

## 郊外部における不採算路線での取組みについて

### 1 郊外部の不採算路線の現状とその対策

利用者の絶対数が少ないことなどから、赤字額が大きく、このままでは、バス事業としての成立が困難となり、**路線廃止の懸念**がある。

そのため、郊外部の不採算路線については、平成16年度に市が事業主体となる委託運行を導入し、路線の維持を図る方針を打ち出した。

#### (1) バス路線維持方策の検討経緯

ア 平成12年度より交通局の38路線を秋田中央交通㈱へ移管される

イ 平成16年1月15日、秋田中央交通㈱から、不採算路線の移管に伴う赤字の拡大により、不採算路線の維持方策についての要望書が提出される

ウ イの要望書を受け、庁内でバス路線を維持する方策を検討し、平成17年2月に取りまとめ

#### (2) バス交通に関する市の維持方策

ア 市単独補助制度の創設

イ 不採算路線の郊外部に委託運行を導入

ウ バス事業者による路線再編やダイヤ改正等の抜本的な見直しにより経費の削減を促す

エ 地域の協力および主体的な取組を前提とした移動手段を確保

〔年度別の取組〕

年 度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
委託運行 予定路線	豊岩線 下浜線 浜田線		堀内線 小友線 下新城線 上新城線	雄和線 ユーグル 岩見三内線	下北手線 上北手線 木曾石線 仁別線 太平線

運行形態については、利用実態調査の結果に基づき路線ごとに検討することとしている

## 2 秋田市マイタウン・バス西部線

### (1) 第3回秋田市マイタウン・バス西部線運行協議会の概要

ア 開催日 平成20年5月17日(土) 午前10時～午前11時20分

イ 場所 新屋支所 2階大会議室

ウ 議事要旨

小中学校の登下校時を除けば、車両を小型化できるのではないかと、乗合タクシーを使用した場合の運賃はどうか

- ・運行車両の小型化は、利用実態調査を実施して検討する。  
北部で実施している乗合タクシーの運賃は、運行前のバス運賃とほぼ同額である。

バスは、利用者がいなくても起点から終点まで運行している。利用者がいない場合は、走らないという北部線の運行形態を説明して欲しい。

- ・北部の運行形態等を説明

毎回の電話予約が大変と思われるが実態はどうか

- ・週単位や1ヵ月単位での予約ができるようにするなど、簡素化に努めている。

羽越線が強風などにより運休した場合など、急ぎ乗合タクシーを使用する必要がある場合は、予約できるか

- ・北部の場合は、運行前1時間が予約締切となっている。

西部線の代替交通に切り替える時期は、いつか

- ・西部線は、平成17年10月に既に代替交通に移行済みである。今後、南部・東部地域の代替交通導入を予定しているので、運行車両や運賃を変更するなどの運行形態が大きく変わる場合は、それ以後になるものと思われる。

北部線への移行はスムーズであったのか、地元の反応はどうか

- ・北部線は、当初計画では平成18年度に移行予定であったが、本市において予約式乗合タクシーは、初めての運行形態であることより、実験運行を行うなど、1年遅れて運行開始している。

北部線の運行開始にあたっては、地元での説明会を16回開催している。

説明会での反応は、概ね良好であったが、電話予約がわずらわしいとの意見が多かった。

### 3 北部地域乗合タクシーの運行状況（4月分速報値）

#### (1) 利用者数等

- ・利用者総数は、2,356人で、うち小人（小学生以下）は683人（29.0%）です。
- ・平日の1日当たり利用者は、104.6人です。

（運行コース別利用者数等）

	利用者数		1日当たりの利用者数		
	総数	うち小人	1日平均	平日	土日
金足コース	1,141	648	38.0	52.7	3.9
下新城コース	718	32	23.9	29.9	9.9
上新城コース	497	3	16.6	22.0	3.9
計	2,356	683	78.5	104.6	17.7

- ・運行本数は、866本で、運行率は 51.5%です。（817本が運休）
  - ・運行車両1台当たりの利用者数は、2.7人/便です。
- （平成19年度路線バスの当該運行区間の利用者推定値は3.0人/便）です。

