



第6回 秋田市地域公共交通協議会

秋田市  
公共交通政策ビジョン  
骨子(案)

平成20年12月2日



# 目 次

1. ビジョン策定の目的	1
2. 対象区域	1
3. 目標年次	1
4. 目標	2
5. 目標達成に向けた地域別基本方針	4
5.1 中心部	5
5.2 郊外部	8
5.3 公共交通空白地域	10

## 1. ビジョン策定の目的

- ・自動車依存が高まる一方で、公共交通利用が減少し、超高齢社会を迎えた本市においては、市民の移動手段を確保することが必要である。
- ・将来にわたり持続可能な公共交通の実現をめざして、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」を策定する。

※同ビジョンは昨年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。

本協議会参加者は、協議結果である同ビジョンを尊重することが法令上義務づけられる。(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第6条5)

## 2. 対象区域

- ・秋田市内全域を対象とする。

## 3. 目標年次

- ・目標年次は、平成27年度末とする。
- ・平成23年度末を目途に必要なに応じて見直しを行う。

## 4. 目標

### (1) 目標

関係者の連携により、本市の地域公共交通を持続可能性の高いものへと再構築する

### (2) 目標達成に向けた関係者の役割

#### ● 市民・地元関係者

- ・ 地域公共交通に積極的に関わることにより、その維持に協力する

#### ● 交通事業者

- ・ 中心部のバス路線維持及びサービス向上に責任を持つ
- ・ 鉄道路線の維持及びサービス向上に責任を持つ

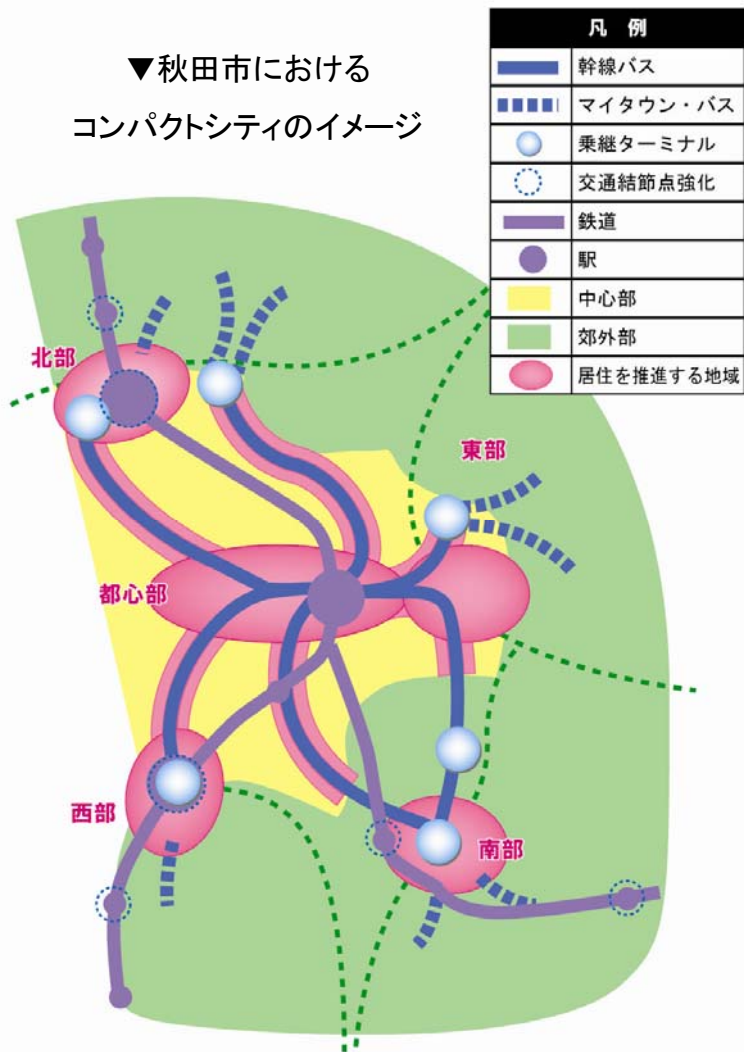
#### ● 行政

- ・ 地域公共交通協議会において定期的にビジョンの推進状況を把握し、関係者間の調整によりビジョンの実現に努める
- ・ 地域公共交通の維持および利用者サービスの改善に要する予算の確保に努める
- ・ 郊外部における廃止路線沿線について、地域住民の移動手段の確保に責任を持つ

