

**秋田市における公共交通の
活性化・再生に向けた取組み**

1 秋田市における公共交通

現在、秋田市における公共交通としては、鉄道・バス・タクシーの陸上交通のほか、北海道および新潟方面を結ぶ長距離フェリー、東京・大阪他を結ぶ航空路線がある。この中で、市内各地を幅広くカバーしているのはバスとタクシーのみであり、手軽にかつ安価に利用できるバスの重要性が高い事が認められる。

(1) バス

秋田中央交通が市内61路線において平日1日あたり約1,900便運行

その他にも、東京・能代・本荘などを結ぶ長距離バスがある。

- ・ 秋田市内の乗合バスは、秋田中央交通(株)が、平日の上り下り合わせて61路線189系統運行
- ・ 秋田駅を中心として(通称)新国道、竿燈大通り、(通称)牛島本通りに多くの路線が集中

(2) JR (秋田駅発の普通・快速列車)

奥羽線	上り18本	下り24本
羽越線	上り17本	
男鹿線	下り17本	
秋田新幹線	上り17本	

(3) 航空機 (秋田空港発 1日あたり)

東京行き	7便
大阪行き	4便
名古屋行き	3便
札幌行き	2便
ソウル行き	週3便

(4) フェリー

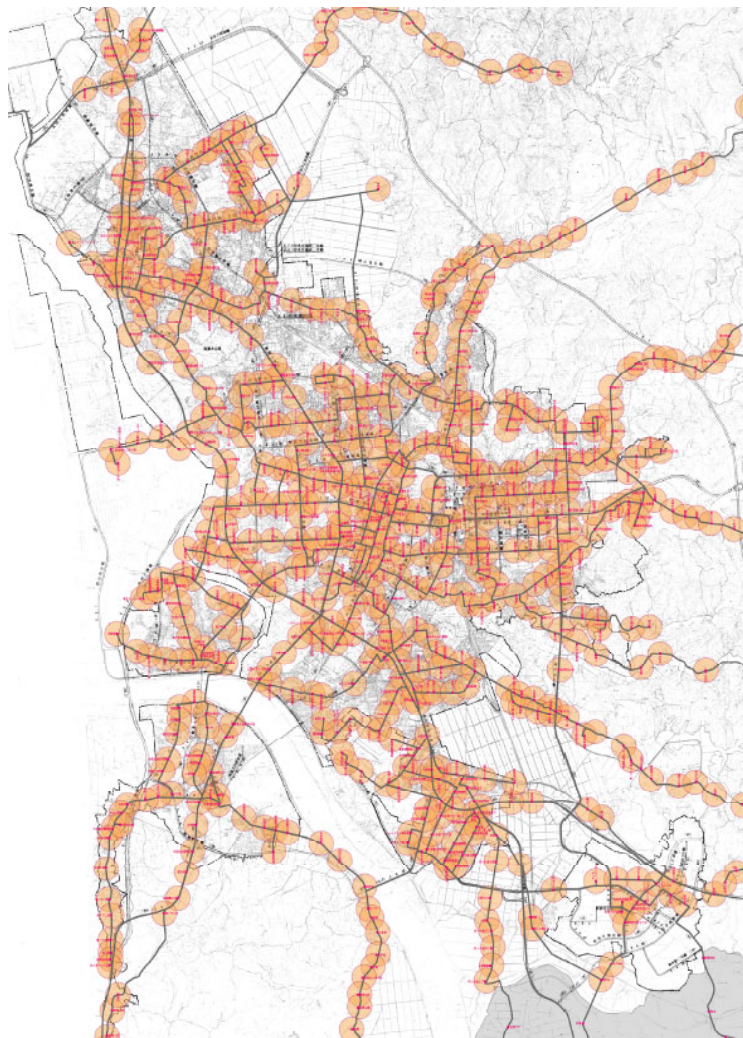
苫小牧行き	週5便
新潟行き	週2便
新潟経由敦賀行き	週3便

(5) タクシー

秋田市内には全23社
757台のタクシーが運行
その他、個人タクシーも82台運行

(6) 空港アクセス

秋田駅発着のリムジンバスがそれぞれの航空便にあわせて運行。また、秋田市内発着の乗合タクシーも運行



バス路線は、市内のほぼ全域をカバーしている。
●：バス停から半径200m圏

2 秋田市の乗合バス事業の現状

(1) 輸送人員と運送収入の推移

- ・ 40年代のピーク時と比較して、輸送人員は85%減少(H18/S45)。特にここ10年で半減(H18/H8)。
- ・ 広域路線バス(高速バス等は除外)を含んだ輸送人員に関する過去11年間の対前年減少率の平均は6.1%、同様に、運送収入では6.2%の減少となっている。
- ・ 市内のバス利用者の減少傾向は、おおよそ県内の利用者の減少傾向よりも緩やかである。

