

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) 参考資料

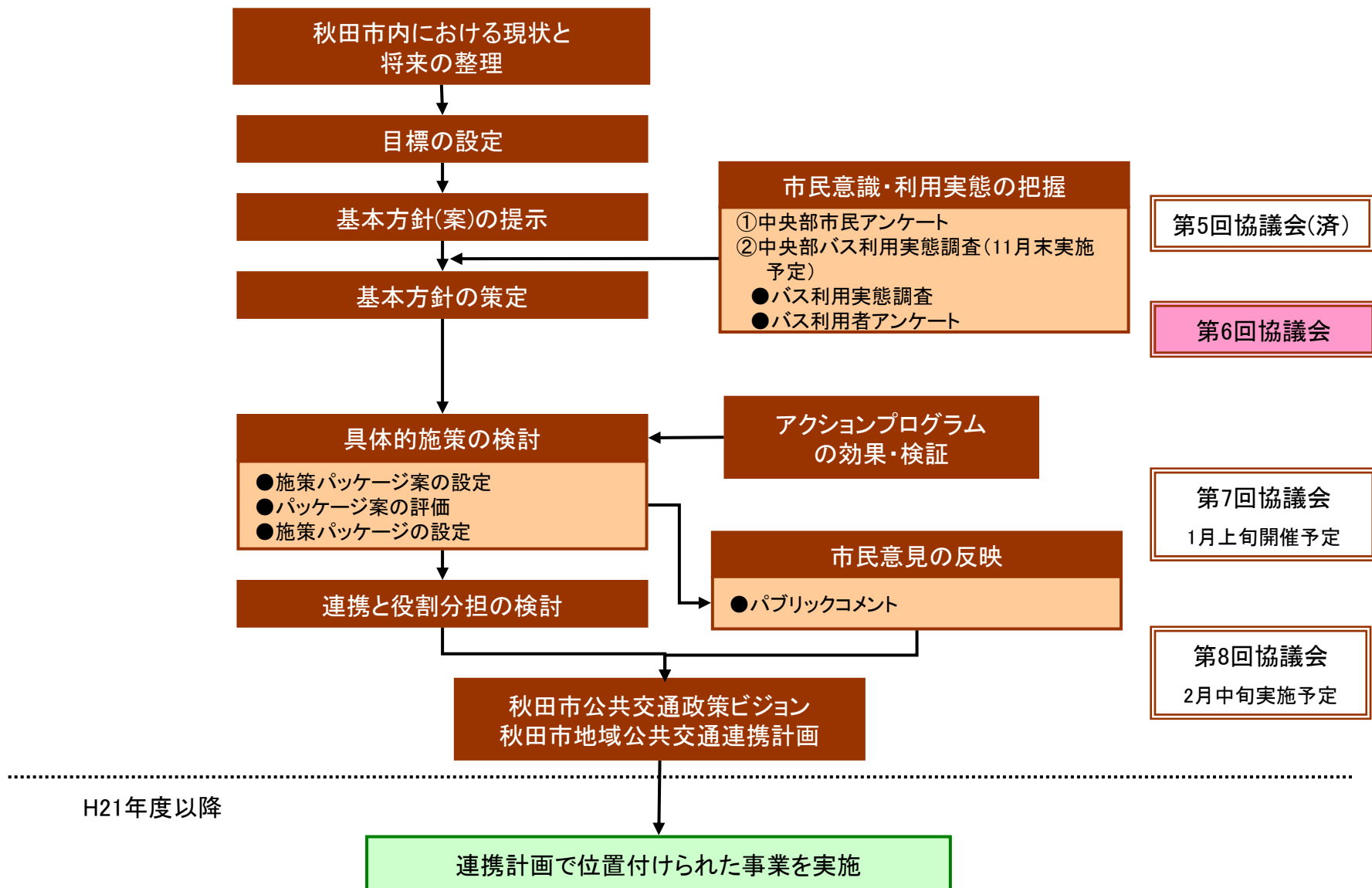
平成20年12月2日

目次

1. 策定フロー(今後)	1
2. 公共交通の将来像及び政策ビジョンの基本方針についてのご意見	2
3. 基本方針に対する具体的な展開についてのご意見で提案された施策	4
4. 協議会参加者として政策ビジョン及び地域公共交通総合連携計画に定めたい事業	6
5. アクションプログラムの効果・検証	7
6. 考えられる施策の例	10

1. 策定フロー(今後)

策定フローは以下の通りである。



2. 公共交通の将来像及び政策ビジョンの基本方針についてのご意見

所属団体等	氏名	ご意見	ビジョンへの反映
東日本旅客鉄道(株)秋田支社	種藤 清隆	P11の中段、そのためには…積極的に推進していく。の主語がないが？	内容を変更した。
社団法人秋田県バス協会専務理事	栗澤 富雄	・基本方針について 全体的に抽象的であり、市民がどのようにイメージするか、不安である。「多様な輸送手段」、「多様な移動手段」、「総合的な交通システム」などの表現は、過度の期待を持たせるのではないか。	内容を変更した。
秋田県ハイヤー協会 専務理事	佐藤 武彦	「環境にやさしく、…」とあるが、「CO2総排出量を抑えるために地球環境にやさしく、…」と具体的に示すべきと考え	内容を変更した。
暮らしを考える女性の会 会長	高橋 敦子	市が標榜としているコンパクトシティの一翼を担うのが公共交通網の整備拡充と考える。	将来的に向けてコンパクトシティ実現を支援する公共交通網が理想と考えている。
秋田県高等学校PTA連合会 会長	菅原 広二	基本方針は、現状と将来予測を考慮しての案になると思いますので、概ね妥当だと思います。ただ、現状を踏まえすぎでの対応でなく、市民が使いやすいような環境作りや、新たに乗客の掘り起こしを行うような企画やアイデアを考えるなどの面にも力を入れて欲しいと思う。 「市民生活を支える交通機関として地域に応じた多様な輸送手段による生活交通の確保」 ※「多様な…」が制度の複雑化(分からない)につながらないか気になる。	内容を変更した。
NPO秋田バリアフリーネットワーク 代表	佐々木 孝	公共交通システムとして「徒歩や自転車」との連携した交通軸の視点は大変良いと思います。望むらくは、この視点が基本方針に具体的に反映されて、具体的な事業として展開されれば良いと思います。	「徒歩と自転車」については交通戦略に盛り込まれるため、戦略と連携し、具体的事業として展開していく。

