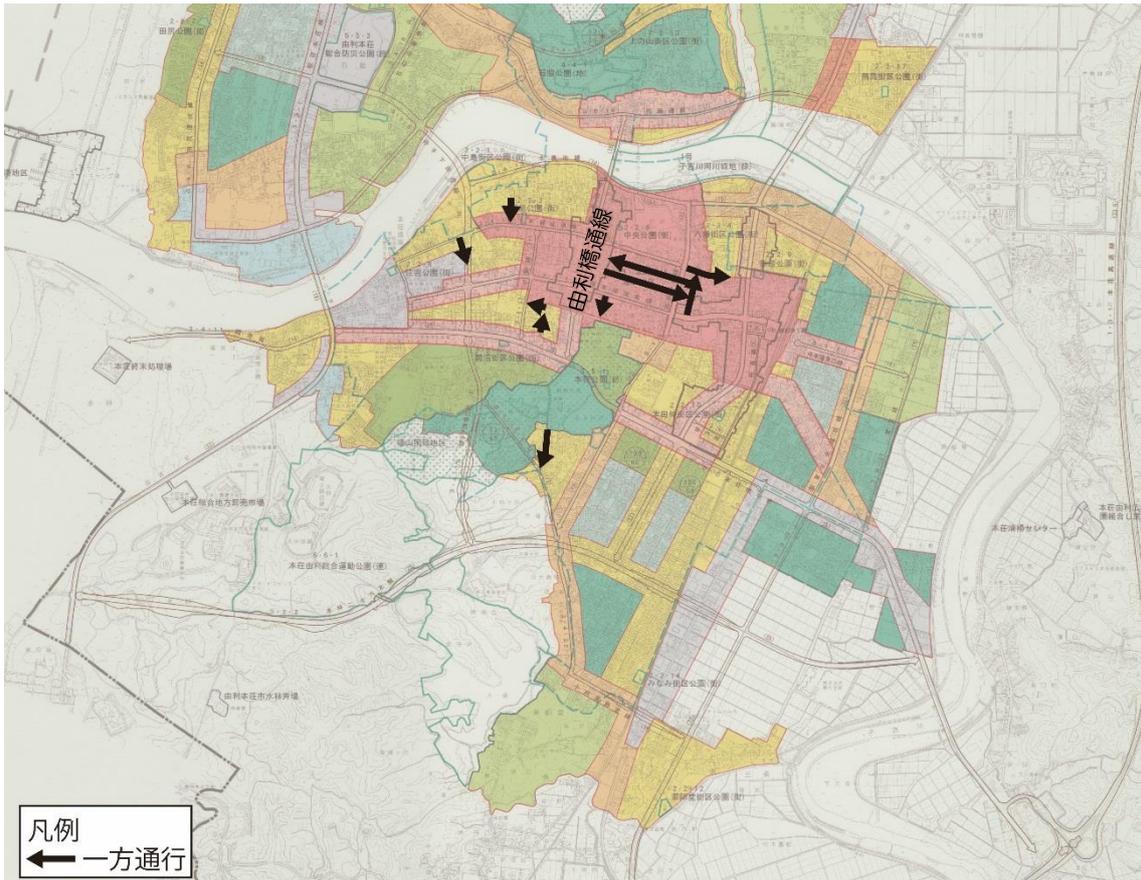


図14 中心部の一方向通行規制

2-3-2. 都市計画道路周辺の歩道の設置状況

昭和 60 年と比較すると、徐々に歩道は整備されつつあるが、市街地中心部においても、歩道がない区間が散見され、ネットワークとして機能していない区域も存在する。

石脇通線沿については、通学路や歩行者の安全確保のために車道とは分離して別途自転車・歩行者道を暫定的に整備している。

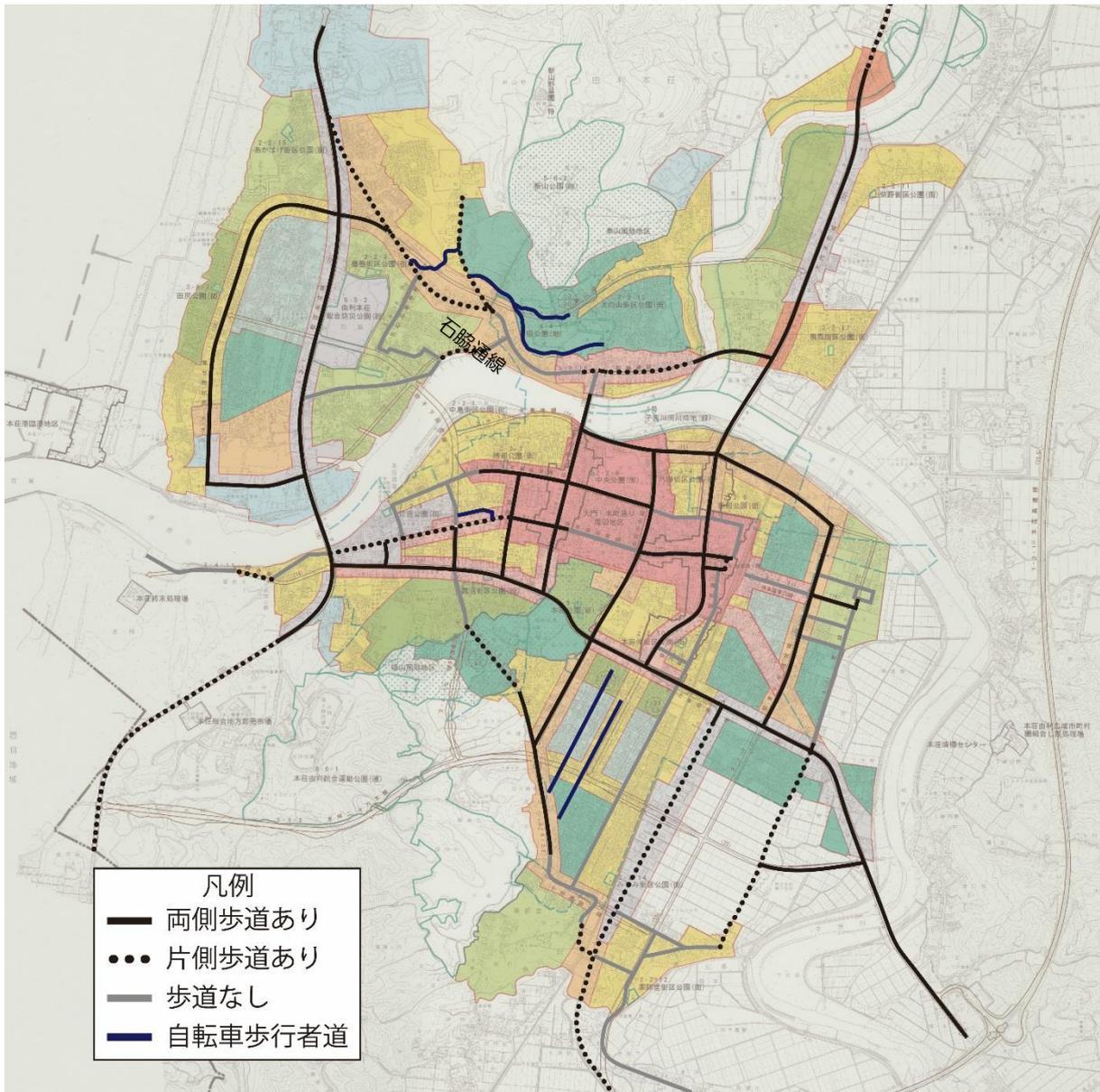
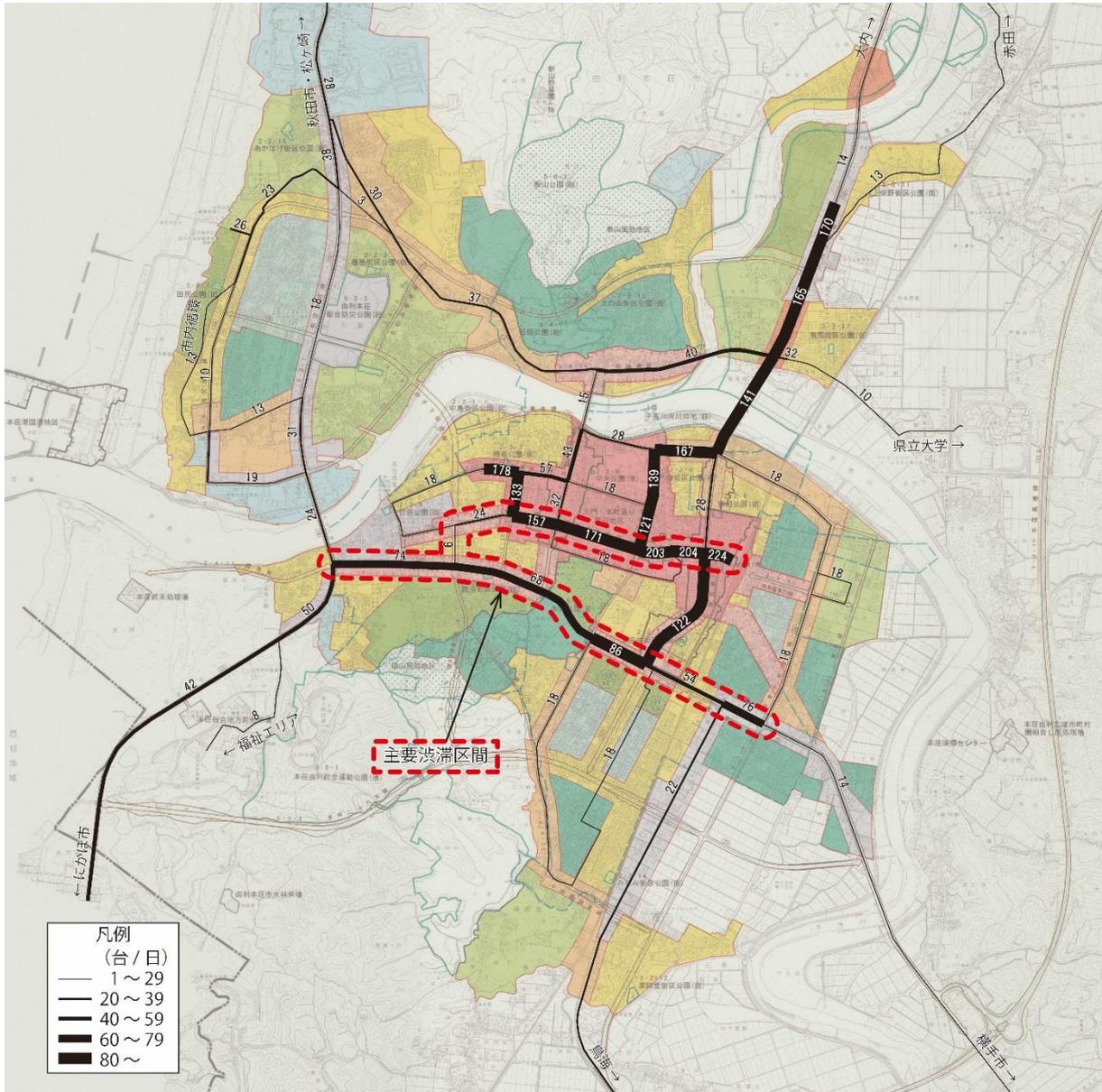