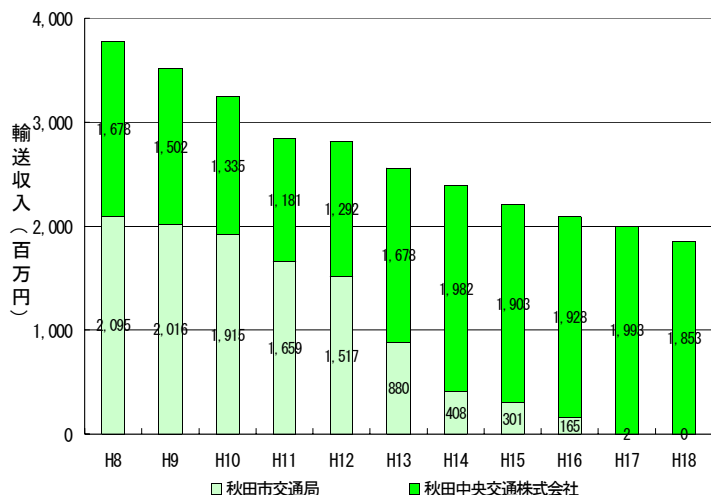


図2-1-1 年度別運送収入の推移

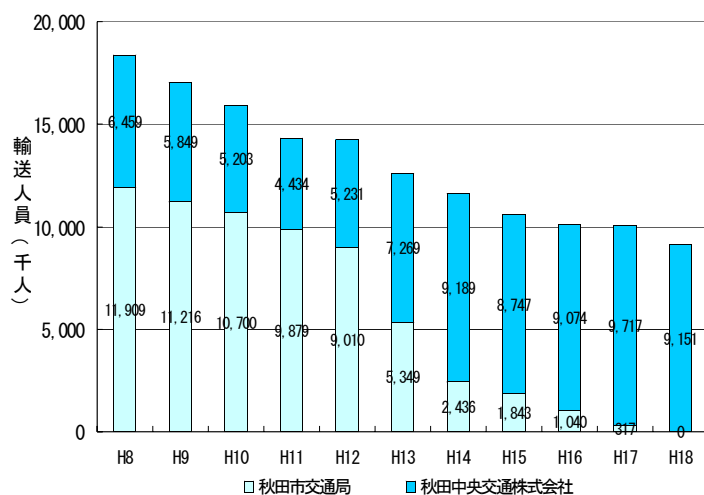


図2-1-2 年度別輸送人員の推移

(2) バス路線の収支状況 (H17. 10. 1～H18. 9. 30) (マイタウン・バスを除く)

- ・ 市内の189系統の内、約70%の138系統が赤字である。
- ・ 赤字額は約4億7千万円である。黒字路線の約1億4千万円を加えても、全体収支としては、約3億4千万円の赤字であり、その約75%である2億5千万円を国・県・市で補助している。
- ・ 赤字額、補助額の大きな路線は雄和循環バス、岩見三内線、太平線、仁別線等の市郊外部や五城目線等の近隣市町村へ向かう路線が大部分である。

(単位：百万円)

	路線-系統数	収入	経費	収支	補助金	事業者負担額
赤字	51-138	1,073.9	1,549.0	△475.1	254.9	81.8
黒字	10- 51	598.0	459.6	138.4		
計	61-189	1,671.9	2,008.6	△336.7	254.9	81.8

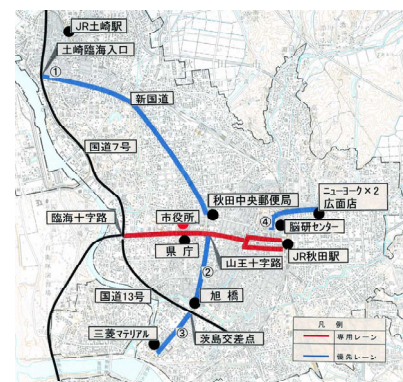
表2-2-1 平成18年度 収支状況

3 秋田市における公共交通に関するこれまでの取り組み

(1) バス専用・優先レーン (昭和49年～現在)