所属団体等	氏名	ご意見	ビジョンへの反映
秋田市PTA連合会 会長	渡辺 正宏	高齢化社会が進むなか、交通弱者や少子化に伴い、学校の統・廃合も視野に入れた長距離通学児童・生徒を考えた時、公共交通の必要性は当然と考える。当市の公共交通の将来像及び政策ビジョンの基本方針については賛同す	-
秋田老人クラブ連合会 会	和田 清恵	協議会の決定を待つ	-
旭北地区町内会連合会 会長	中谷 久之助	将来像としては、中心市街地活性化基本計画の早期開発に期待する以外に、空洞化著しい大町地区周辺の活性化が望まれないものとするが旭北地区の公共交通はそれに適切な施策でありたい。	中心市街地活性化基本計画も考慮して施策を検討している。
国土交通省東北運輸局秋田運輸支局	大滝 和彦	<p>1. 「公共交通政策ビジョン」と「地域公共交通総合連携計画」の関係について 活性化再生法による連携計画は、特に期限は設けておらず、短・中・長期的な施策を網羅したもので構わない。従って、特に政策ビジョンと連携計画を分けて考える必要はないものと考えます。</p> <p>2. 政策ビジョンと「秋田市地域総合交通戦略」について 「公共交通にとどまらず、市民が多様な移動手段を状況に応じて利用できる総合的な交通システム」について確認したところ、自転車の活用があげられるとの回答があった。自転車交通に係る専用レーンの確保や、駐輪場の整備等について、総合都市交通戦略及び本協議会での位置付けがどのようになるのかが、はっきりしない。</p> <p>3. 連携計画及び総合事業における協議会委員の尊重義務について 総合事業における実施義務が強調されすぎていると感じた。法的には尊重義務が課せられているものの、実際には各事業主体が合意・協調して事業を遂行する、言い換えれば、協議会での議決（過半数）において強制的にやらせるということではなく、全員合意の基に事業を遂行すべきと考えている。 従って、法的な尊重義務はあまり表面に出さないほうが良いと思う。（協議会参画義務を含めて）</p>	<p>1. 「公共交通政策ビジョン」と「地域公共交通総合連携計画」の関係について 連携計画は、短・中・長期的な施策を網羅したものとし、政策ビジョンと連携計画を同じものとする。連携計画に基づく「総合事業計画」（各年度認定）において、具体的な事業計画策定を行う。</p> <p>2. 政策ビジョンと「秋田市地域総合交通戦略」について 自転車交通に係る専用レーンの確保や、駐輪場の整備等自転車施策については交通戦略で位置づける。</p> <p>3. 連携計画及び総合事業における協議会委員の尊重義務について 実効性のある実施計画として位置づけたいため尊重義務については方針に明記する。</p>

3. 基本方針に対する具体的な展開についてのご意見で提案された施策

所属団体等	氏名	ご意見	ビジョンへの反映
秋田県ハイヤー協会秋田支部 支部長 あさひ自動車(株) 社長	佐藤 武義	タクシー業界の立場からバス事業者の不採算路線が明確に示されている現状で、バス事業者が市の補助金を受けても不採算では他の交通機関(例えばタクシー)に依頼しても現状の法規制下では経営的に困難と判断する。 それは、北部地区で実施しているジャンボタクシー使用の乗り合いタクシーの認可基準、また運行管理基準、損害賠償等々の規制がある以上、一事業者では対応は難しい。 したがって、業界共同企業体(JV)での対応とかジャンボタクシーに限定しない方法、あるいは、全国的な問題でもあるので過疎地における市民の足としての公共交通に対する規制緩和の要望等が必要になると思われる。	郊外不採算路線については委託方法を検討が必要。JVでの対応は現在事例が無い。
秋田県ハイヤー協会 専務理事	佐藤 武彦	少子高齢化により、需要の拡大が望まれない運送業者にあたっては、新たな事業投資が難しい状況にある。よって、「協業」と「分業」を強く意識して展開することが必要と考える。 例えば、乗合タクシーを実施するにも今後は増車を見込めない状況にあるが、地域のタクシー事業者による共同企業体(JV)による運行には可能性があると考え。但し、クリアする法的な問題が残される。(運行管理や損害賠償など)	郊外不採算路線については委託方法を検討が必要。JVでの対応は現在事例が無い。
秋田県高等学校PTA連合会 会長	菅原 広二	1. 料金などを単純化し、わかりやすく利用しやすくする。(安心して利用できる) ・相当の区間(範囲)を均一料金にする。例えば、秋田駅から臨海十字路の区間程度の場合は市内どこで利用しても200円とか。 2. バス路線の案内(特に秋田駅前など)に観光箇所などを表示する工夫をする。 ・県外や秋田市外の人への対応。(どの観光箇所に行くにはどの路線の利用が便利) 3. 秋田駅付近に一定の時間でいいので、バス利用や観光案内を行える人員を配置する。 ・以前のようなバス乗車所の一部ではなく少し余裕の感じられる場所。 4. バスの利便性や活性化への取り組みを理解させる活動を推進。(関係機関との連携)	1. 具体的施策展開の中に「ゾーン制料金の導入」を提案している。 2. 具体的施策展開の中の「バス路線・系統、時刻表等のバス運行情報の充実に「観光箇所などの表示の工夫」を盛り込む」 3. 要検討 4. バスの利便性や活性化への取り組みを理解させる活動を推進。(関係機関との連携)
NPO秋田バリアフリーネットワーク 代表	佐々木 孝	より快適で使いやすい移動手段の実現はここでは主にバスや自動車にかたよっていますが、インフラとしての歩道と車道の考え方、自転車交通の考え方(専用道やルール、駐輪場など)、さらに交通信号とその運営方針も大事ではないでしょうか。	自動車は交通戦略で検討し、交通信号と運営方針はバスに関連するものについて必要なものは検討していく。