図 15 歩道の設置状況

2-3-3.バスの走行区間と運行本数

市街地中心部で、路線の本数が多くなっている。バス路線は市の中心部を巡回するバスと、郊外部に行くバスがある。



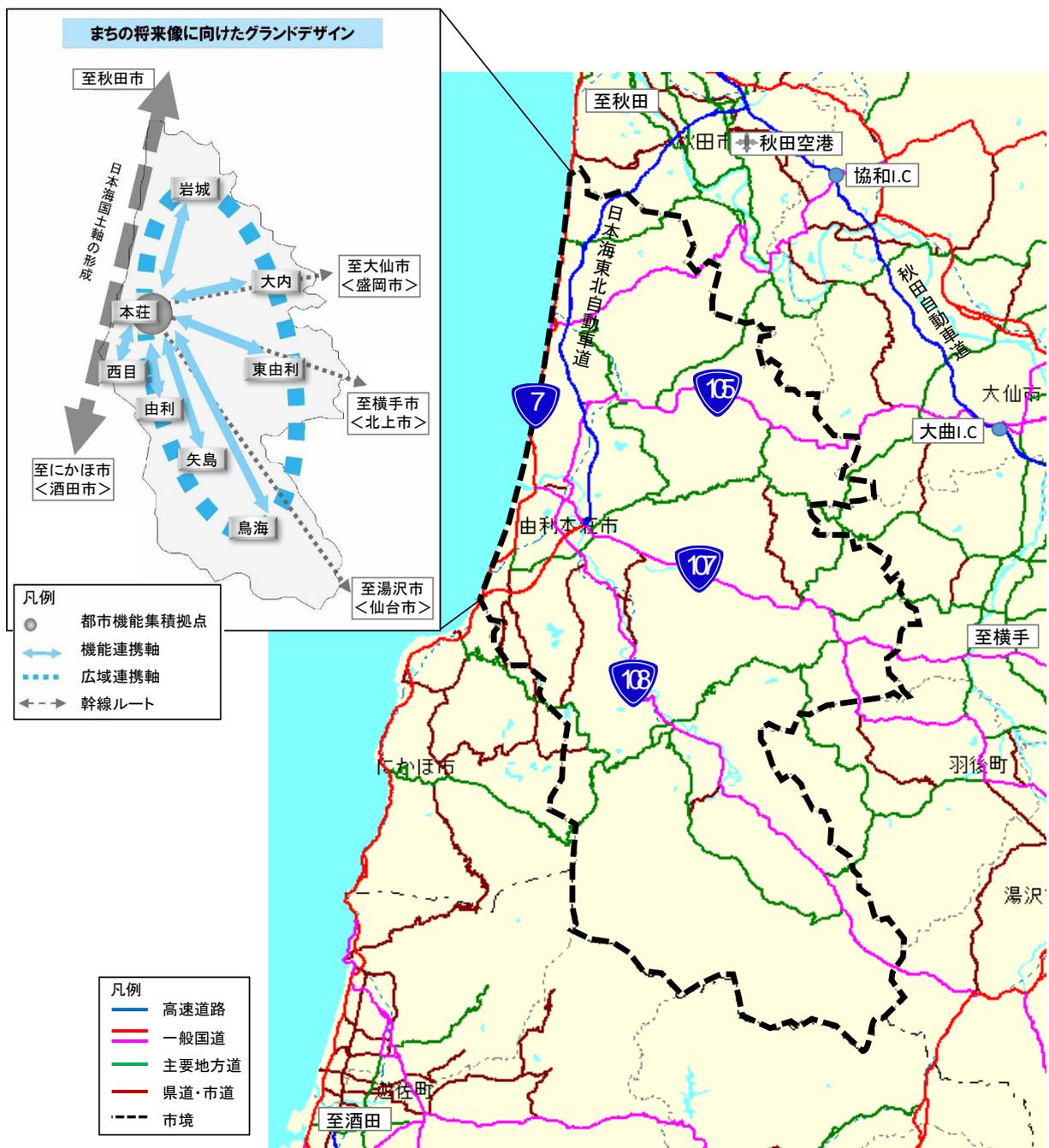
出典：由利本荘市公共交通情報サイト

図16 バスの運行台数

2-4. 由利本荘市の道路ネットワーク

総合計画に挙げられている「日本海国土軸の形成」の道路ネットワークについては、日本海東北自動車道及び国道7号の整備により由利本荘市内については整備されつつある。そのため、近隣の秋田市やにかほ市などへの移動は比較的容易となった。

また、都市機能集積拠点である本荘と、各地区をつなぐ機能連携軸により、一体感のあるまちづくりの実現を目指すことを総合計画で整理している。国道105号、107号、108号などの幹線道路を軸に、各地区の観光資源及び居住地区等へのアクセス向上や運輸機能の確保を図り、由利本荘市が一体的に発展できる道路ネットワークの維持が望まれる。



出典：道路交通センサス（H22）,由利本荘市総合計画（H27）

図17 道路ネットワークと総合計画

2-5. 交通実態調査

2-5-1. 交通量調査

(1) 交通量調査の実施

交通実態調査の結果として得られる自動車 OD 交通量の精度を検証するため、由利本荘市内において実交通量の観測を行った。

調査箇所はスクリーンライン及び本荘都市計画区域断面として次頁に示す 12 箇所とした。

▼調査項目

調査項目	調査箇所数
①交差点交通量調査	5箇所
②断面交通量調査	7箇所
合計	12箇所

○調査日時

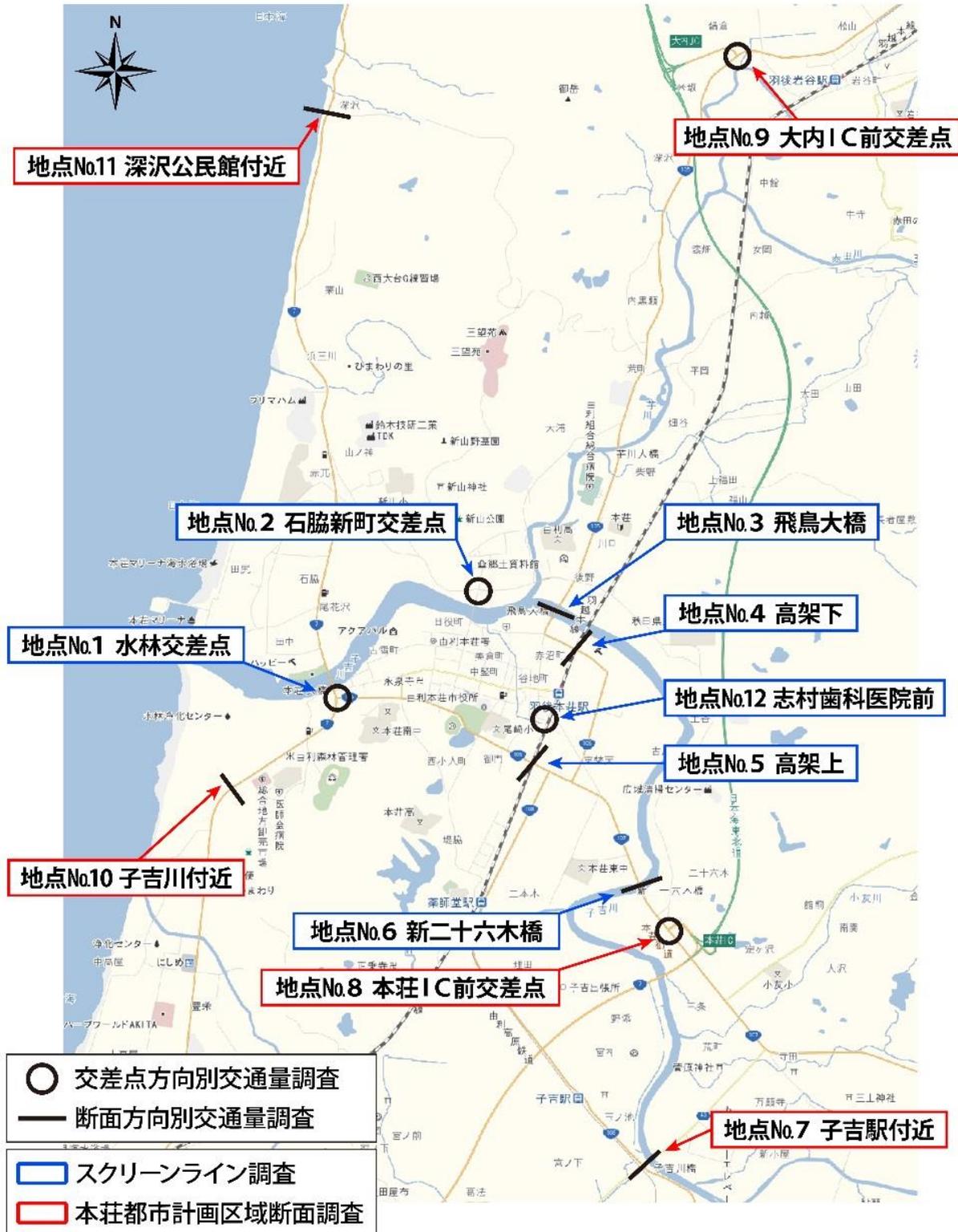
【地点No.1～11】平成27年10月27日（火） 7:00～19:00（12時間観測）