## <参考>秋田市におけるコンパクトシティのイメージ

秋田市は、平野部が広く、また、道路網及び公共交通網(バス、鉄道)が都心を中心として放射状に伸びていることから、公共交通沿線に施設や人口を集約する、富山市型に近いコンパクトシティをめざす。

▼秋田市における  
コンパクトシティのイメージ



[参考1]富山市の将来都市像(公共交通軸集中型)

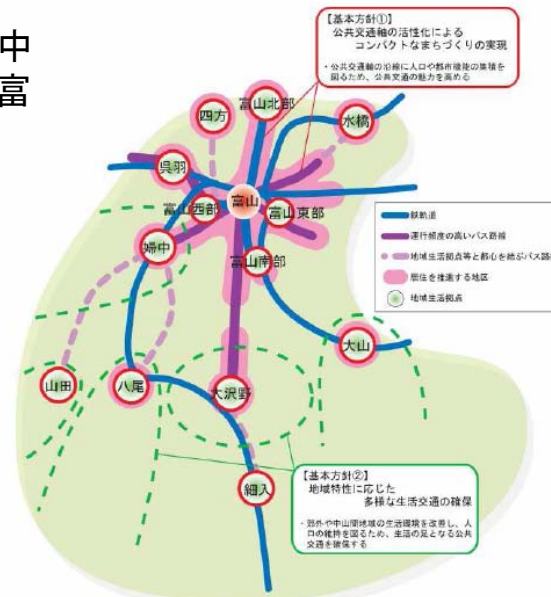
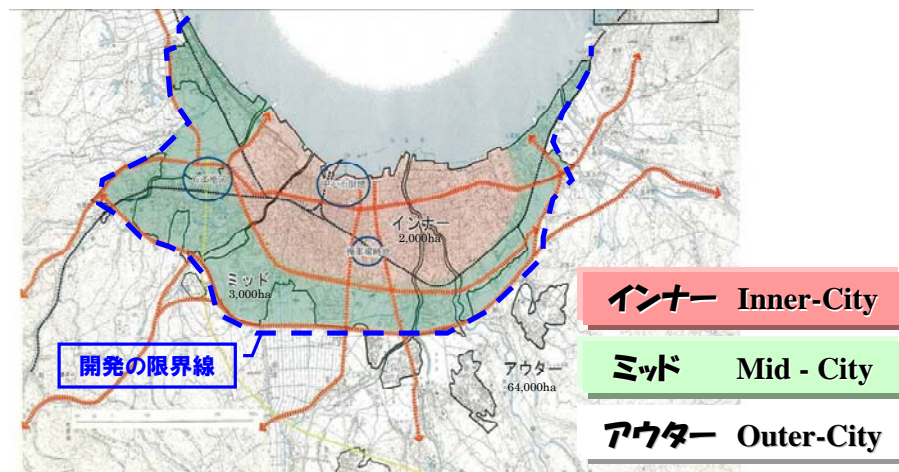


図 3-1-5 地域特性に応じた公共交通活性化の基本方針イメージ

[参考2]青森市の将来都市像(一極集中型)



## 5. 目標に達成に向けた地域別基本方針

以下の地域別基本方針のもと、①～③のいずれかに該当するものをビジョンに位置づけ、来年度より順次実施する。

- ①実施が不可欠な施策
- ②低コストで大きな効果が見込まれる施策
- ③一定のコストを要するものの、効果が期待され、社会実験により検証を行う施策

関係者	中心部	郊外部	公共交通空白地域
市民・地元関係者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス及び鉄道を利用することにより、路線の維持に協力する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・廃止バス路線の代替交通をより弾力的に運営できるよう、自らが運営するとともに、積極的に利用することにより支える。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要に応じて自ら生活交通の導入を検討する。</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線については、幹線と支線に分け、幹線の少系統多頻度運行により利便性を高めるとともに、支線を含めたバス路線網全体を維持する。</li> <li>・必要な設備投資を行うことにより、利用者サービスを改善する。</li> <li>・鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数を確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・廃止バス路線の代替交通の導入および運営に柔軟に対応する。</li> <li>・鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数を確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要に応じてバス路線の新設を検討する。</li> </ul>
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続きバス事業者を支援することにより、路線の維持を図る。</li> <li>・バス事業者が行う設備投資を支援する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民・地元関係者による廃止バス路線の代替交通の公的側面を重視し、その導入および運営を支援することにより、地域住民の移動手段を確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要に応じて市民による生活交通の導入を支援する。</li> </ul>