所属団体等	氏名	ご意見	ビジョンへの反映
秋田市マイタウン・バス北部線運行協議会 会長	永田 賢之助	<ol style="list-style-type: none"> 1. 緊急自動車、営業車、公用車を除き、国道もしくは幹線道路から市街地に入るマイカーは、全面進入禁止にしたい。 2. デマンドバスでは、煩瑣な予約制度は止めて定時運行をはかる。そのためには、利用実績の上がらない時間帯の運行はカット、削減もやむを得ない。 3.健康と省エネ等から鑑み、郊外からの市中心部に入る自転車走行を奨励し、県市道の路側帯に自動車専用レーンを設定する。 4.市内の国道、幹線道路以外を進入禁止にした場合、市街地の住民が所有するマイカーは、車庫証明を厳格にして、路上での駐車は認めない。 5.周辺部から市街地に向かうマイカーには、郊外に一大、無料駐車場を設ける。この拠点を市内走行の路線バスが集散する、バスターミナルとする。 6.そこからのバスの乗車運賃は、全区間均一料金とする。 	ご意見として伺う。
国土交通省東北運輸局秋田運輸支局	大滝 和彦	<p>●将来構想の一案</p> <p>秋田市で予定している市内4箇所の「市民サービスセンター」を結節点として、郊外部と都市部の交通体系を区分する方が考えられる。</p> <p>「市民サービスセンター」にターミナル機能を備え付け、乗換時の利便性向上を図るとともに、設置位置や既存施設を含めた接続道路の整備を図るという考え方。</p> <p>待合い施設や乗降場所と施設を結ぶ屋根付き通路等の考慮、市民サービスセンター施設そのものを待合い施設や情報提供機能、連絡機能を付加したターミナル機能を備えた施設とし、郊外部は特定少数輸送、都市内は不特定多数輸送として接続を考慮した交通システムといったイメージを考えている。</p>	ご提案と同じく、乗継ターミナルを設け、郊外部は特定少数輸送、都市内は不特定多数輸送として接続を考慮した交通システムといったイメージを考えている。乗継ターミナルについては病院や市民サービスセンター等既存施設の活用を考えているが、市民サービスセンターが必ずしも乗継ターミナルとして活用しやすい場所に立地しているわけではなく、また現在、市民サービスセンターにターミナル機能を備えた施設を整備するには費用もかかるため、実現が難しいが、実現に向けて検討していきたい。

4. 協議会参加者として政策ビジョン及び地域公共交通総合連携計画に定めた事業

所属団体等	氏名	協議会参加者として政策ビジョン及び地域公共交通総合連携計画に定めた事業及びその内容	
		(1)短期的(概ね5年以内)に実施見込のある事業(地域公共交通総合連携計画として)	(2)当面実施見込みがないが実施を予定している事業(政策ビジョンとして)
東日本旅客鉄道(株) 秋田支社	種藤 清隆	①実施期間:平成21年度～平成25年度 ②事業内容: ・秋田～土崎間の泉地区の鉄道用地を活用したパークアンドライド整備事業 マイカーの中心市街地への流動を抑制し、バスや鉄道の公共交通利用を促進させる ・秋田～土崎間の泉地区への新駅整備事業 住民要望のある新駅の設置に向け、秋田市と具体的検討の実施 住環境を整えるための路線移設の検討の実施 自動車の渋滞緩和効果の検証の実施 住民アンケート調査等の実施により整備効果の検証を実施	①実施期間: ②事業内容: 合築駅舎への協力…四ツ小屋駅、追分駅、羽後牛島駅、新屋駅の公共施設等との合築計画が都市側から示された場合、鉄道事業者は積極的に協力する。
暮らしを考える女性の会 会長	高橋 敦子	①実施期間:平成21年度～平成22年度 ②事業内容: ・公共交通活性化の推進を図るためのリーディングプロジェクトとして市職員のノーマイカーデーの実施。部局ごとに実施日を設定し一般市民の通勤通学の妨げにならないように配慮。 ・休日乗車限定買い物バス回数券(利用時間制限なし)の販売。	回答無
秋田市PTA連合会 会長	渡辺 正宏	回答無	公共交通の将来像の中で、環境のことを言及しているため、ハイブリットカーの導入等を検討。
秋田老人クラブ連合会 会長	和田 清恵	①実施期間:平成21年度～平成25年度 ②事業内容: 高齢者の移動手段としての公共交通確保のための利用促進を図るため、各種定例会合を徹底的に活用し、会員の意識を高める。	①実施期間:平成21年度～平成25年度 ②事業内容: 当連合会内の地域別組織に利用促進の事業を5年間に涉り促進するよう指導する。
秋田市マイタウン・バス北部線運行協議会 会長	永田 賢之助	①実施期間:平成21年度～平成23年度 ①事業内容: 1.通勤、通学時間帯を除き、省エネ、小回りの効くマイクロバスの導入。 2.町内を小回りする新設バス路線を検討し、利便性を確保する。 3.将来展望は、利用者の増加に尽きるが、まずは郊外のバス路線周辺の人口増加を考えるべきである。緑豊かな環境で野菜、花を栽培して、生活に潤いを指向する市民も目立っている。こうした人々を郊外農村部に呼び込み、市内中心部あるいは商店街との交流を活発にするようにする。県庁、市役所を中核にする半径6～8キロの市街化調整区域の指定を解除し、既存の集落付近の安価な土地を自由に購入できるようにする。空屋敷や隣接する休耕田の活用も考えられる。	①実施期間:平成24年度～平成27年度 ②事業内容: 1.老人福祉行拡充の一環として、現在、免許返上者にとられているタクシー乗車1割引制度を、3割引以上を導入してほしい。 2.昼間のバス利用者の増加を図るために、郊外にランドゴルフ、ゲートボール等の健康スポーツ施設を設け、定年後の生活行動の活発化を促す。 3.結論として、農地を捨てて離村しなければ生活できない現農政は、一刻も早く改めるべきである。農業生産で経済的に豊かな生活が得られるならば、農村人口は復活する。ひいてはこれが、バス利用者にも及ぶと私は思う。
秋田市建設部 部長	鎌田 金作	①事業期間:平成21年度～ ②事業内容: ・道路管理者として定める事業はなし ・利便性向上施策に関して バス停留所屋根設置に係る占用許可基準の弾力的運用(市道) バス停留所周辺の排除雪	—
副市長	大山 幹弥	①実施期間:平成21年度～ ②事業内容: ・車両購入 ・モビリティ・マネジメント 協議会が事業主体となり国庫補助事業として実施、市が助成予定	—