秋田市内では右図の路線にバス専用・優先レーンが設定されている。秋田駅から臨海十字路までのルートは道路の車線数が片側3車線以上あり、比較的専用レーンが守られているが、新国道・手形方面は車線数が片側1ないし2車線であるため十分に機能していない。

左折車の進入を拒むことができないなど、運用面での問題を抱えている。

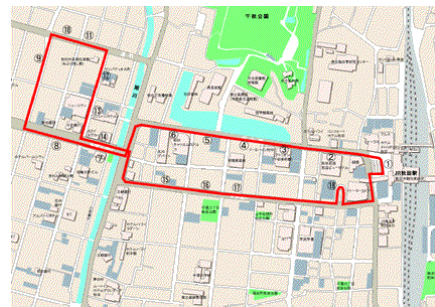


バス専用レーン・優先レーン設定箇所図

(2) 循環型バスの運行（商工会議所会買い物バス（平成9・10年度））

秋田商工会議所が事業主体となり、中心街区内の回遊性・買廻性向上を目的に、6商店街を循環する無料買い物バスの運行を実施した。

実験の結果、消費者・商業者とも継続のニーズが高いことは確認されたが、一部の大型店しか恩恵を受けなかったなどの意見もあり、費用対効果の面から自費負担してまで実施することには賛同を得られず、継続に至らなかった。



買物バスの運行ルート

(3) パークアンドライド（四ツ小屋駅P&R実験（平成11年度））

平成12年1月に四ツ小屋駅近傍に臨時無料駐車場を設置し、45名のモニターが自動車から鉄道に乗り換えて通勤・通学を行った。

総合的には、「渋滞によるイライラがなくなった」、「雪道運転によるストレスがなくなった」との意見が多く、パークアンドライドへの参加意識は高かった。しかし利用者からは、駅から200m以内、3,000円/月での駐車場整備が求められており、本格的な導入のためには、通年利用を想定すると400台規模の駐車場を整備する必要があるとともに、駐車場の位置と料金、公共交通の運行本数が課題になることがわかった。

(4) 秋田市交通局の廃止（平成12年～平成18年3月）

本市ではかつて38路線120系統のバス路線網を擁する交通事業を展開していたが、モータリゼーションの進展や交通手段の多様化、週休二日制の実施による休日の増加などにより利用者の減少が毎年続き、利用者増を図るための様々な方策や経費の節減に懸命の努力をしてきたものの、地方公営企業法の原則である独立採算制を確保することは困難な状態に陥った。

このため、本市におけるバス路線を効率化し維持し続けられるよう、全路線を秋田中央交通㈱へ移管し、市の交通事業を廃止することとしたものである。

(5) 「秋田市の公共交通（バス）に関する基本方針」の策定（平成14年度）

バス路線の維持とより使いやすいバス交通の実現を目指すこととして、平成15年3月に「秋田市の公共交通（バス）に関する基本方針（以下「基本方針」という。）」を策定した。

この基本方針は、第9次秋田市総合計画、第5次秋田市総合都市計画の策定経過にあわせて設立された「秋田市交通政策懇談会」において検討されたバスを中心とした公共交通整備に関する提言を受け、その提言内容のための整備方針と具体的な方策への取り組み方を示したものである。

【参考】公共交通(バス)の基本方針の策定HP（秋田市交通政策室）

<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/mn/05kotu/page1.htm>

(6) バス利用実態調査（平成15年度～）

交通サービスを維持しながら、より効率的で利用者ニーズに対応した今後の公共交通のあり方を検討するため、秋田市各地区における住民の交通利用状況を把握するとともに、今後の公共交通に関するさまざまな施策について、住民の評価や利用意向を明らかにすることを目的として、秋田大学の協力を得て調査を行った。

調査結果からは、その地域ならではのバス事情などが窺え、乗換をともなう需要対応型交通への移行の可能性などが検討されている。

調査年度	H15	H16	H17	H18
調査地区	西部地区	北部地区	東部地区	南部・河辺・雄和地区

【参考】バス交通に関する施策のご案内HP（秋田市交通政策室）

<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/mn/05kotu/mytown.htm>

(7) マイタウンバスの運行（西部地区・平成17年10月1日～）

平成17年10月より、西部地区3路線（豊岩線・下浜線・浜田線）において、地域住民の移動手段の確保を図り、併せて、市の負担を軽減させるため、市が事業主体となるマイタウン・バスの運行を開始している（運行責任は運行事業者）。現在は、廃止前の路線バスの便数、料金を維持しているが、利用状況を判断しながら、「秋田市マイタウン・バス西部線運行協議会」においてダイヤなどの運行形態を継続的に検討している。