## 5.1 中心部

### (1) 市民・地元関係者

①バス及び鉄道を利用することにより、路線の維持に協力する。

### (2) 交通事業者

①バス路線については、幹線と支線に分け、幹線の少系統多頻度運行により利便性を高めるとともに、支線を含めたバス路線網全体を維持する。

#### 考えられる施策の例

- 幹線（運行頻度が高く利用者の多い路線）については、少系統多頻度運行により利便性向上を図るとともに、支線については、収支状況、利用状況に応じて系統数、運行頻度を見直すことで効率化を図り、バス路線網全体を維持していく。
- 各バス路線について利用状況及び運行頻度別系統毎にサービス水準を設定し、それらをもとに運行頻度を設定する。

②必要な設備投資を行うことにより、利用者サービスを改善する。

#### 考えられる施策の例

- バス運行情報提供の充実
  - ・バス路線・系統の記号や番号統一化によるわかりやすいバス路線・系統表示
  - ・わかりやすいバスマップ作成及び配布、バス停での掲示
- バス利用環境の改善
  - ・バス停上屋及びベンチの設置
  - ・ノンステップバス、低床バスの導入
  - ・ICカードの導入
- 利用しやすいバス運賃の検討
  - ・地元関係者からの利用者確保を前提とした提案を受けた試験的な料金の値下げ
  - ・バスのゾーン制料金によるバス運賃支払いの単純化
  - ・新たな商業施設等との連携による割引制度の導入の検討



③鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数を確保する。



### (3) 行政

①引き続きバス事業者を支援することにより、路線の維持を図る。

#### 考えられる施策の例

- バス事業者の赤字バス路線の維持を費用面で支援(補助金制度)
- グループインタビュー等によって地域住民やバス利用者のニーズを把握し、バス路線の見直し検討に反映
- 市民の意識改革の促進
  - ・モビリティマネジメントにより自動車利用や環境問題等に関する市民の意識改革を図り、過度な自家用車利用から公共交通への転換を促進
- バス走行環境の向上
  - ・渋滞によってバスの遅れが著しい区間でのバス専用・優先レーンやバス優先信号システムの導入
  - ・道路管理者との連携によるTDM施策等の渋滞緩和策の導入や冬期走行性向上

②バス事業者が行う設備投資を支援する。

#### 考えられる施策の例

- バス事業者が行う設備投資を支援
  - ・バス運行情報提供の充実、バス利用環境の改善及び利用しやすいバス運賃の検討など、バス利便性を向上させるためにバス事業者が行う設備投資を支援する。

③その他

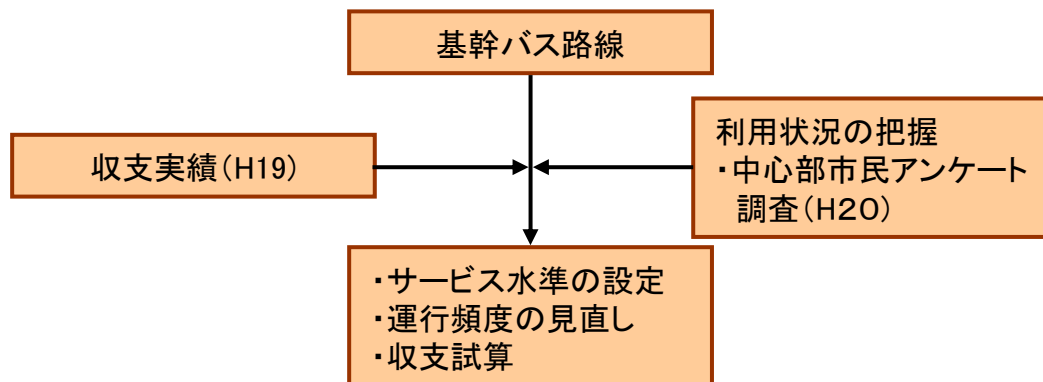
#### 考えられる施策の例

- 仲小路タウンビークルの検討
  - ・秋田駅西口と再開発事業における中通一丁目地区の交流人口の移動の円滑化を図るため、仲小路に両地区を往復するタウンビークルについて中心市街地パークアンドライド推進協議会において検討中である。