5. アクションプログラムの効果・検証

分野	所属団体等	取り組み	取り組みの具体的内容	取り組み結果	効果	ビジョンへの反映
利用者	暮らしを考える女性の会 会長	・公共交通機関の利用促進活動		ガソリン価格の高騰でバス利用に切り替える会員がいたが、最寄りの会員の乗用車に乗り合わせている会員の方が多いのが現状である。	×	「モビリティマネジメントによる意識改革」での継続
		・バス停付近の除排雪状況の確認		降雪期でないため回答不能	-	降雪期後報告をもらう
	秋田県高等学校 PTA連合会 会長	・公共交通機関の利用促進活動	・様々な活動機会を捉えて、公共交通機関の利用促進を会員に働きかける	PTA担当者会議や健全育成委員会等で話題にしている	○	「モビリティマネジメントによる意識改革」での継続
		・高校生の通学手段の実態把握	・通学手段調査の実施について県教育委員会に働きかけるとともに、調査内容や調査対象について市の協力を得て検討する	県教育委員会とは教育懇談会の機会に話題にする予定。調査内容等については、市の意向等を受けてと考えるつもりである。	-	検討結果を待つ
		・バス停付近の除排雪状況の確認	・様々な活動機会を捉えて、バス停付近の除排雪状況についても、秋田市へ情報提供するよう働きかける	ボランティア活動など各校の行事等を行う際、関係機関と連携するよう働きかける。	-	降雪期終了後報告をいただく
	秋田市PTA連合会 会長	・公共交通機関の利用促進活動	・秋田PTA連合会の様々な活動機会を捉えて、公共交通機関の利用促進を会員に働きかける	会議の席上や、各専門部の会議の際に利用推進を促すものの、目に見えた反応はなかなか把握できない。但し、従来より通学等での利用はあるので、関心がないわけではないと考えている。引き続き機会を捕まえ、働きかけをしたい。	△	「モビリティマネジメントによる意識改革」での継続
		・バス停付近の除排雪状況の確認	・秋田PTA連合会の様々な活動機会を捉えて、バス停付近の除排雪状況についても、秋田市へ情報提供するよう働きかける	今年度は積雪もなく、心配された状況にはなっていない。しかし、積雪が多かった場合、単位PTAでの対応を図っていきたい。また、情報収集については、専門部経由で事務局に集約できるよう体制を整えたいと考えている。	-	降雪期終了後報告をいただく
	秋田老人クラブ 連合会 会長	・公共交通機関の利用促進活動	・お互いに利用促進し合う。	平成20年度の全クラブの代表者が参加する総会、リーダー研修会等で啓発した。	○	「モビリティマネジメントによる意識改革」での継続
		・バス停付近の除排雪状況の確認	・道路維持課による除排雪の実施 ・付近住民に依頼。降雪時の除雪実施 ・重機による排雪時バス停の除雪の実施	上記の会合や正副会長会、理事会、女性部会等で実施を啓発した。	-	降雪期終了後報告をいただく
	旭北地区町内会 連合会 会長	・公共交通機関の利用促進活動	・旭北地区町内連合会・平成20年度総会(4/30)その他の会合などに各町内会長に利用促進の呼びかけをする。 ・大町地区・山王地区・高陽地区の地区ごとに、公共交通利用の具体策を検討	旭北(大町)周辺においては、関心が薄いのが、山王・高陽地区も同様 継続して呼びかけをする	×	「モビリティマネジメントによる意識改革」での継続
		・バス停付近の除排雪状況の確認	・地区内の各町内会長に実情確認と、協力の要請をする	特に問題なく、再度協力要請をする	-	降雪期終了後報告をいただく

分野	所属団体等	取り組み	取り組みの具体的内容	取り組み結果	効果	ビジョンへの反映		
交通事業者	東日本旅客鉄道(株) 秋田支社 総務部長	・パークアンドライドの取り組み		平成20年6月6日、秋田市との第1回目の勉強会を実施	-	-		
		・駅舎合築等まちづくりへの協力		平成20年6月6日、秋田市との第1回目の勉強会の席上で、新屋住民要望がある旨秋田市から説明を受けたが、具体的な要望等はない	-	-		
		・新駅の設置協力		平成20年6月6日、秋田市との第1回目の勉強会を実施 今後も勉強会を開催する。	-	-		
		・バスダイヤや増便等		具体的な要望等があれば検討	-	-		
	秋田中央交通(株) 専務取締役	・乗務員のマナー向上対策の実施	・社内講習会の開催		4月 サービス向上運動時営業所で実施	○	ビジョンには盛り込まないが継続をお願いする	
		・乗り継ぎダイヤの設定による円滑な運行確保			4月 北部4路線・乗合タクシーとの乗り継ぎ実施	○	反映済み	
		・安心、安全で、環境に優しいバスの運行	・アイドリングストップバスの導入等による環境等への配慮			76両導入済み(全251両)	○	「モビリティマネジメントによる意識改革」での継続
			・グリーン経営認定取得による環境面の配慮に努める			21年1月更新予定 燃費 18/6月 3.06km、19/6月 3.29km、20/6月 3.32km	○	「モビリティマネジメントによる意識改革」での継続
		・小系統、多運行方式の検討	・北部4路線の廃止に伴う秋田駅から飯島北間を増便運行の効果を見ながら検討		秋田駅から飯島北 前年比160%	○	反映済み	
		・始発、終発時刻の見直し検討				回答無し	-	
		・バスの待合環境の改善検討			待合所1棟 県営住宅前(新屋西線)	回答無し	-	
		・情報提供	・バス路線や時刻等のHPの充実		4月及び10月時刻改正に合わせ更新 グーグルの地図から探す時刻表検索システム導入予定。観光案内の充実。 時刻表 4月、10月 各4万部 路線図 4月 2万部 配布	回答無し	-	
	・土崎と新屋を結ぶ新規路線の検討				回答無し	-		
	あさひ自動車(株) 社長					-		
	秋田県バス協会 専務理事	・乗務員のマナー向上対策の実施	・バスガイド、運転士を対象に接客マナーアップ講習を実施		平成21年2月実施予定(バスガイド、運転士約90名を対象として、専門講師を招聘して実施)	○	ビジョンには盛り込まないが継続をお願いする	
			・運転者適性診断の実施		平成21年度中、320名を対象に計画的に実施中	○	ビジョンには盛り込まないが継続をお願いする	
		・バス停留所等の整備	・バス停留所上屋の新築・移設等に対する補助		(本年度は補助予定なし)	×	「バス待ち環境の改善」での継続	
			・ポケット時刻表作成に対する補助		秋田中央交通(株)ポケット時刻表8万冊の作成費に補助	○	「情報提供の充実」での継続	
		・その他	・秋田駅西口バスターミナル放送設備の整備		平成21年度9月完成し、案内、広報を実施中	○	「情報提供の充実」での継続	
			・秋田駅東・西各バスターミナルに案内人を配置		案内、整理誘導、広報を実施中	○	「情報提供の充実」での継続	