（運行コース別運行本数等）

	総数	運行本数	運行率	運行車両1台当たり利用者	H19バス車両1台当たり利用者	比較(増減%)
金足コース	546	259	47.4	4.4	4.6	4.3
下新城コース	537	330	61.5	2.2	3.2	31.2
上新城コース	600	277	46.2	1.8	1.7	5.9
計	1,683	866	51.5	2.7	3.0	10.0

- ・路線バスとの乗り継ぎに関して

期間内の乗継者は245人であり、大人のみとなっている。

1日当たりでは8.2人、大人の利用者のうち14.6%が乗り継いでいる。

乗合タクシー	路線バス	122人
路線バス	乗合タクシー	123人

#### (2) 利用者等からの主な意見

##### 1) 好評である意見として

- ・自宅付近まで迎えに来てくれるのがいい
- ・路線バスに比較して車内設備（いす席）が快適である
- ・組合病院まで乗換なしで行けるのがいい
- ・足が弱く、従来はバスを利用していなかったが、停留所まで歩かなくていいので、乗合タクシーを利用している

##### 2) 不便を感じた等の意見として

車内に運賃や使用可能な乗車券についての表示がほしい

中央交通の飯島二区下り停留所で下車した乗継者が、金足・下新城方面へのタクシー停留所（オアシス前または飯島二区）を見つけにくい

小学生の利用に際して、運賃（80円）の準備が大変である  
金足コースおよび下新城コースにおいて、組合病院発の下りを増やして欲しい

### 3) 対応策等

については、特殊区間制のために、運賃の区切りが上りと下りで違うことになり、予約受付の際に、金額をお知らせすることとした（4/15より実施）

また、車内には、予約センターの電話番号を記載した名刺大カードを用意した  
については、中央交通の飯島二区下り停留所からは、予約式乗合タクシーに  
乗車できないことを表示し、オアシス前又は黒川街道踏切前停留所から乗車する  
よう案内した（4/10実施）

については、今後、小学校等を通じて検討していく

については、5月下旬に開催予定の（仮称）マイタウン・バス北部線運行協議  
会で検討していく

## 4 秋田市雄和および河辺地域公共交通研究会について

### (1) 研究会について

本市におけるバス交通は利用者の減少に歯止めがかからず、特に郊外部での減少  
が顕著であり、現行のバス路線の維持が困難であるため、その代替案も含めた対応  
について地域の関係者等で検討するため設置する。

### (2) 委員の構成

自治会、福祉関係団体、教育関係団体、商工団体、利用者、地域審議会、運輸関  
係団体、行政などからの委員に加え、専門的な立場のアドバイザーにより構成。

### (3) 開催概要

#### 1) 第1回雄和地域公共交通研究会について

開催日時 平成20年5月29日（木）午後2時～午後4時

場 所 雄和地域活動センター

主な議題

- ・ 会長の選出
- ・ 当局側資料による秋田市のバス交通の現状および雄和線および雄和循環バ  
ス（ユーグル）の現状等の説明と質疑応答  
質疑応答内容（抜粋）
- ・ ユーグルを距離制運賃にした場合どのような収支状況になるのか  
- 定額制のため、乗降区間のデータがないことから算出できない
- ・ 具体的な代替案がないと議論できない  
- 2回目の開催時に代替案を提示したい
- ・ 北部の乗合タクシーの利用状況はどうなっているか

- 運行形態等について現状を説明
- ・ユーグルの存続をベースに考えてほしい
  - ユーグルの存続のケースも選択肢に加える

今後の予定

第2回目を7月中旬頃に開催し、平成21年2月か3月までに雄和線および雄和循環バスの今後の方向性について決定したい旨を当局が説明した。

2) 第1回河辺地域公共交通研究会について

日 時 平成20年6月5日(木)午後2時~

場 所 河辺地域活動センター

主な議題

- ・ 会長の選出
- ・ 秋田市のバス交通の現状および岩見三内線の現状等の説明

(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。

(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) 市有財産（土地、建物等）の貸付額の減額（平成20年2月議会定例会原案可決）