【地点No.12】平成27年11月5日（木） 6:00～22:00（16時間観測）

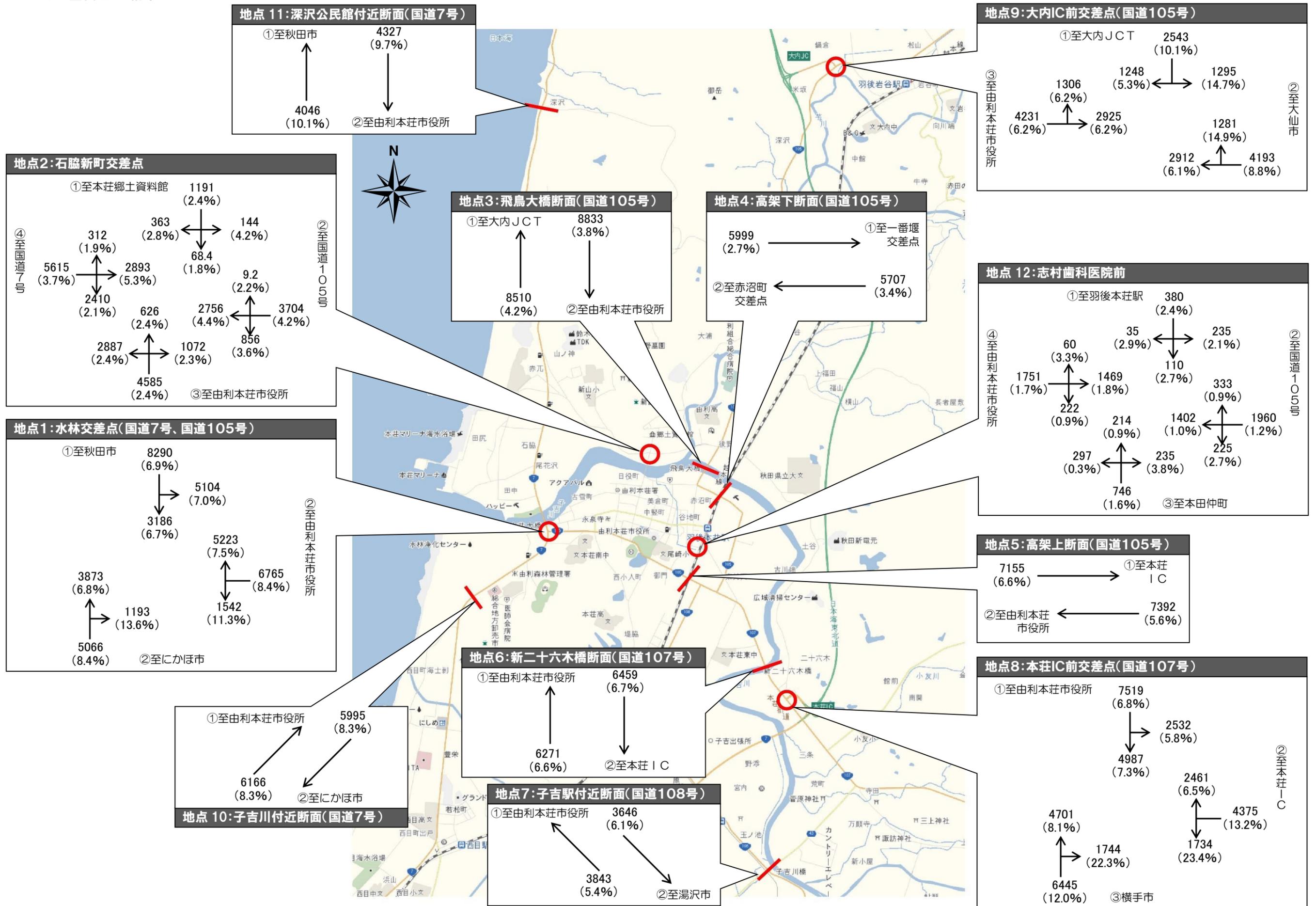
○調査対象箇所

下図に示す調査対象箇所 12 箇所の自動車交通量を調査した。

▼調査対象箇所



(2) 交通量調査の結果



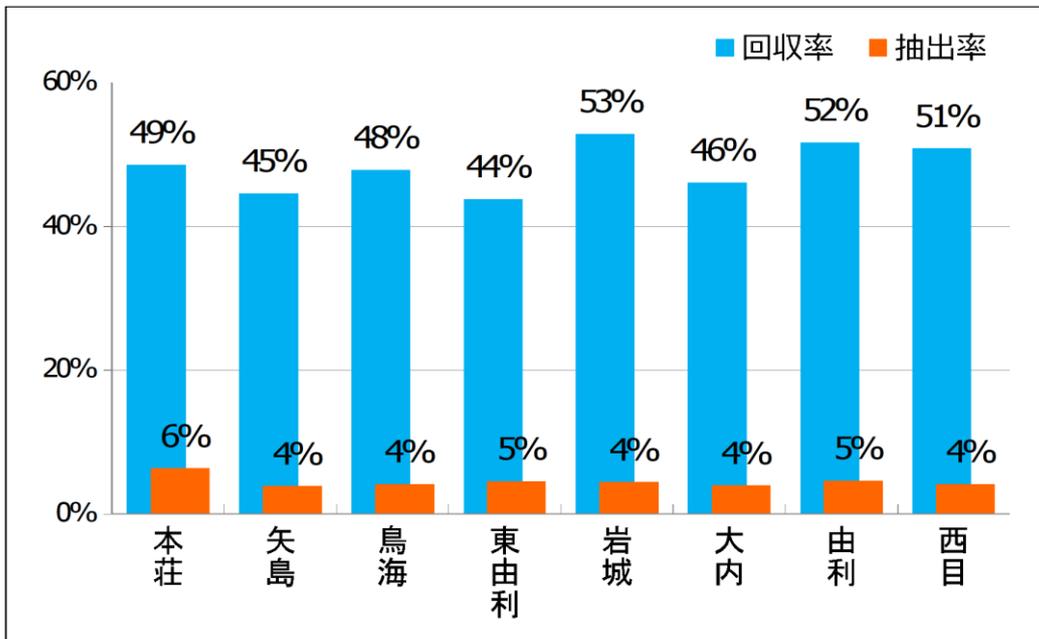
2-5-2. 交通行動アンケート

(1) 交通行動アンケートの概要と回収率

由利本荘市内の交通実態を把握するため交通行動アンケートを実施した。アンケートでは平日及び休日の移動目的（出勤、通学、帰宅、私用など）や移動手段（自動車や徒歩など）、移動回数を調査した。

また、由利本荘市内の道路に関する課題を整理するために、道路整備に関する意見も合わせて調査した。

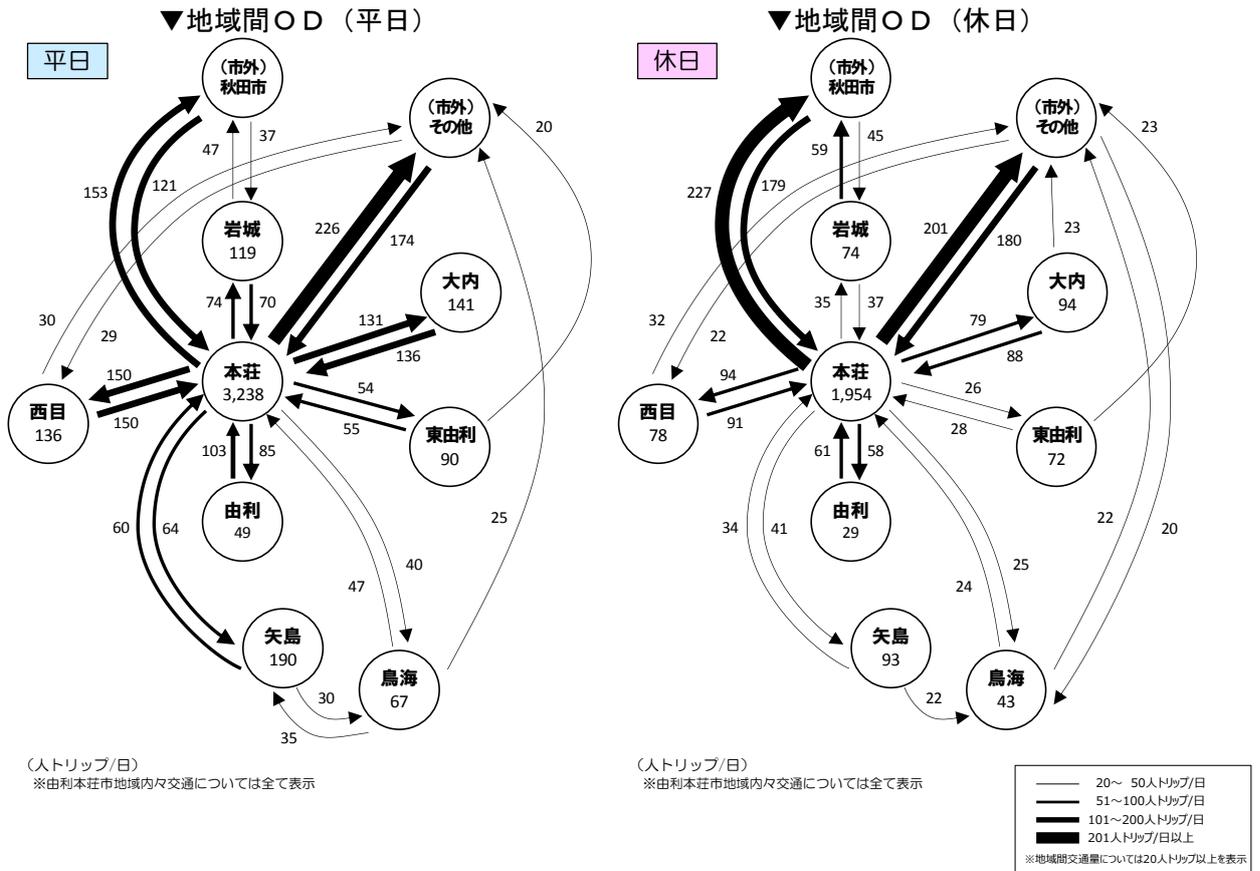
調査期間	平成27年10月15日～平成27年11月16日
OD調査対象日	【平日】平成27年10月22日（木） 【休日】平成27年10月25日（日）
配布数	8,000票
回収率	53%



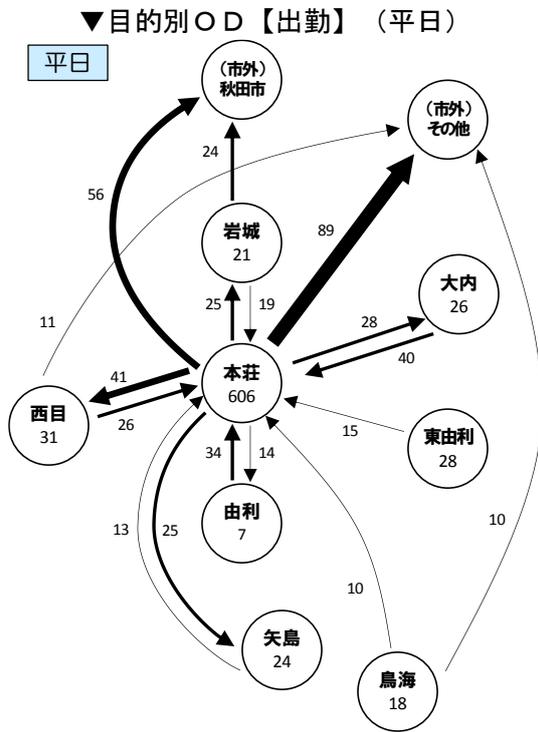
(2) OD 調査

交通実態調査において、調査日における回答者の交通行動を調査し、OD 表として整理した結果、平日が 8,106 人トリップ/日、休日が 6,485 人トリップ/日であった。

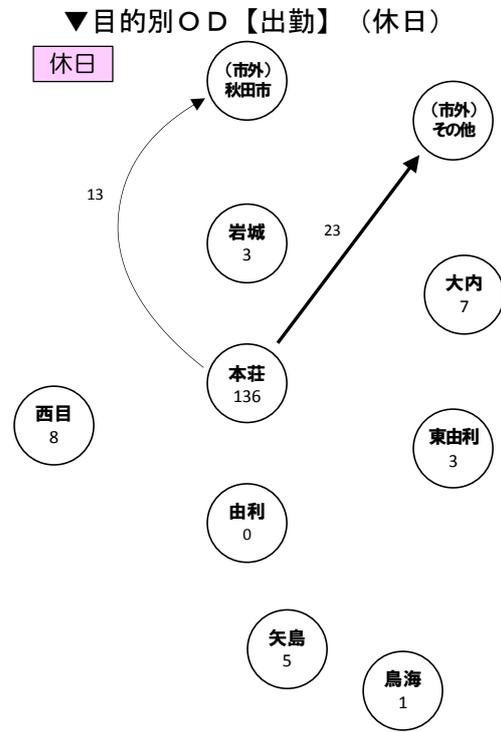
地域間での移動傾向として、本荘地区内の移動が多く、全体の 3~4 割を占めている。また、本荘地区を中心として隣接する秋田市への移動も見受けられた。その他は、由利本荘市の近隣のかほ市や横手市などへの移動があった。



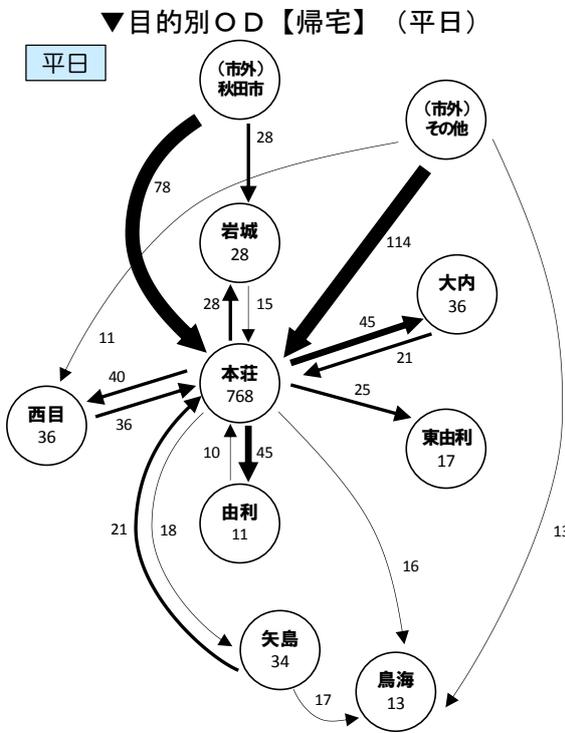
移動の目的別（出勤、帰宅、業務、登校、買物、通院、遊び、観光、食事）のOD図を整理した。