分野	所属団体等	取り組み	取り組みの具体的内容	取り組み結果	効果	ビジョンへの反映
行政	国土交通省東北運輸局 秋田運輸支局 支局長	・ビジョン策定への技術的・財政的支援	・地域公共交通活性化・再生総合事業(国土交通省所管)による支援を検討	ビジョン策定への支援として、平成20年度地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金の交付が決定された	○	-
	国土交通省秋田河川国道事務所 所長	・公共交通への転換をPR		TDM情報と合わせて、秋田市内バス情報(秋田市HPより)を秋田河川国道事務所HPに11月末バーナー貼り付済み	○	「情報提供の充実」での継続
	秋田県建設交通部 次長	・時差出勤の取り組みの拡大		・秋田市内の渋滞緩和のためのソフト対策として、午前9時、9時30分始業の2パターン基本とし時差出勤を行い、交通渋滞の緩和を図ろうとするものである。 ・県庁職員の実施状況は、時差出勤対象者約750名のうち79名(H19実績)が実施しているが、参加者数及び参加率も低い状況となっており、目標に達していない。今後も県庁内、市役所等に再度、積極的な参加を働きかけていきたい。	△	「バスのスムーズな運行確保」での継続(TDM施策による渋滞緩和)
		・(主)秋田昭和線の現道3車線化の検討		秋田昭和線手形山地域における朝の通勤時の渋滞解消を図るため、L=670m間の3車線化を行う。(平成21年度着工、完成)また、冬期の交通安全を図るため、ロードヒーティングの設置を行う。	○	「バスのスムーズな運行確保」での継続(バス専用・優先レーン)
	秋田市建設部 部長	・バス停留所の屋根設置に係わる占用許可基準の弾力的運用(市道の場合)	・バス停留所の屋根設置申請が提出された際は、秋田市道路占用等に関する条例および規則等に基づき迅速に占用許可証を発行する。	申請無し	-	「バス待ち環境の改善」での継続
		・バス停留所周辺の除排雪(市道の場合)	・事業者および地域と連携を図り、降雪時におけるバス停留所周辺道路の除排雪を徹底する	平成20年度道路除排雪基本計画書において、バス路線を優先して除排雪する主要幹線と位置づけた	-	「バス待ち環境の改善」での継続
		・バス停留所周辺歩道の整備(市道の場合)	・土地の協力が得られ場合は、整備を検討していく	該当無し	-	「バス待ち環境の改善」での継続
	秋田臨港警察署 署長	・バス専用・優先レーンの取り締まり強化の検討	・日常の取り締まり体制に組み入れ、指導取り締まりを実施	バス優先レーンである新国道において6週取り締まりを実施しています。運転者の中には優先レーンであることの認識欠如している方もおられますので、今後も取り締まりを実施していきます。	○	「バスのスムーズな運行確保」での継続(バス専用・優先レーン)
	秋田中央警察署 所長	・バス専用・優先レーンの取り締まり強化の検討	・街頭指導を強化し、バス専用及び優先レーンを確保し、公共交通機関の交通流の確保に努める	規制時間の街頭指導を強化し、バス専用レーンの確保に努めた	○	「バスのスムーズな運行確保」での継続(バス専用・優先レーン)
	秋田東警察署 署長	・バス専用・優先レーンの取り締まり強化の検討	・街頭指導を強化し、公共交通機関の交通流の確保を図るなど交通の安全と円滑に努める	バス路線上の違法駐車車両の指導取り締まりを強化して路上駐車車両を排除し交通の安全と円滑を図った。	○	「バスのスムーズな運行確保」での継続(バス専用・優先レーン)
	秋田市副市長	・秋田市地域公共交通協議会の運営	・秋田市地域公共交通協議会の適切な運営により、年度内に、秋田市公共交通政策ビジョンを策定する	6月に第4回、10月に第5回協議会を開催した年度内に策定することとした	○	-
		・部局横断的バス活用策の検討	・秋田市地域公共交通庁内連絡会において、部局横断的なバス活用策を検討する	公共交通機関利用促進のため、市職員のエコ通勤ウィークを11月より実施した教育委員会と郊外部におけるスクールバスの活用について協議した(現段階ではスクールバスの活用は困難)	-	協議中
		・市民に対する公共交通に関する情報提供	・市民に対して、公共交通に関する情報提供に努める。その一環として、秋田駅前バス総合案内システムを供用する	4月1日より秋田駅前バス総合案内システムの供用を開始した	○	-
		・高校生の通学手段の実態把握への協力	・高校生の通学交通手段の実態把握を行うため、秋田県高等学校PTA連合会に対し、アンケートの検討等に協力する	調査内容等について、PTA連合会と協議予定	-	協議結果を待つ
		・バス待ち環境の改善	・事業者と協力し、バス待ち環境の改善検討を行う		回答無し	「バス待ち環境の改善」での実施を検討
公募	秋田タウンマネージメント	・公共交通とイベント開催の連携へ向けた調査、研修会等の実施	・パーク&ライド実現に向けた調査、研修会等の実施 ・クーポン券つき観光マップ等の作成 ・中心市街地内での定額制、無料バスの運行の検討 ・ナンバー制実現へ向けた取り組みの推進	9月6日7日開催のイベント(仲小路JAZZフェスティバル)においてパーク&ライドによる参加を呼びかけた(P&R参加人数等は不明)		

6. 考えられる施策の例

6.1 中心部

6.1.1 交通事業者

I. バス利用環境向上

(1) バス停上屋及びベンチの設置

○現状

- 秋田市内のバス停1505箇所中、149箇所(約1割)でバス停上屋を設置(ベンチとセット)
(ただし、各町内で建てたものの設置数不明)
- 秋田中央交通によるベンチのみ設置は1箇所。各町内で設置したものは設置数不明
- 上屋の建築費については、市立病院前のみ秋田中央交通で費用負担の上建設(費用約70万円)。
その他は市交通局よりの移管。
- 秋田大学医学部附属病院では大学病院が設置。

▼北都銀行前のバス停上屋



▼秋田大学医学部附属病院のバスターミナル
(平成19年12月完成)



○他都市事例

● 広告収入でバス停にシェルターを設置

全国では横浜市や岡山市、名古屋市で、九州では福岡市内の昭和通り等で、バス停に上屋や壁、ベンチを設ける際に壁を広告版として活用し、その広告収入を設置費用や維持管理費用に充てるといった工夫をしている。

① 横浜市の事例

横浜市と契約した民間事業者(エムシードウコー株式会社)が、バス停留所上屋に広告板のついた上屋を設置し、そこから得られる広告料収入により、バス停留所上屋の整備、維持管理を行っている。市の経費負担は無し。
なお、同市では、バスの座席シート広告も併せて実施している。



資料：横浜市ホームページ

② 福岡市の事例

平成18年11月に、中央区天神の昭和通りで、広告付きバス停上屋(バスシェルター)が設置された。本格実施は九州で初となる。都市景観にマッチしたデザインと風雨を遮断するバス停内の快適なスペースが提供される。これもエムシードウコー株式会社によるものであり、西鉄バスの経費負担無し。



資料：西日本鉄道株式会社ホームページ

<参考> エムシードゥコー株式会社によるB-Stop[®]事業について

エムシードゥコー株式会社がバス停上屋の製造、設置、維持管理、広告販売まで全て行う事業である。ただし、広告料収入のみを原資としているため、広告価値の高い人口及び経済集積都市から事業を実施しており国内人口上位50位都市からの設置を進めている。