マイタウンバス（豊浜ふれあい号）

委託運行の利点

- ・ 安価な運行事業者の選定が可能となり、運行経費が削減される。
- ・ 秋田県マイタウン・バス運行費等補助金の交付対象となり、市の負担額が軽減される。
- ・ 事業主体が秋田市であるため、利用状況に応じた路線再編・ダイヤ改正について市の判断で対応可能となる。等

【参考】マイタウン・バス 豊浜ふれあい号のご案内（秋田市交通政策室）

<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/mn/05kotu/toyohama.htm>

4 秋田市における公共交通の再生・充実に向けた取組み

(1) 「秋田市公共交通政策ビジョン（仮称）」の策定（平成19～20年度）

超高齢社会である本市において、交通弱者をはじめ市民の移動手段を引き続き確保するため、市民の社会活動ニーズを踏まえた公共交通サービス水準を定め、本市の公共交通の将来像を示す「秋田市公共交通政策ビジョン（仮称）」を策定する。

なお、同ビジョンは、本年10月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通総合連携計画として策定する予定。

【参考】秋田市地域公共交通協議会（秋田市交通政策室）

1) 秋田市の現状

- ・ バス利用者がピーク時と比べて85%減少。特にここ10年で半減。
 - ・ 平成14年以降、数次にわたる制度改正により、バス事業を取り巻く環境は激変。（民間事業→関係者の関与が不可欠に）
 - ・ バス事業者は郊外部の不採算路線から撤退意向。※1
 - ・ 超高齢社会を迎え、市民の移動手段の確保が急務。
 - ・ コンパクトシティ実現の観点から、公共交通の再生・充実が要請。
 - ・ H18市交通局廃止・民間移管により市の負担は軽減されたものの、市は現在も約3億1千万円／年を負担。（増額傾向）
 - ・ 県の生活バス路線維持費補助金は大幅に削減される方向。
 - ・ 市内の公共交通に対する市民の満足度は高くない。※2
- ※1 H17に西部3路線を廃止、H19には北部4路線を廃止意向。
- ※2 「秋田市しあわせづくり市民意識調査」（2006.3）において、バス、電車などの利用しやすさを、「よい」「どちらかといえばよい」と答えた市民は、わずか14%。

2) 課題

- ・ 市民の移動手段の確保、過度なマイカー依存の見直し、コンパクトシティの実現の観点から、市民の社会活動ニーズを踏まえた公共交通のサービス水準を設定する必要。
- ・ 公共交通サービス水準の実現方策について関係者が合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持ってその実現に取り組む必要。
- ・ 公共交通サービス水準に見合った効率的な支出となるよう、補助制度の見直しが必要

3) ビジョンに基づく取組みの推進

- ・ 関係者は協議結果としてのビジョンを尊重し、公共交通サービス水準の実現に各々責任を持って取り組む。
- ・ 公共交通サービス水準を効率的に実現するため、補助制度を再構築。

【参考】国の制度改正の状況

平成14年 道路運送法改正（事業者間の競争促進）

- ・ 乗合バス事業への参入は、一定の要件を満たせば自由に
- ・ 乗合バス事業からの撤退は、原則6ヶ月前までの事前届出制へ

平成18年 道路運送法改正（地域ニーズに応じた運送形態の普及促進）

- ・ バス事業区分の見直し
（乗合タクシーやデマンドバスを、乗合バス事業として位置づけ）
- ・ 乗合バス事業の運賃・料金規制の緩和
（地域の関係者による協議スキーム（地域公共交通会議）の導入等）

平成19年 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- ・ 地域の関係者の協議を踏まえた市町村による「地域公共交通総合連携計画」の作成
- ・ 地域公共交通特定事業の実施に必要な関係法律の特例等

○公共交通活性化（国土交通省）

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport.html>

(2) 秋田市地域公共交通協議会の設置（平成19年9月～）

1) (1)の交通政策ビジョンを検討するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく協議会として「秋田市地域公共交通協議会」を設置した。

第1回秋田市地域公共交通協議会を平成19年9月27日に開催している。

【参考】秋田市地域公共交通協議会（秋田市交通政策室）

<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/mn/05kotu/02kyougikai/default.htm>