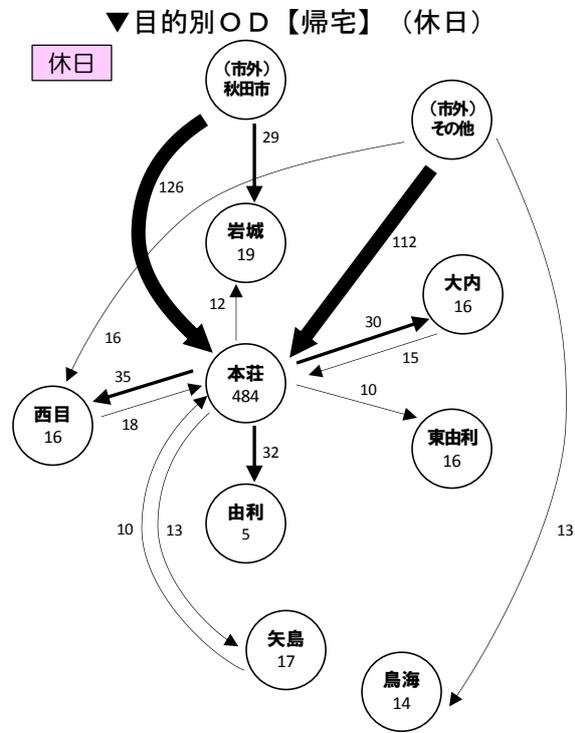
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示



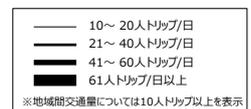
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示



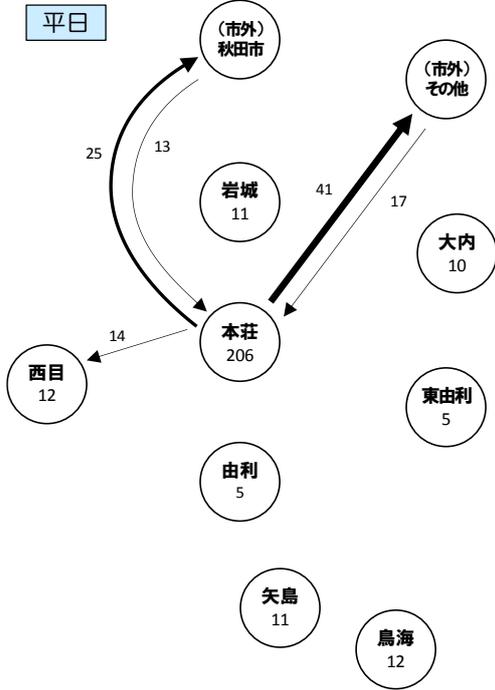
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示



(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

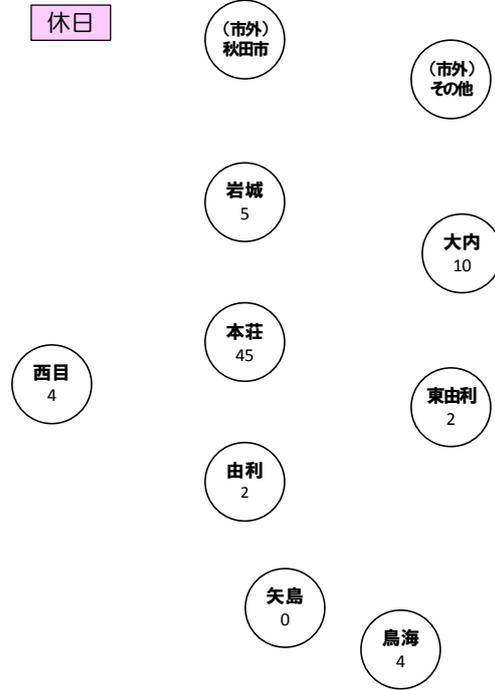


▼目的別OD【業務】（平日）



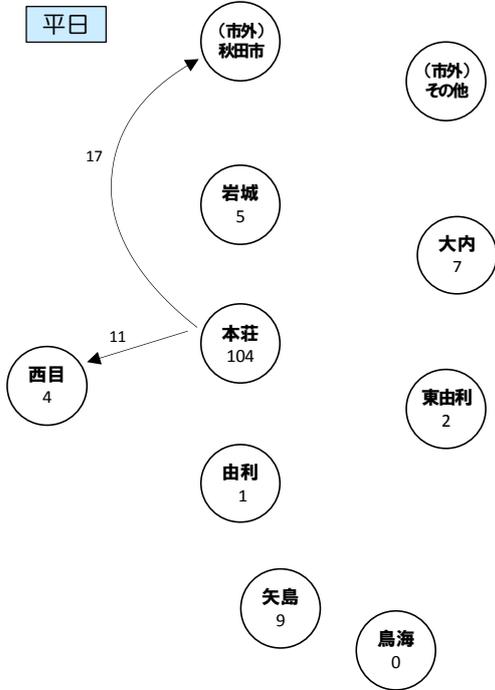
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

▼目的別OD【業務】（休日）



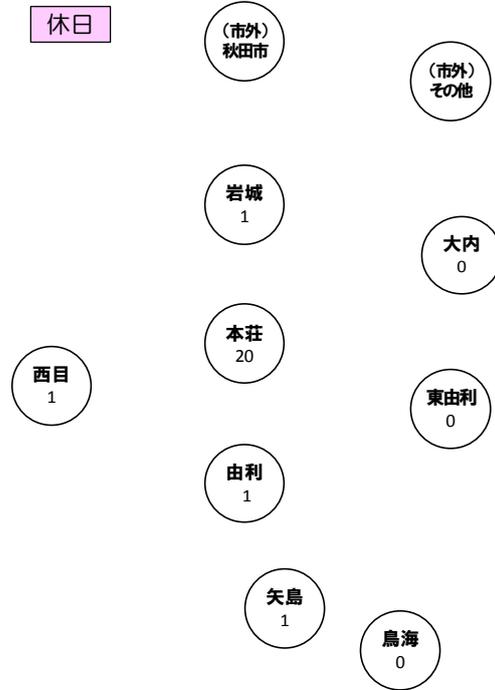
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

▼目的別OD【登校】（平日）

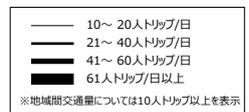


(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

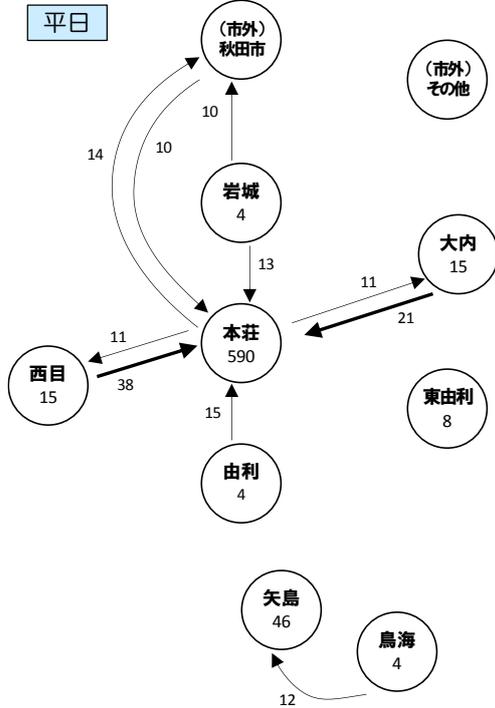
▼目的別OD【登校】（休日）



(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

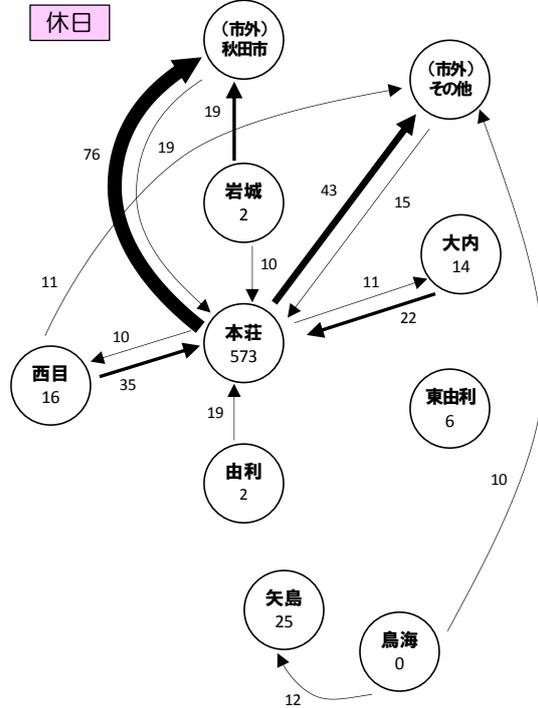


▼目的別OD【買物】（平日）



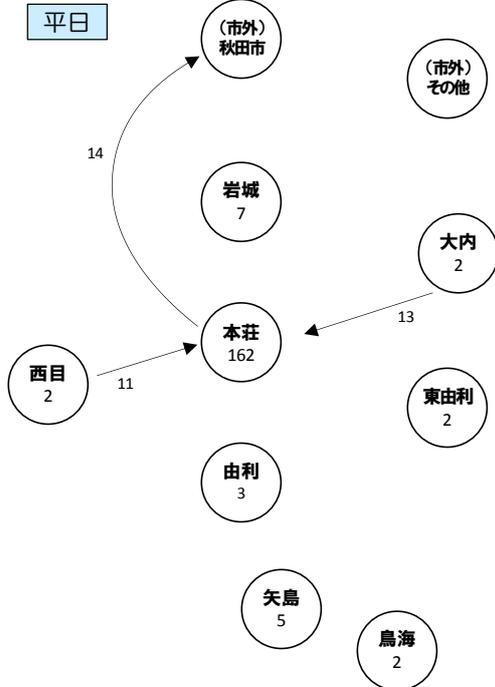
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

▼目的別OD【買物】（休日）



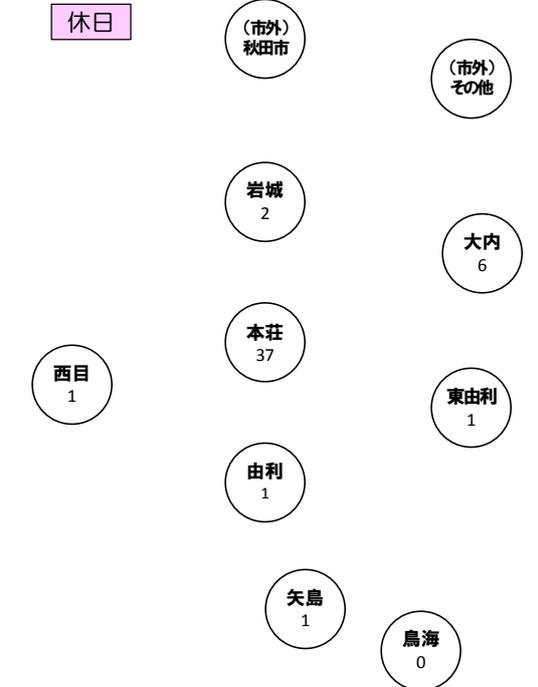
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