現在、秋田市は65位ぐらいであり、設置は不可。ただし、今後、事業拡大も検討するとのこと。

○導入方法

- 基幹公共交通軸上や公共施設や病院など利用者の多いバス停への上屋設置
- 上屋だけでなく風よけもついたバス停の設置
- 沿線の病院やスーパーマーケット、コンビニエンスストアと連携し、バス待ち施設として活用。
- バス停に上屋や壁、ベンチを設ける際に壁を広告版として活用し、その広告収入を設置費用や維持管理費用に充てる。
(バス事業者独自で実施)

○設置概算費用

- ・バス停待合室(上屋+ベンチ)
 - 1、「大」12、3人は入れそうなタイプ 約110万円
 - 2、「中」8人位は入れそうなタイプ 約85万円
 - 3、「小」1・2より小さいタイプ 50万円～70万円
- ・ベンチ
無料(寄贈)～15000円位
資料:秋田中央交通ヒアリング結果

(2) ノンステップバス、低床バスの導入

○現状

- ・秋田中央交通で市内を走るバス車両約220両中低床車両は76両となっている。(約35%)
 - ・秋田県内におけるノンステップバスの車両数はゼロ
 - ・東北運輸局管内で4944両中113両(2.29%)導入
 - ・首都圏を抱える関東運輸局管内では18441両中5778両(31.33%)と導入率が高い
 - ・移動等円滑化の促進に関する基本方針(平成18年12月15日告示)において、バス車両(現時点においては、総車両数約6万台)に関し、「平成27年までに、原則として総車両数約6万台のすべてについて、低床化された車両に代替する。また、総車両数の約30パーセントに当たる約1万8千台については、平成22年までに、ノンステップバスとする。」とされている。
- 平成19年3月末現在、バス総車両数に占めるノンステップバスの割合は17.7%となっており、その導入率は上記目標の達成に向けて順調に推移している。

▼ノンステップバス等の車両数の推移(平成19年3月末現在)

(単位：台)

平成 年度末	うちノンステップバス			低床バス			リフト付バス			乗合バス 総車両数
	車両数	総車両数比	指数	車両数	総車両数比	指数	車両数	総車両数比	指数	
4	—	—	—	62	0.1%	—	56	0.1%	—	63,857
5	—	—	—	71	0.1%	—	95	0.2%	—	63,263
6	—	—	—	150	0.2%	—	141	0.2%	—	62,568
7	—	—	—	231	0.4%	—	171	0.3%	—	61,861
8	19	0.0%	—	451	0.5%	—	235	0.4%	—	61,171
9	145	0.2%	—	840	1.4%	—	250	0.4%	—	60,354
10	433	0.7%	—	1,395	2.3%	—	278	0.5%	—	59,426
11	840	1.4%	—	2,115	3.6%	—	290	0.5%	—	58,669
12	1,289	2.2%	100.0	2,877	4.9%	100	326	0.6%	100.0	58,348
13	2,294	3.9%	178.0	5,106	8.5%	177.4	407	0.7%	124.5	58,273
14	3,835	6.5%	297.5	8,095	13.8%	281.4	488	0.8%	149.7	58,801
15	5,432	9.3%	421.4	10,492	18.0%	364.7	554	1.0%	173.0	58,335
16	6,974	12.0%	541.0	13,144	22.5%	456.9	6005	1.0%	185.5	58,119
17	8,539	14.5%	670.2	16,237	27.5%	564.4	682	1.2%	209.2	58,430
18	10,359	17.7%	806.0	19,434	33.1%	675.5	743	1.3%	227.9	58,735

※指数は、交通バリアフリー法が制定された平成12年度を100とする。

低床バス及びノンステップバスについては、バリアフリー新法の移動等円滑化基準の適合車両のみ掲載した。

○他都市事例

多数導入実績有り。

- ・「低床バス」は、床面の地上面からの高さは65cm以下であって、スロープ板及び車いすスペースを1以上、乗降口と車いすスペースとの間の通路の有効幅は80cm以上であること等、バリアフリー新法の移動等円滑化基準に適合するバスをいう。



- ・「リフト付バス」は、中扉に設けられたリフトを使って、主に車いす使用者の乗降を円滑に行うことができるバスをいう。



- ・「ノンステップバス」は床面の地上面からの高さが概ね30cm以下であって、バリアフリー新法の移動等円滑化基準に適合するバスをいう。



○秋田市における施策展開

- ・車両の更新にあたりノンステップバス、低床バスへ随時切り替え
- ・国の補助を活用
- ・高齢者の利用が多い路線(沿線に病院がある路線)、時間帯に走行させる。
- ・車高が低いことから積雪時の除雪が必要。
- ・「平成27年までに、原則として総車両数約6万台のすべてについて、低床化された車両に代替する。また、総車両数の約30パーセントに当たる約1万8千台については、平成22年までに、ノンステップバスとする。」とされており、国の目標達成に向けて導入を推進する。

○費用

公共交通移動円滑化設備整備費補助

通常車両価格(ワンステップバス)とノンステップバス車両価格の差額を1/2ずつ国と地方公共団体とで協調して補助

(3)ICカードの導入

○現状

秋田中央交通にはバスと鉄道共通ICカードが導入されていない。
現金及び回数券、定期券による支払いが基本となっている。

バスと鉄道共通ICカードの導入には以下のメリットが期待される。

①利便性の向上

バス、鉄道ICカードにより、交通の利便性が向上することは、都市の利便性、さらには都市生活の魅力の向上につながることを期待される。

②交通渋滞対策

バス、鉄道のICカード導入により、一人当たりの乗降時間が短縮され、バス自体のスピードアップにつながるほか、パーク・アンド・ライド(K.Park)との連携を進めることにより、マイカーからバス利用への転換を図ることで交通渋滞の緩和が図られることが期待される。

○交通系ICカード導入による一人当たりの乗降時間短縮効果

現金等利用時の一人当たりの降車時間:約2.67秒

交通系ICカード利用時の一人当たりの降車時間:約1.78秒

(札幌市の実証実験結果)

③中心市街地の賑わいの確保

バス、鉄道へのICカード導入により、乗り降りや乗り継ぎ利便を向上させ、都心部へのアクセスの改善を図るとともに、交通系ICカードと中心市街地の周辺商店街の割引制度等を連携させることにより、中心市街地への入れ込みを回復させ、賑わいの確保が図られることが期待される。