公共交通である生活バス路線を維持するため、市議会の議決を得て、秋田中央交通株式会社へ貸付している事業の用に供する土地、建物等の貸付額を減額することとした。

- ・貸付物件 旧交通局中央営業所、東営業所等
- ・貸付期間 平成20年4月1日から平成23年3月31日の3年間
- ・減額する貸付料の額 基準額の2分の1

(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した。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を行った。

・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った。

(9) 秋田市郊外部での不採算バス路線の取扱いについて

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を導入（次の15路線）

平成17年度（導入済み）	豊岩線、下浜線、浜田線	豊浜ふれあい号(H17.10～)
平成20年度（導入済み）	堀内線、小友線、下新乗船、上新城線	予約式乗合タクシー（H20.4～）
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) 秋田駅周辺におけるバス総合案内システムの整備（平成20年4月1日供用開始）

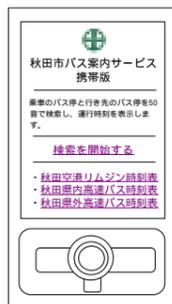
公共交通の利便性向上および利用促進を図るため、バス利用者が簡単な操作でバスのりばや発車時刻等を表示する情報端末機を秋田駅周辺に3基設置するとともに、携帯電話からもそれらの情報を取得できるようにした。



情報端末機



情報端末機画面



携帯版画面

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-urim@city.akita.akita.jp  
 http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/im/05kotu/default1.htm

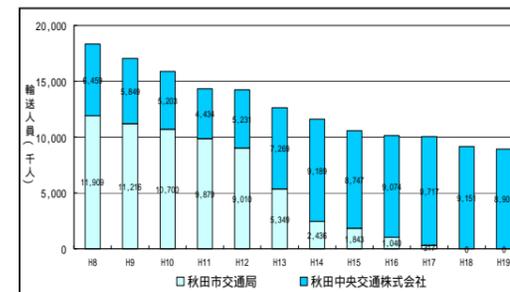
秋田市における公共交通の現状と取組み

現 状

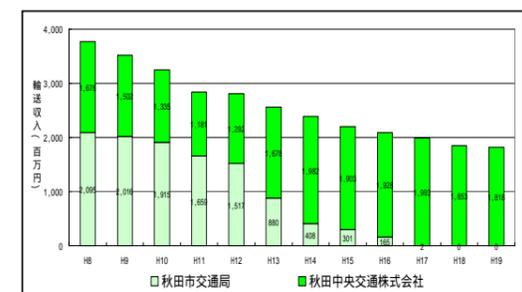
右肩下がり公共交通

・40年代のピーク時と比較して、秋田県内の輸送人員は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12年間の対前年減少率の平均は6.3%、同様に、運送収入では6.4%の減少となっている。

・市街地の拡散により、自動車利用割合が増加、バス利用割合が減少（自動車利用割合S55:42% H17:72%、バス利用割合S55:6.1% H17:2.3%）し、自動車交通への依存がますます高まる一方、公共交通の維持が困難に（不採算路線の増加（市内189系統のうち、約70%の138系統が赤字）、市内7路線で郊外部の路線廃止）。