▼目的別OD【通院】（平日）

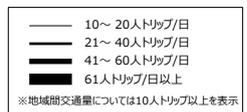


(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

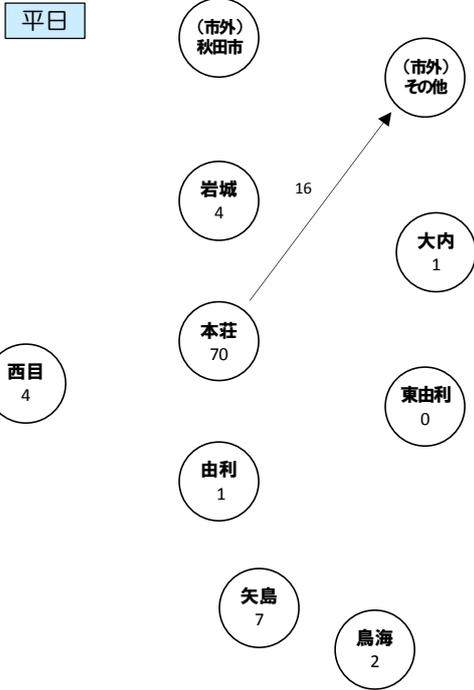
▼目的別OD【通院】（休日）



(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

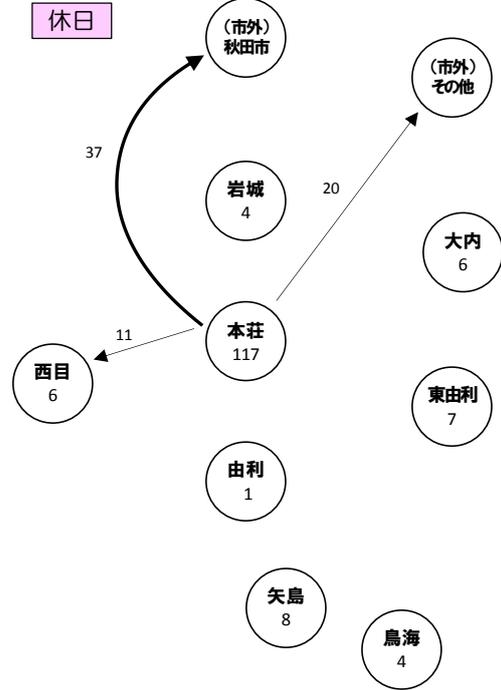


▼目的別OD【遊び】（平日）



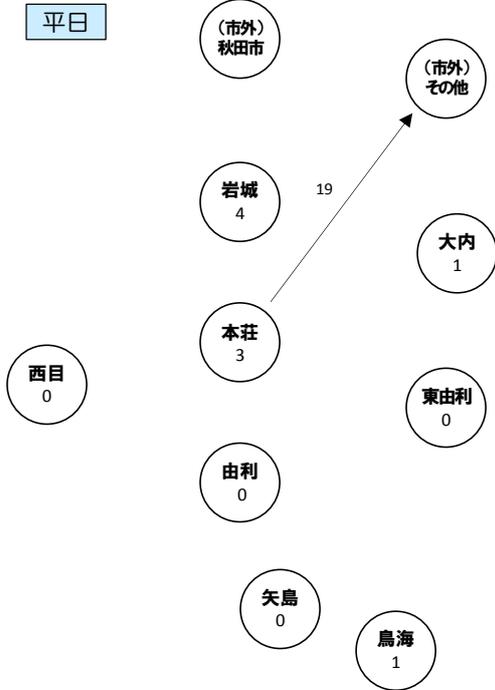
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

▼目的別OD【遊び】（休日）



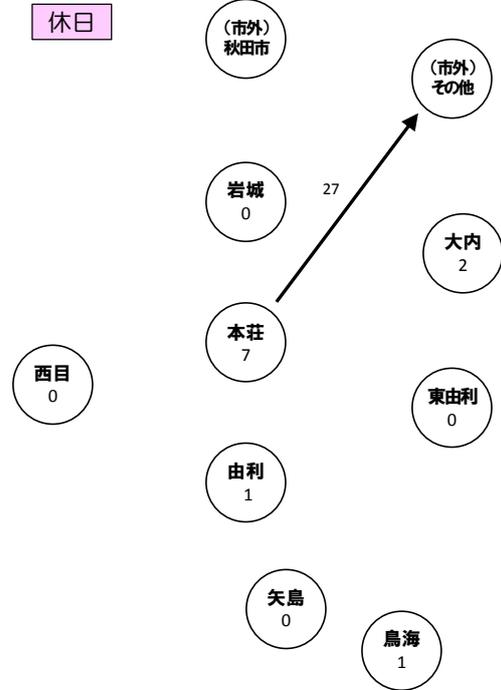
(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

▼目的別OD【観光】（平日）

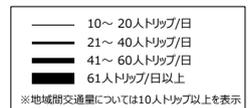


(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

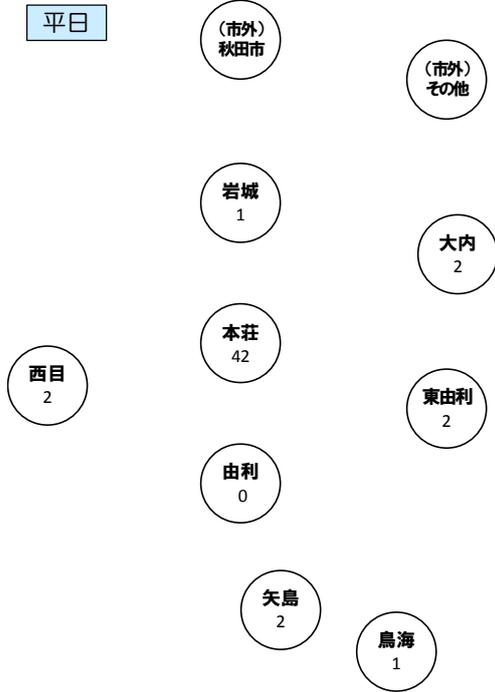
▼目的別OD【観光】（休日）



(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

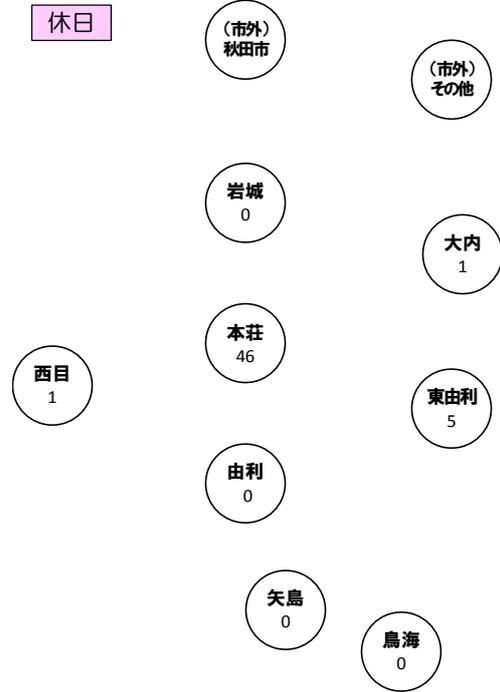


▼目的別OD【食事】（平日）

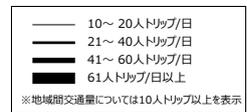


(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示

▼目的別OD【食事】（休日）



(人トリップ/日)
※由利本荘市地域内々交通については全て表示



(3) 道路整備に関する意見

交通実態調査における道路の整備に関する意見について、以下に調査内容を示す。

問3. 道路の整備に関する意見をお聞かせ下さい。

問3-1. 本荘市街地において、未整備の道路、車線数が少ない道路、歩道が整備されていない道路等が残っています。
 下図の道路のうち、整備が必要と思われる道路を ○ で囲み、その理由を(表3)から選んで番号を記入して下さい。(複数回答可)

本荘市街地部の道路状況がよく分からない方は回答せずに 問3-2 にお進みください。

表3: 整備が必要な理由

- 1: 渋滞している
- 2: 交通事故が多い・危険
- 3: 道幅がせまい
- 4: 歩道がせまい、整備されていない
- 5: 車線数が少ない
- 6: 新しく道路がほしい
- 7: その他 (具体的に記入)

道路凡例

- 高速道路
- 国道
- 県道・市道
- 未整備 (都市計画道路未着手)

問3-2. 普段の本荘市街地での移動について、徒歩や自転車のみ(自動車や公共交通を使わない)での移動はどのくらいありますか。

1. ほぼ毎日徒歩や自転車のみでの移動をしている	2. 2 週に2~3回徒歩や自転車のみで移動をしている
3. 週に1回徒歩や自転車のみで移動をしている	4. ほとんど徒歩や自転車のみでは移動しない
5. ほとんど本荘市街地での移動はしない	

問3-3. 普段徒歩や自転車で出かける先はどのようなところですか。(複数回答可)

1. 勤務先	2. 学校	3. 病院	4. 4 スーパー	5. 5 商店街	6. 飲食店	7. 遊技施設
8. 8 その他 (具体的に記入) 友人の家						

問3-2で4、5と答えた方は問3-5にお進みください。

問3-4. 徒歩や自転車で出かける際に困っていることはどのようなことですか。(複数回答可)

1. 歩道がない	2. 2 歩道がせまい	3. 歩道に段差があり歩きにくい
4. 4 歩行者と自転車が同じ歩道を通るので危険	5. 自転車の走行スペースがない	6. 駐車場等から車道への出入り車両が多く危険
7. 7. 道路を横断するときが危険	8. 8 冬期の積雪時に移動ができない・移動しづらい	9. その他 (具体的に記入)

問3-5. その他に由利本荘市全体の道路整備等に関してご意見がありましたらご記入ください。

ご自由にご記入ください

※赤字は記入例

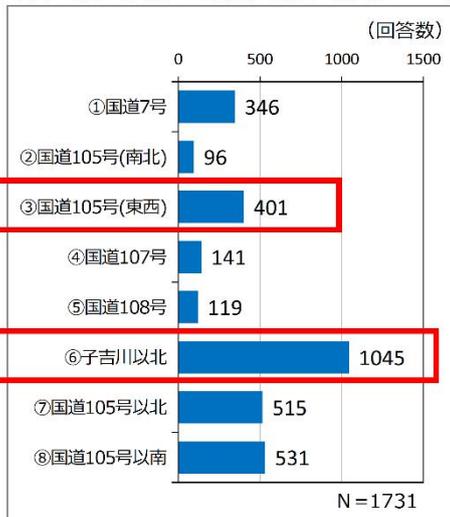
以下に道路整備に関する調査結果を示す。国道105号（東西）や子吉川以北において、道路整備のニーズが高い結果となった。

①主な路線・エリア別

- ・主な路線とエリアに大別すると、路線では国道105号（東西）が最も多く、エリアでは子吉川以北が多い。（エリアには主な路線は含まない）
- ・主な路線で回答の多かった国道105号（東西）は「渋滞している」という回答が最も多く、次に「車線数が少ない」という回答が多いことから、渋滞解消に向けた4車線整備が求められており、路線で次に回答が多かった国道7号も同様の傾向である。
- ・主なエリアで回答の多かった子吉川以北は「道幅が狭い」という回答が最も多く、現道の拡幅の要望が高いことが分かる。
- ・その他の主な路線の特徴として、国道105号（南北）は「交通事故が多い・危険」が多い。
- ・その他のエリアの特徴として、「道幅がせまい」、「新しく道路がほしい」という回答が多く、中心部には都市計画道路の未整備区間等があることから、新規整備の必要性が高いものと想定される。



▼本荘市街地部の道路の整備必要性（路線・エリア別）



以下に路線・エリア別で整備要望の選択理由をまとめた結果を示す。①～⑤の国道においては渋滞しているという理由が多く、それ以外のエリアにおいては「道幅がせまい」や「新しく道路がほしい」という理由が多い。