秋田市地域公共交通協議会

(3) 秋田市地域公共交通庁内連絡会の設置（平成19年9月～）

庁内各部署で実施している現行のバス事業への負担を検証し、バス事業への支援策の再構築を図るため、「秋田市地域公共交通庁内連絡会」を設置した。

(4) 秋田市地域公共交通協議会バス路線再生分科会の設置（平成19年12月～）

秋田市地域公共交通協議会において、バス路線の廃止や地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様および運賃・料金等について専門に協議する「バス路線再生分科会」を設置。12月20日に開催した第1回分科会において、北部地域郊外部の「予約式乗合タクシー」の運行形態等について承認した。

(5) 秋田市の公共交通に関する調査・研究の相互協力に関する協定（平成19年7月締結）

本市と国立大学法人秋田大学工学資源学部土木環境工学科は、本市の公共交通に関する調査・研究における相互協力に関する協定を締結し、共同で調査・研究に取り組んでいる。

【参考】大学等と連携したまちづくり（秋田市都市総務課）

<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/mn/06college/default.htm>

(6) 地域公共交通の活性化・再生に関するセミナーの開催（平成19年11月6日（火））

(1)の「交通政策ビジョン」策定作業のキックオフとして、東北運輸局と本市の共催により、地域公共交通の活性化・再生に関するセミナーを開催した。

(7) 秋田駅周辺におけるバス総合案内システムの整備（平成19年度）

バス利用者が簡単な操作でバスのりばや発車時刻等を表示する情報端末をJR秋田駅周辺に設置するとともに、携帯電話からもそれらの情報を取得できるようにし、公共交通の利便性向上および利用促進を図るものである。

【参考】「共生のまちづくり助成事業」について（秋田市交通政策室）

<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/mn/05kotu/machidukuri.htm>



システム利用イメージ

(8) 「(仮称) 秋田市公共交通政策ビジョン」の策定に向けた基礎調査の実施（平成19年度）

- ・ 市民の公共交通に対する意識、冬期における市中心部のバス利用実態等を把握し、冬期のバス輸送サービスの課題と改善方を検討する。この調査は、国土交通省東北運輸局が調査主体となり、秋田市も積極的に協力し行うこととしている。
- ・ 市内の小中学生を対象に、移動手段の実態を調査し、路線バスの活用方法等について検討する。この調査は秋田市教育委員会が主体となり、都市整備部と合同で行うこととしている。

(9) 秋田市郊外部での不採算バス路線の取扱について

郊外部における赤字額の大きな不採算路線は、ダイヤ改正・路線再編を行っても、赤字路線からの脱却は難しいため、以下の維持方策を行っている。

公共交通に関する市の維持方策

- 1) 平成17年度に市単独補助制度を創設
- 2) 不採算路線の郊外部に代替交通手段を導入（次の15路線）

平成17年度（導入済）	豊岩線、下浜線、浜田線
平成19年度（予定）	堀内線、小友線、上新城線、上新城線
平成20年度（予定）	雄和線、岩見三内線、ユージュル
平成21年度（予定）	下北手線、上北手線、木曾石線、仁別線、太平線

- 3) バス事業者へ路線再編やダイヤ改正等の抜本的な見直しを促す
- 4) 地域の協力および主体的な取り組みを前提とした移動手段の確保

(10) 北部地域郊外部における「予約式乗合タクシー」の運行（平成20年4月1日運行開始予定）

平成20年3月末に廃止となる4つのバス路線（堀内線・下新城線・小友線・上新城線）に代わる新たな運行形態として、「予約式乗合タクシー」の運行を予定している。運行に先立ち、9月1日から9日間、事前予約や乗り換えによる影響、利用者および事業者の課題を把握することを目的に、東北運輸局と共同で実験運行を実施した。

「バス路線再生分科会」において、平成20年4月1日から「予約式乗合タクシー」方式で運行することが承認されている。

【参考】公共交通に関する施策のご案内（秋田市交通政策室）

<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/mn/05kotu/mytown.htm>



予約式乗合タクシー

※公共交通に関するご意見・問い合わせは「**交通政策室**」までどうぞ！

秋田市山王一丁目1番1号 TEL 018-866-2085 FAX 018-866-8814

E-mail: ro-urmn@city.akita.akita.jp

<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/mn/05kotu/default1.htm>