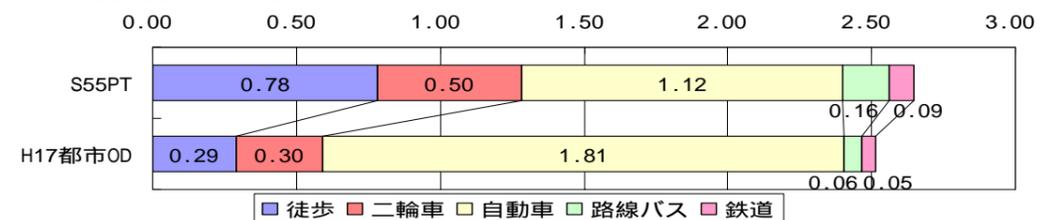


年度別輸送人員の推移



年度別運送収入の推移

代表交通手段別生成原単位



赤字路線の現状

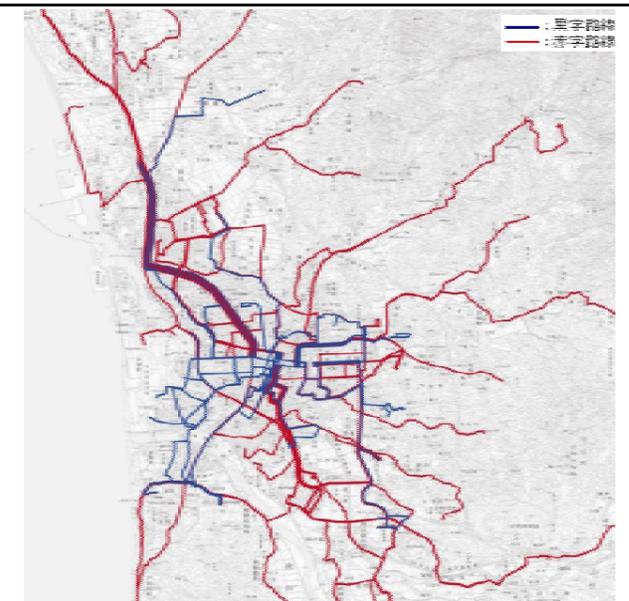
・中心部の黒字路線と重なる区間を運行し、郊外の赤字区間を有している路線、即ち市域外への路線に多い

このことは、黒字路線と重ねてみると、需要に対し運行が過剰となっている可能性が高い区間については、路線の統合を図り、運行本数を減らしていく必要がある。

・郊外の集落地区を運行する路線は赤字が多いが、日常生活の足を確保する意味で運行の意義が大きい。これらの路線は市域中心部と市街地部を経由して結ばれることから、市街地内では需要が見込めるが、郊外では利用者が少なく、路線全体で見ると赤字となっている。

・そこで郊外部における分散した需要に効率よく対応するためには、運行の効率化を図る必要がある。

（既に実施中である西部地区3路線の乗継ターミナルを拠点とした支線バス、北部地区4路線の飯島二区を基点とした予約式乗合タクシー等）

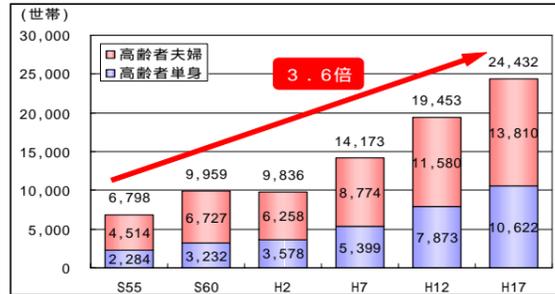


▲黒字路線 赤字路線区

## 超高齢社会を迎え、市民の移動手段の確保が急務

- ・ 家族による移動支援が期待できない高齢者が増加（構成員が**高齢者のみの世帯の人口は約4万人**）
- ・ **運転免許を持たない高齢者の移動は、保有者の4割に制限**