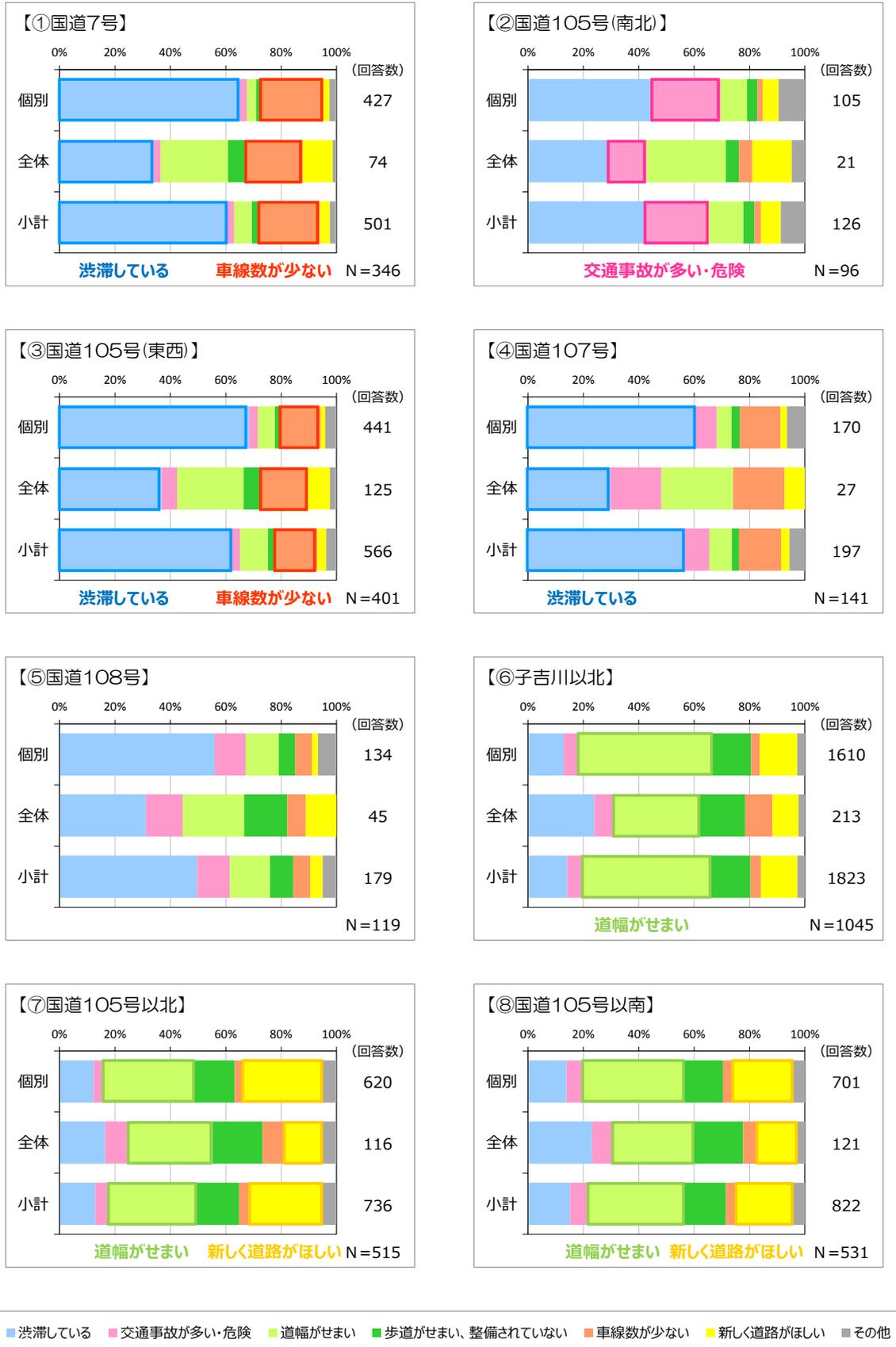


図 18 本荘市街地部の道路の整備が必要な理由の割合（主な路線・エリア別）

2-5-3. 主要渋滞箇所と道路の整備状況

「秋田県の「主要渋滞箇所」の公表について（平成25年1月24日）」においては、国道105号が主要渋滞区間に指定されている。また、都市計画道路「本荘横手線」にも位置付けられている国道105号は一部整備済みであるが、「未着手・供用中」の区間が残っている状況である。

【凡例の説明】

- 整備済み：都市計画道路の計画幅員で整備済みの区間
- 事業中：都市計画道路の計画幅員にするために事業（施工）中の区間
- 概成済み：都市計画道路と同等の機能を有している区間
- 未着手・供用中：都市計画道路と同等の機能は有していないが現況道路は供用中の区間
- 未着手・未供用：都市計画道路の計画路線で現況に道路がない区間

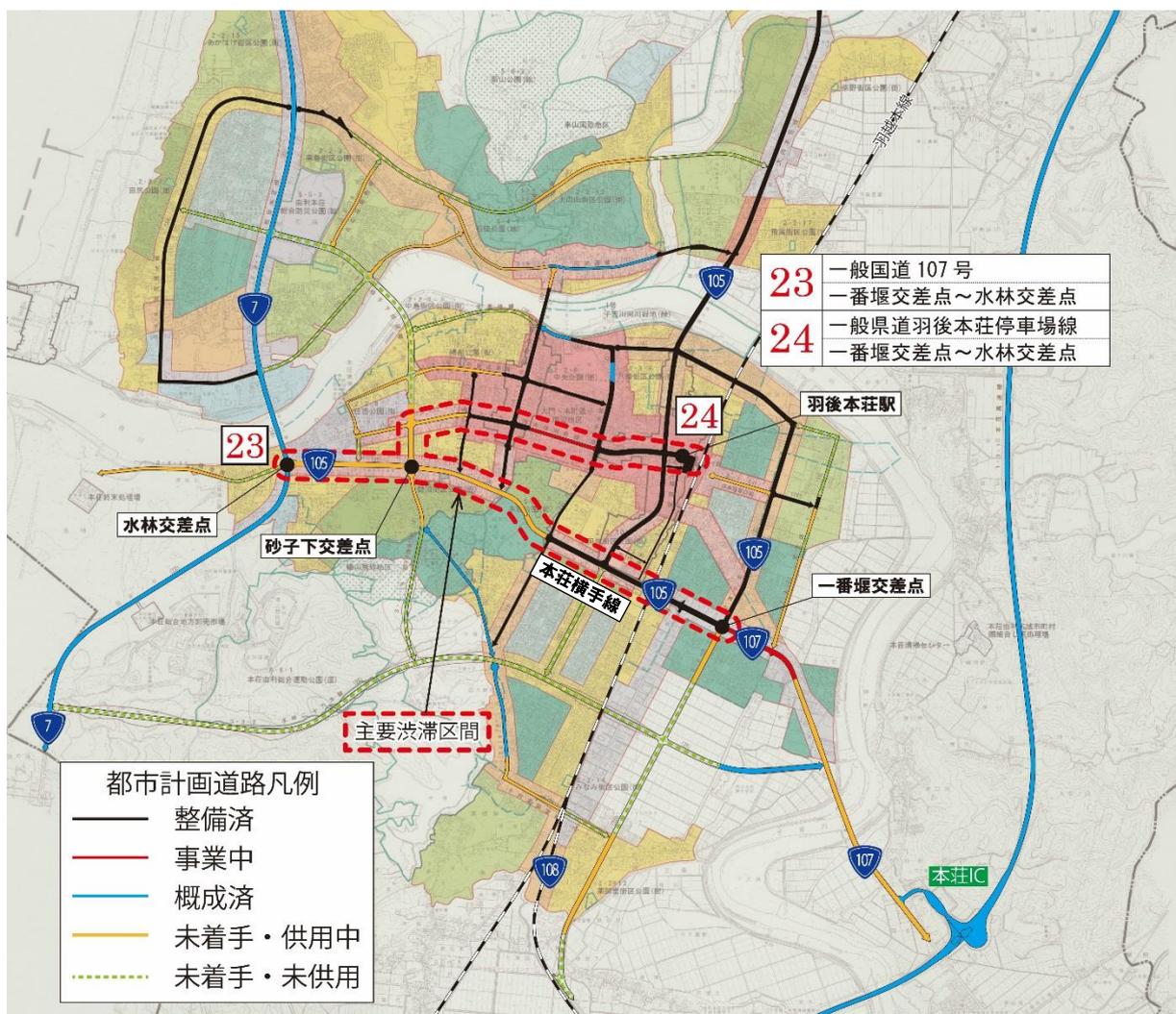
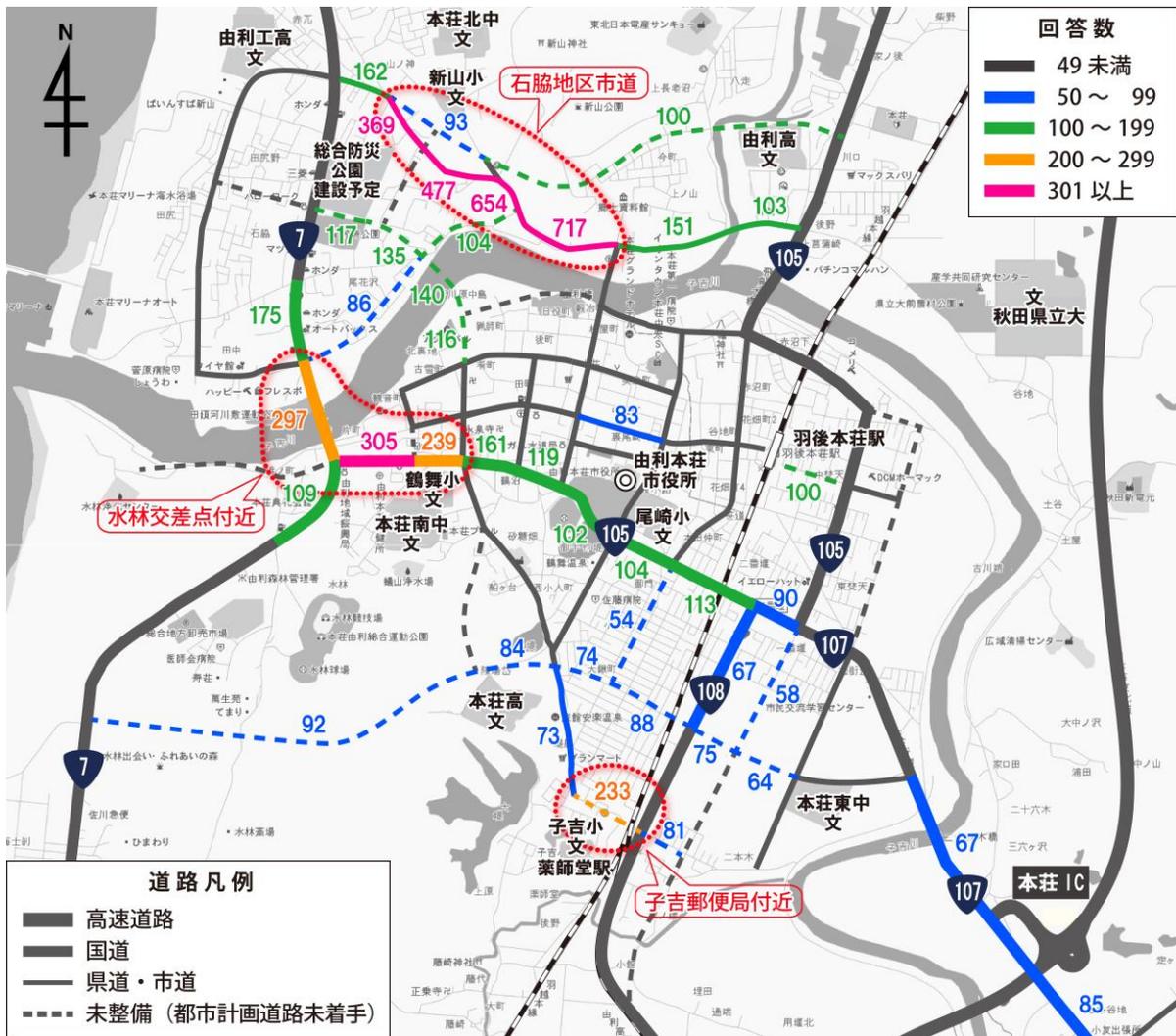