○他都市事例

①関西圏

平成18年より、民鉄・地下鉄・バスによる「PiTaPa」とJR西日本による「ICOCA」の相互利用が可能。

「PiTaPa」では、各事業者ごとに利用回数、利用額、利用区間の指定やキャンペーンに応じた割引を実施。また、京阪電気鉄道、阪急電鉄等では、「PiTaPa」に対応した自社グループのクレジットカードで乗車した場合、運賃に応じたポイントを付与する施策を実施。

②首都圏

平成19年3月よりJR東日本による「Suica」と民鉄・地下鉄・バスによる「PASMO」の相互利用が開始された。

③高松琴平電気鉄道

ICカード「IruCa」では、利用回数に応じた割引(1回目から)や鉄道・バスの乗継割引を実施。また、高齢者、学生、身体障害者・介護者用に割引率を高めた種類も発売。

④伊予鉄道

・ICカード「ICい〜カード」では電車・バスを利用した場合、通常の運賃から10%を割り引いた運賃が自動的に精算される。市内電車(坊っちゃん列車を除く)及びバス(都心循環東南線・東西線・平和通り線)の利用については1日300円(小児150円)で1日フリー乗車券のサービスを自動的に受けられる。

・デパートなどの加盟店での使用も可能

※その他地域においてもICカードの共通化・相互利用化が進んでいる。

▼「PASMO」



▼「IruCa」



▼「ICい〜カード」



⑤鹿児島市(鹿児島県)ほか 5事業者

- ・かごしま共通乗車カード「Rapica」&「いわさきICカード」は各社路線バス、市電、一部フェリー等旅客船で利用でき、主に以下のサービスが受けられる。

- ①発売・積み増し時のプレミア:発売時及び積み増し時に1割のプレミアが付加される。
- ②ICカード導入に伴う新たなサービスとして、乗継割引(バスとバスの場合は5%割引、市バスと市電の場合は40円(小児20円)を割引。ただし、同一事業者の場合に限る。
- ③利用運賃額の1%がポイントとして積み増し時に付加される。

(②、③は「ラピカ」のみ)

- ・鹿児島市交通局の市バス・市電における収入額に占める回数券・定期券(紙製からICカード化した券種)の割合が増加しており、ICカードの普及拡大が見られる。
- ・また、紙製回数券の発売中止により、精算に係る人件費や販売委託店手数料などの経費節減が図られた。
- ・鹿児島市交通局におけるICカード導入費用は、車載機器、ソフト開発等に計2億1,800万円(うち、バス1億3,900万円、市電7,900万円)で、このうちバスに対して国・県・市から3,299万円の補助。

▼「Rapica」

バスも電車もらくらくピッ!

かごしま共通乗車カード
ラピカ
Rapica
Ride and Pay intelligent Card
〔ラピカ〕は鹿児島市交通局、南国交通、JF九州バス3社の乗車カードの愛称です。

平成17年
4月1日
スタート!
3月22日(火)
発売開始

乗る時
ピッ!

降りる時
ピッ!

軽いタッチ!

「Rapica」は、カードリーダーに触れるだけで精算(運賃差引)ができます。

今までの紙製回数券がICカードに変わります。

★整理券は必要ありません。★バスケースに入れたままでもOK!
ICカードの導入にあわせて紙製回数券の販売は終了します。

Rapica(かごしま共通乗車カード)は、鹿児島市交通局・南国交通・JF九州バスの共通乗車カードとしてご利用いただけます。また、いわさきコーポレーション・林田バスでもご利用できますが、サービス内容が一部異なりますのでご注意ください。

図.「かごしま共通乗車カード ラピカ」パンフレット(表紙)

出典:鹿児島市交通局資料

○秋田市での施策展開方針

- ・秋田中央交通、JR東日本、商業施設で使える共通ICカードの導入。
- ・JR東日本の「Suica」との相互利用ができると望ましい。
- ・国・県・市からの補助金も加えた導入費用の検証が必要(導入費用が高額)

Ⅱ. バス運行情報提供の充実

(1) バス路線・系統の番号表示

○現状

- 秋田中央交通ではバスの行き先で表示されている。



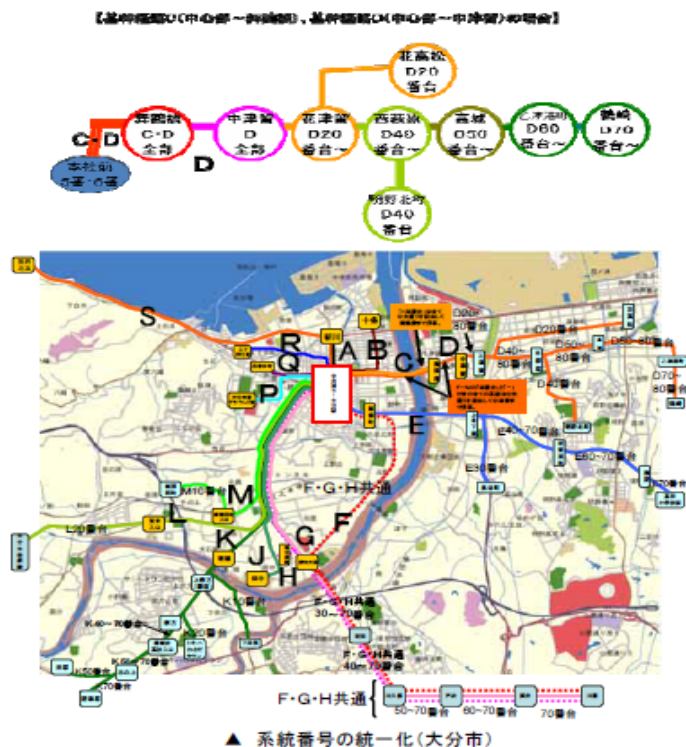
○他都市事例

①大分市の事例

システムのネーミングや番号統一化でわかりやすく
大分市では、これまでは別々であった市内の主要なバス事業者2社の系統番号を次のようなルールで、統一化することで、あまりバスに乗り慣れていない人も、目的地までのバスを簡単に探せるように工夫している。

【系統番号の設定ルール】

1. 大分駅前を中心に、北方向から時計回りに、A系、B系、・・・とする。
(電話で聞き間違いやすい“M”と“N”はどちらか片方のみ、ゼロと似ている“0”や、1と似ている“1”は使わない)
2. 各系統がその先で支線に分かれる時に、枝番の2桁の数字をつける。
3. 時刻表に記載するほか、施設やお店のホームページなどにも掲載を働きかける。