## <参考> 中心部におけるサービス水準の設定方法(案)

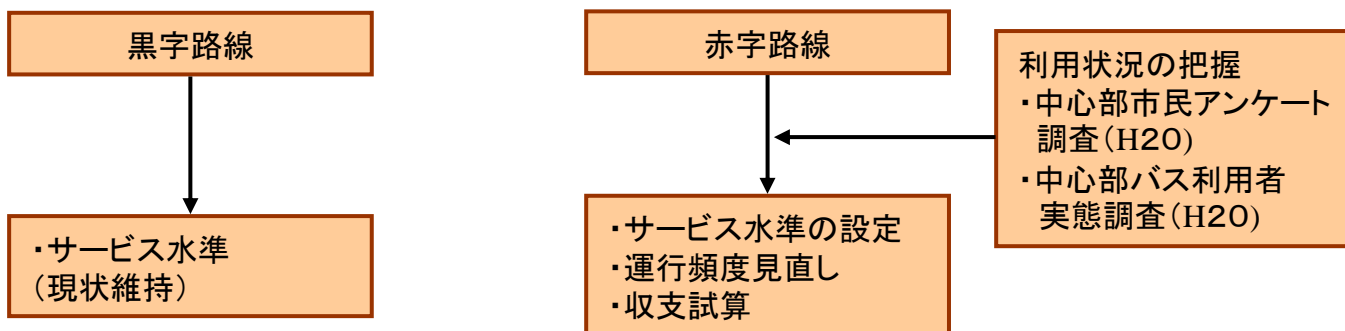
### (1) 幹線のサービス水準の設定方法(案)

- ・幹線について、利用状況に応じたサービス水準を設定し、より利便性が高く、効率的な運行頻度を提案する。



### (2) 支線のサービス水準の設定方法(案)

- ・黒字路線については路線、運行頻度ともに現状維持とする。
- ・赤字路線については利用状況に応じて運行本数を見直す。またそれによる赤字削減額を試算する。



## 5.2 郊外部

### (1) 市民・地元関係者

①廃止バス路線の代替交通をより弾力的に運営できるよう、自らが運営するとともに、積極的に利用することにより支える。

すでに代替交通が導入され、市が運営しているマイタウン・バス西部線、マイタウン・バス北部線についても、順次、市民・地元関係者による運営へ移行する。

#### 考えられる施策の例

- 住民組織や地元関係者(企業等)が参画した組織により、代替交通を運営

### (2) 交通事業者

①廃止バス路線の代替交通の導入および運営に柔軟に対応する。

#### 考えられる施策の例

- 中心部バス路線と郊外部の代替交通のスムーズな乗り継ぎを確保するためのダイヤ及び乗り継ぎ地点の調整
- 代替交通のルート延伸への柔軟な対応

②鉄道路線の維持と利用状況に応じた運行本数を確保する。

▼マイタウン・バス西部線



▼マイタウン・バス北部線



▼公共交通研究会



### (3) 行政

- ① 市民・地元関係者による廃止バス路線の代替交通の公的側面を重視し、その導入および運営を支援することにより、地域住民の移動手段を確保する。

#### 考えられる施策の例

- 市民・地元関係者による代替交通導入検討組織の設立支援
- グループインタビュー等による市民・地元関係者のニーズの把握とこれを反映した代替交通の検討を支援
- 市民・地元関係者による代替交通の運営への補助制度の創設

## 5.3 公共交通空白地域

### (1) 市民・地元関係者

- ①必要に応じて自ら生活交通の導入を検討する。  
自ら生活交通の導入を検討し、導入、運営を行う。

### (2) 交通事業者

- ①必要に応じてバス路線の新設を検討する。  
中心部の公共交通空白地域におけるバス路線の新設については、バス事業者の責任において判断する。

### (3) 行政

- ①必要に応じて市民・地元関係者による生活交通の導入を支援する。  
市民・地元関係者による生活交通の導入費用を支援する。