図19 都市計画道路の整備状況

2-5-4. 道路整備の必要箇所についての意見

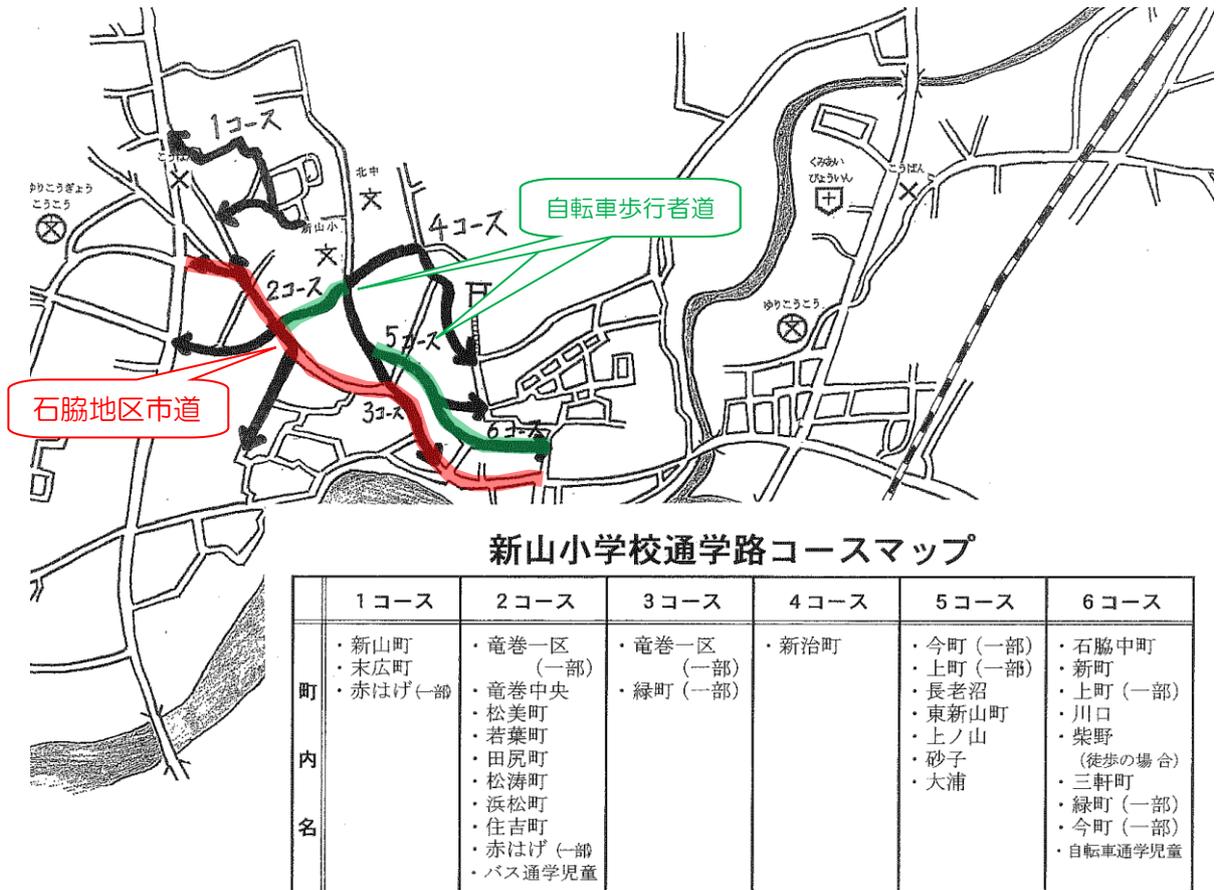
交通実態調査では、石脇地区の市道に対する意見が最も多い結果であった。次いで水林交差点付近、子吉郵便局付近についても意見が多かった。



石脇地区に多くの意見が集まった理由として、現況の道路は大型車両が通行する際に車同士の離合が困難であり、徐行によるすれ違いを行わなくてはならないことや、通学路コースに指定されているが歩道が未整備であること等が考えられる。



写真1 石脇地区の現況道路



※ 栗山・深沢：亀田方面バス通学
 ※ 土谷・谷地・畑谷・福田・横山・長者屋敷・山田・赤田・内黒瀬・内越・柴野(一部)：内越方面バス通学

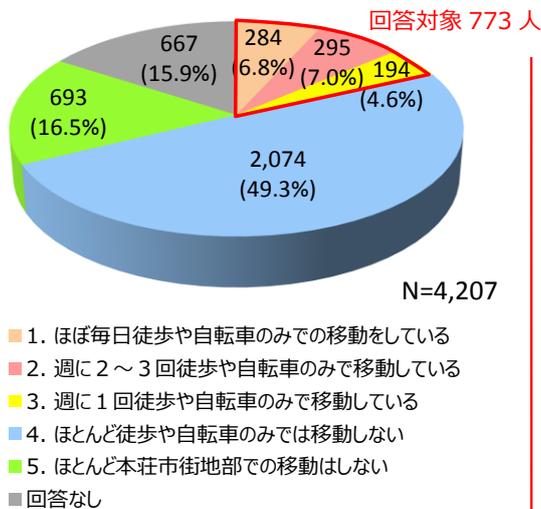
図20 新山小の通学路コースマップ

2-5-5. 徒歩及び自転車交通の意見

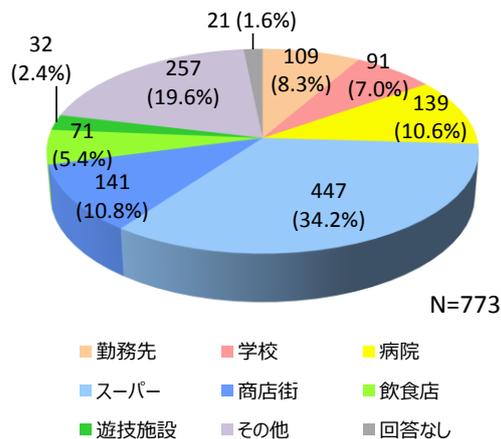
交通実態調査より、本荘市街地で徒歩または自転車で移動していると答えた方の意見を整理した。

- ・本荘市街地で徒歩や自転車での移動をしている方は約 2 割と少なく、毎日という方は 1 割以下である。
- ・徒歩や自転車での移動先で最も多いものはスーパーであり、日常の買い物を近所でする場合に徒歩や自転車を利用していることが分かる。
- ・徒歩や自転車で困っていることで最も多いものは「冬期の積雪時に移動ができない・移動しづらい」であり、次いで「歩行者と自転車が同じ歩道を通るので危険」という意見が多い。

▼本荘市街地における徒歩や自転車の移動頻度



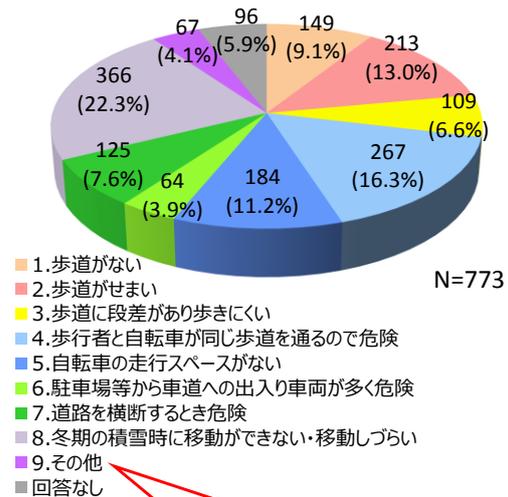
▼本荘市街地における徒歩や自転車での行き先



その他の主な意見

- ・散歩、運動、サイクリング
- ・親戚、友人の家
- ・コンビニエンスストア
- ・農作業
- ・銀行、郵便局
- 等

▼徒歩や自転車の移動で困ること



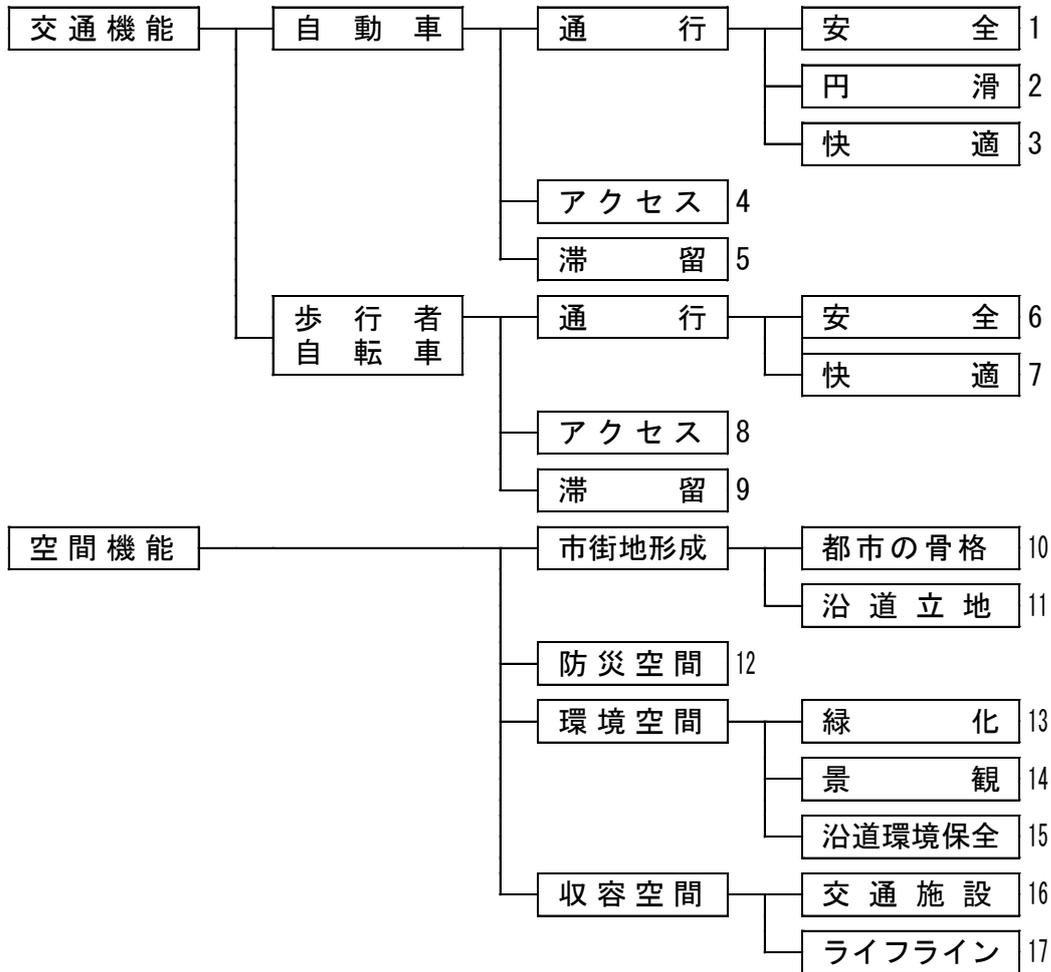
その他の主な意見

- ・街灯がない
- ・マナーが悪い
- 等

2-6. アンケート調査の自由回答欄の把握

2-6-1. アンケート文章の分類

「道路構造令の解説と運用」の「道路の機能」別に、アンケートの自由回答を下記の1~17に分類した。また、下記の分類に当てはまらない意見については、18~24の項目を追加し分類を行った。



・ 道路整備不要論	18
・ 特定路線の整備要望	19
・ 除雪について（車道、歩道）	20
・ 整備状況についての周知	21
・ 公共交通（バス）	22
・ 公共交通（鉄道）	23
・ 橋梁の設置要望	24