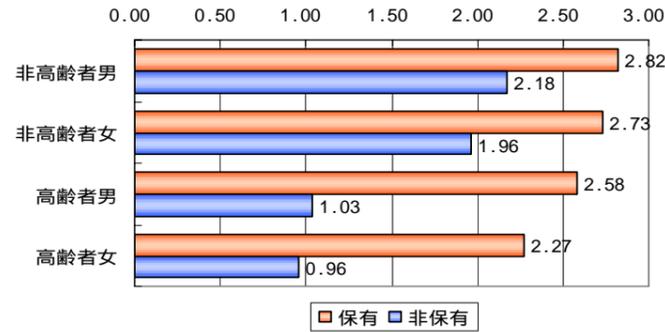
### 高齢者単身世帯や高齢夫婦世帯の増加



資料：国勢調査（秋田都市圏）

- 1 高齢者単身：60歳以上 高齢者夫婦：夫60歳以上妻60歳未満
- 2 未婚の18歳未満の家族は有り

### 自動車運転免許保有別生成原単位



出典 秋田都市圏簡易パーソントリップ調査

## 補助金の現状

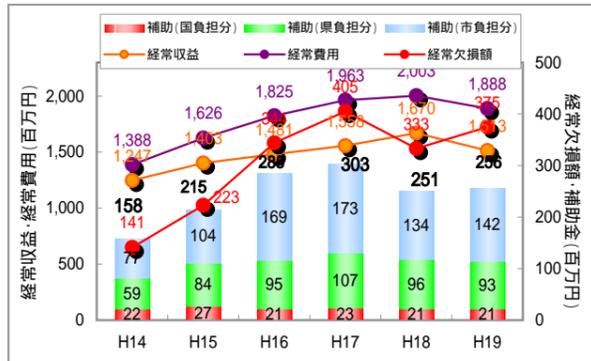
### (1) 収支と補助金の推移

・ 市交通局から中央交通に路線移管した結果、路線数増に伴い収益は向上したが、費用も増加。  
収益に比べ、費用の増加が大きく補助金も増加。

・ H17.9に赤字路線であった豊岩、下浜、浜田の3路線を廃止したことで、H18の赤字額が減少。

・ しかしH19で補助総額2億6千万円であり、うち55%の1億4千万円を市が負担している状況。

バス路線の収支状況と補助金の推移



### (2) 秋田市のバス路線の収支状況

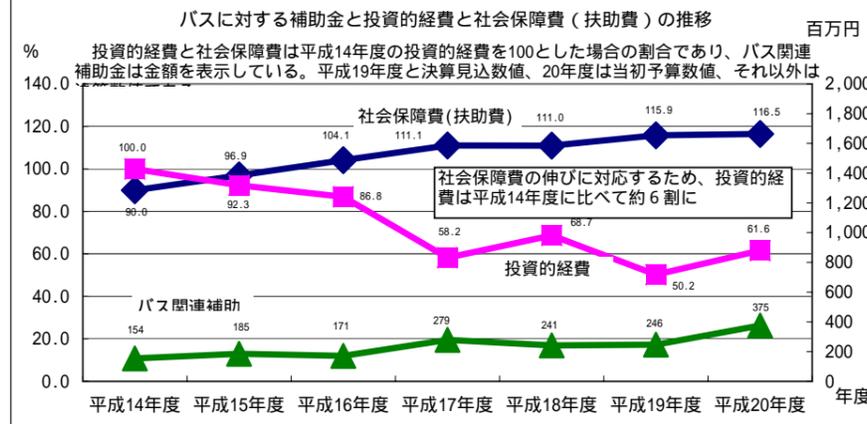
- ・ 市内の189系統の内、70%の129系統が赤字である。
- ・ **赤字額は約4億8千万円**である。黒字路線の約1億円を加えても、全体収支としては、約3億8千万円の赤字であり、その68%である約2億6千万円を国・県・市で補助している。
- ・ 赤字額、補助額の大きな路線は雄和循環バス、岩見三内線、太平線、仁別線等の市郊外部や五城目線等の近隣市町村へ向かう路線が大部分である。

平成19年度 収支状況

(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	49-129	957.5	1,438.0	480.5	256.0	120.0
黒字	13-60	555.0	450.5	104.5		
計	62-189	1,512.5	1,888.5	376.0	256.0	120.0

## バスに対する補助金の状況について



・ 社会保障費は年々増加する傾向にある

・ 社会保障費の増に対応するため、施設建設などの投資的経費が減少してきている

・ しかし、投資的経費の減少のみで対応できるものではなく、バス関係補助金の現行水準の維持は難しい状況となっている

### (1) 県補助制度の見直し

秋田県は、バス関係補助制度の見直しを平成22年4月より実施する予定である。新たに補助要件を設け、**補助対象路線を限定するもの**となっている。

#### 秋田市における見直し案の影響（H19実績をもとに試算）

	生活バス路線維持費補助（路線バス）	マイタウン・バス運行費補助（西部線）
補助金の影響額	47,238千円の減額 （県補助金の約65%） （市補助額の約23%）	2,673千円の減額 （県補助金の約21%） （市補助額の約9%）
影響を受けるバス系統数	86系統が補助対象外 市全体の約45%が補助対象外に （61%から16%に減少） （補助対象系統の約74%）	1系統が補助対象外 （補助対象系統の約13%）
その他		補助対象期間を補助開始後3年間で打ち切り

## 取り組み

### 秋田市における公共交通の活性化・再生に向けた取り組み

#### (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。

#### (2) 秋田市地域公共交通協議会の設置（平成19年9月～）

(1)の交通政策ビジョンを策定するため、「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。

#### (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。