図 21 自由回答の 카테고리番号

分類の結果、「①交通機能-自動車-安全」や「⑥交通機能-歩行者／自転車-安全」の安全に関する意見が多い結果となった。また、「②交通機能-自動車-円滑」や「⑨特定路線の整備要望」、「⑩除雪について（車道、歩道）」などの意見も多くあり、自動車や徒歩等での移動を円滑（渋滞がない状態）にすることや、冬季には除雪を小路までしっかりしてもらいたいとの意見が多く見受けられた。

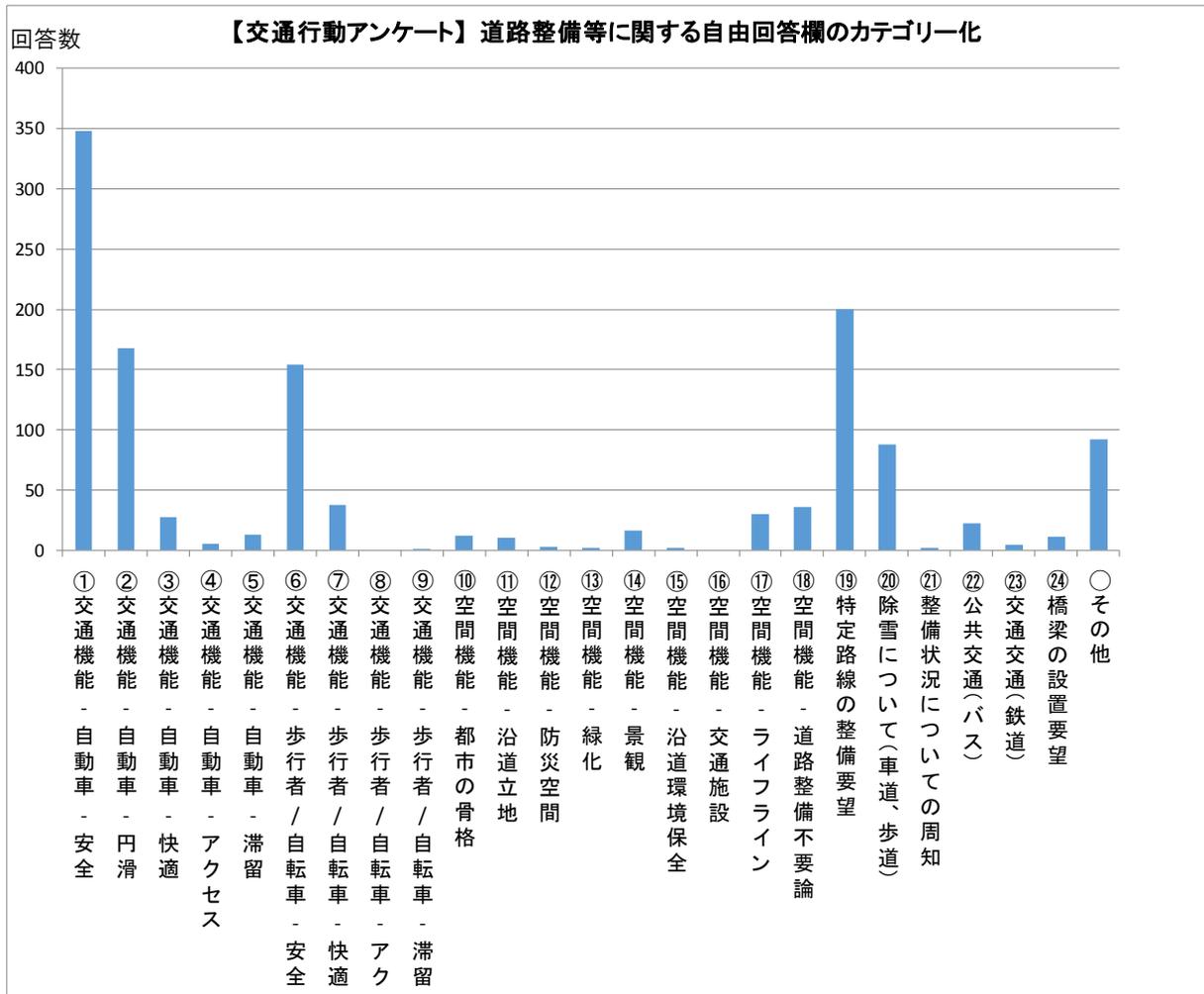


図 22 自由回答のカテゴリー結果

2-6-2. 頻出語の整理

自由回答のキーワードの出現回数を整理した。①は交通空間、交通手段に関するグループ、②は道路整備へのニーズに関するグループ、③は冬季の雪に関するグループとした。これらの他に、「信号」や「通学」、「工事」などが出現回数の多い語彙であった。

表2 自由回答のキーワードの出現回数

分類	抽出語	出現回数	分類	抽出語	出現回数	分類	抽出語	出現回数
	道路	556	②	悪い	37		他	20
	整備	279	①	歩く	37		段差	20
	思う	160		考える	35		秋田	19
	本荘	159		期間	34		イオン	18
	多い	158		場所	34		今	18
①	歩道	152		通行	34		新しい	18
①	車	139		バス	33		優先	18
②	危険	136		IC	31	②	広げる	17
②	渋滞	121		出来る	31	②	混む	17
	石脇	120		通勤	31		自動車	17
③	除雪	108		電柱	31	③	積雪	17
①	自転車	107		付近	31		スーパー	16
	信号	101	①	運転	30		駅	16
	道	100		子供	30		近く	16
②	狭い	84		早い	30		子吉	16
	国道	73		作る	29		住宅	16
	交通	72		周辺	28		走行	16
③	冬	71		走る	28		病院	16
	市内	70		地域	28		万願寺	16
	特に	66		入る	28		来る	16
	通学	64		利用	27		いつ	15
	広い	61		由利本荘	26		スピード	15
	右折	60		非常	25		横断	15
	時間	60	②	安全	24		街灯	15
	通る	53		移動	24	②	拡幅	15
	車線	51		計画	24		市道	15
③	雪	51		改善	23		大内	15
	必要	51		見える	23		都市	15
	道幅	50		事故	23	②	きれい	14
	方面	50		時差	23		駅前	14
	工事	48		進む	23	②	巾	14
①	歩行	48	①	駐車	23		朝	14
	交差点	47	②	幅	23		長い	14
	市街地	46	②	危ない	22		踏切	14
	行く	45		使う	22		夕方	14
	前	45		中心	22		バイパス	13
	橋	43		町	22		家	13
	良い	43		暗い	21	②	拡張	13
	市	42		高齢	21		関係	13
	大変	42		自宅	21		検討	13
	少ない	41		車道	21		言う	13
	由利	41		設置	21		交差	13
	高速	40		全体	21		進める	13
	感じる	39	③	冬期	21		水	13
	出る	39		無い	21		大橋	13
	人	39		矢印	21		大型	13
	地区	39		カーブ	20	①	徒歩	13
	朝	39		穴	20	③	冬場	13
②	不便	39		見る	20		入口	13
	お願い	37	②	困る	20			

2-6-3. キーワードのグループ化（共起ネットワーク分析）

【道路整備一般】
 道路整備に対する全般的な意見のグループである。
 具体的には「〇〇地区に道路整備が必要である」や、「これ以上の道路整備は必要ない」という意見があった。

【石脇地区の道路整備要望】
 石脇地区の現況道路は、道幅が狭く車同士（特にバスやトラックと）の離合が困難なことや、通学路に指定されているが歩道がないことなど、多くの意見が集まった。

【歩行／自転車の要望】
 歩行者と自転車の接触や、歩道が整備されておらず、車道を歩くため危険を感じるとの意見が多くあった。
 また、冬季に除雪した雪で、歩道幅員が狭くなるとの意見も見受けられた。

【渋滞関連】
 渋滞に関連する意見であり、交差点やIC付近の信号についての意見や、時間帯（通勤等）で渋滞対策を行ってほしいとの意見が見受けられた。

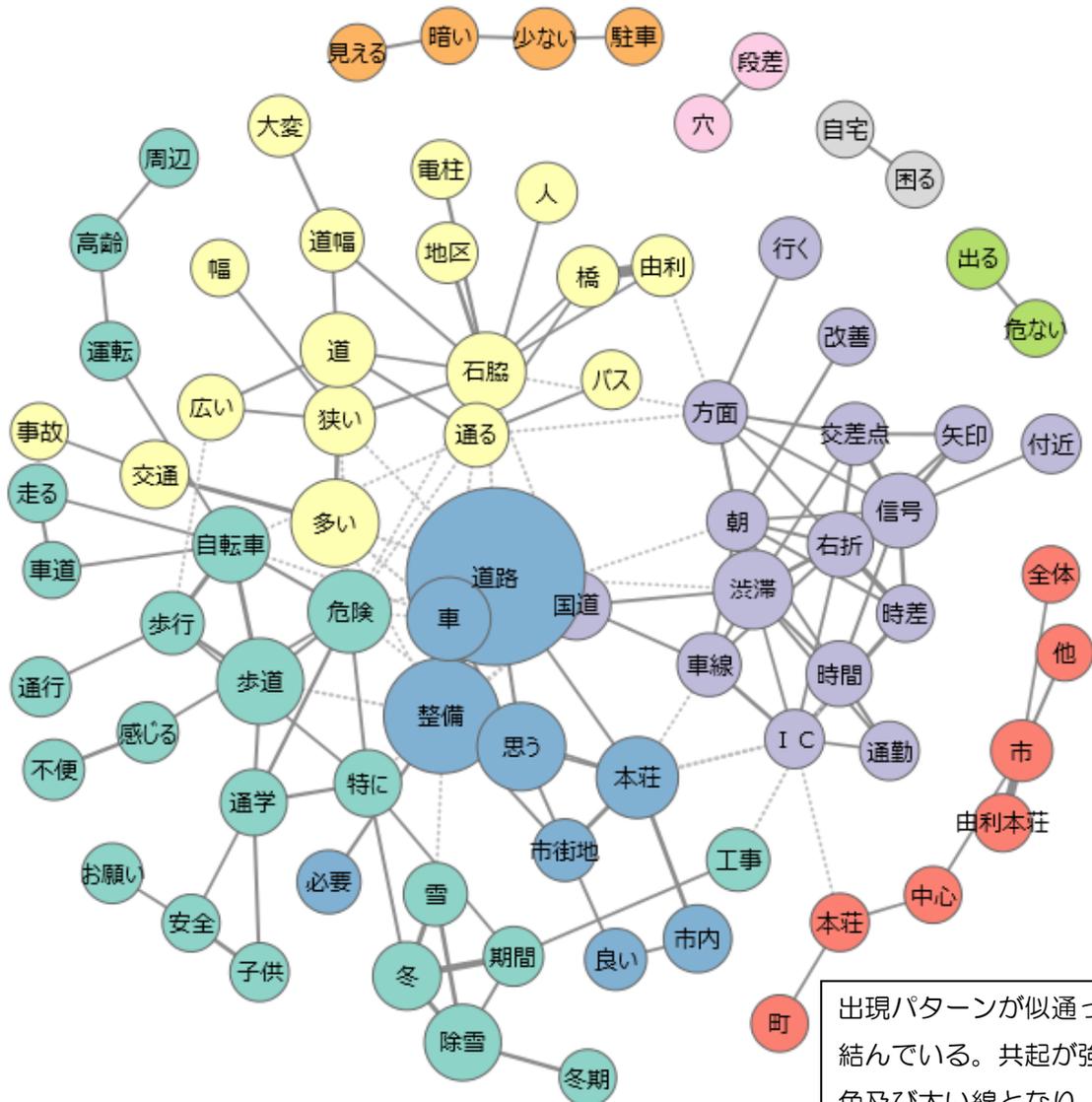


図 23 共起ネットワーク

出現パターンが似通った語を線で結んでいる。共起が強いほど同じ色及び太い線となり、円の大きさは語彙の出現数である。