② 福岡市の事例

福岡市内を運行する西鉄バスでは、方面別に番号・色分けをしており、バス停表示、インターネットHP、携帯サイト等で情報が統一されている。

終点を表わしています。



主な経由地を表わしています。

方面別に番号・色が異なります。

前は降車専用です。



真中から乗ります。



整理券を取りましょう

カードを通しましょう

○秋田市における施策展開

秋田市のバス路線・系統は基本的に放射状になっており、方面別に分類しやすい。
各方面別路線で色分けし、記号、番号を決める。さらに系統別に番号分けを行う。
バス行き先表示として行き先に加えて路線記号を表示させる。

▼方面別路線で色分け、記号、番号分類例(一部路線のみ表示)

秋田駅西口			
記号	乗り場	NO	路線名
A	①番	1	中央交通線(県庁・八橋・大川反車庫方面)
		2	空港リムジン
		3	泉山王環状線(山王回り)
B	②番	1	泉ハイタウン線
		2	臨海営業所線
		3	県立プール線
C	③番	1	神田旭野線
		2	神田土崎線
		3	添川線
		4	泉山王環状線(泉回り)
D	④番	1	秋田温泉線
		2	仁別リゾート公園線
		3	手形山経由大学病院線
E	⑤番	1	ニツ屋福島線
		2	大住みなみの団地線
		3	上北手線
		4	茨島牛島環状線
		5	檜山大回り線
		6	ノースアジア大学線(明田・築地経由)
		7	桜ガ丘線
		8	中北手線
F	⑥番	1	寺内経由土崎線
		2	臨海経由土崎線
		3	將軍野線
		4	堂ノ沢線
		5	東営業所線
G	⑦番	1	新屋線
		2	新屋西線

▼秋田市におけるバスの行き先表示(案)

新屋線表示例

新屋案内所 卸町経由	G-11
----------------------	------

新屋高校 新屋案内所経由	G-12
------------------------	------

新屋西線表示例

新屋案内所 県庁市役所経由	G-21
-------------------------	------

○費用

各種情報版、HP、携帯サイト、バス停の時刻表の更新等の費用が発生

(2) バス路線・系統時刻表等のバス運行情報の充実

- わかりやすいバス路線・系統図作成と携帯電話・インターネットでの公開、各バス停での掲示

○現状

- 秋田中央交通で既存バス路線図(紙媒体)発行。(路線の主要系統のみの表示)(今年4月 2万部 配布)
- 秋田中央交通でインターネットHPでのバス停時刻表検索可能
- 秋田中央交通でポケット時刻表(紙媒体)発行。今年(4月、10月 各4万部)

▼バス停から探す時刻・料金表

秋田中央交通 Akita Chuokotsu

Home 路線バス リムジンバス 高速バス 定期乗光 貸切バス

バス停名から探す時刻・料金表

検索結果名

■乗降りするバス停名から探す検索

1. 50音

2. 乗車のバス停

3. 50音

4. 降りるバス停

県庁市役所前

時刻表

乗車口	番線	路線名	出発	到着	片道料金	
					大人	子供
秋田駅西口	番線	県庁中央交通線 平日	06:44	06:53	180円	90円
秋田駅西口	番線	県庁中央交通線 日祝	06:44	06:53	180円	90円
秋田駅西口	番線	寺内経由土崎線 平日	07:00	07:09	180円	90円
秋田駅西口	番線	県庁中央交通線 平日※	07:02	07:11	180円	90円
秋田駅西口	番線	寺内経由土崎線 日祝	07:05	07:14	180円	90円
秋田駅西口	番線	サンパーク・県庁・新国道経由将軍野線 日祝	07:15	07:24	180円	90円
秋田駅西口	番線	新屋西線 平日	07:15	07:24	180円	90円
秋田駅西口	番線	県庁中央交通線 平日※	07:17	07:26	180円	90円
秋田駅西口	番線	臨海経由土崎線 全日※	07:20	07:29	180円	90円
秋田駅西口	番線	新屋西線 日祝	07:25	07:34	180円	90円
秋田駅西口	番線	県庁中央交通線 平日※	07:26	07:35	180円	90円
秋田駅西口	番線	県庁中央交通線 平日※	07:27	07:36	180円	90円
秋田駅西口	番線	サンパーク・県庁・新国道経由将軍野線 平日	07:30	07:39	180円	90円
秋田駅西口	番線	県庁中央交通線 平日※	07:32	07:41	180円	90円
秋田駅西口	番線	新屋西線 平日	07:35	07:44	180円	90円
秋田駅西口	番線	県庁中央交通線 平日※	07:35	07:44	180円	90円
秋田駅西口	番線	寺内経由土崎線 日祝	07:40	07:49	180円	90円
秋田駅西口	番線	山王商業高校線 平日	07:40	07:49	180円	90円
秋田駅西口	番線	新屋西線 平日	07:40	07:49	180円	90円
秋田駅西口	番線	県庁中央交通線 平日※	07:42	07:51	180円	90円
秋田駅西口	番線	県庁中央交通線 平日	07:43	07:52	180円	90円
秋田駅西口	番線	県庁中央交通線 日祝	07:43	07:52	180円	90円
秋田駅西口	番線	寺内経由土崎線 平日	07:45	07:54	180円	90円
秋田駅西口	番線	県庁中央交通線 平日※	07:47	07:56	180円	90円
秋田駅西口	番線	県庁中央交通線 平日※	07:49	07:58	180円	90円
秋田駅西口	番線	サンパーク・県庁・新国道経由将軍野線 平日	07:50	07:59	180円	90円
秋田駅西口	番線	山王商業高校線 平日	07:50	07:59	180円	90円

▼秋田中央交通 バス路線図



○他都市事例

①大分市の事例

バスマップを広告媒体として活用し、広告収入でバスマップの費用を賄う。

1年目、補助金を活用して作成し、市報配布ルートを活用して市内全戸(19万世帯)に配布。

2年目からは印刷会社が発行主体となり、県や市は配布ルートの確保や広告集めの協力で支援。



補助金を活用して制作し、市報の配布ルートを活用して市内全戸(19万世帯)に配布しました。

▲ 大分市のバスマップ(2006年)

資料：大分県



路線図は、1年目をベースにしたため制作費は大幅に安くなりました。2年目からは印刷会社が発行主体となり、県や市は配布ルートの確保や広告集めの協力で支援しています。

▲ 大分市のバスマップ(2007年)

資料：大分県

② 福岡市の事例

福岡市内でバスを運行する西鉄バスではバス路線の方面別に番号・色分けをおこなっている。インターネットHP及び携帯サイトでバス停時刻表検索可能な他、市内の全バス停に写真のような停車するバス路線・系統の紙の路線図(停車バス停+料金)を掲示している。

終点を表わしています。



主な経由地を表わしています。 方面別に番号・色が異なります。

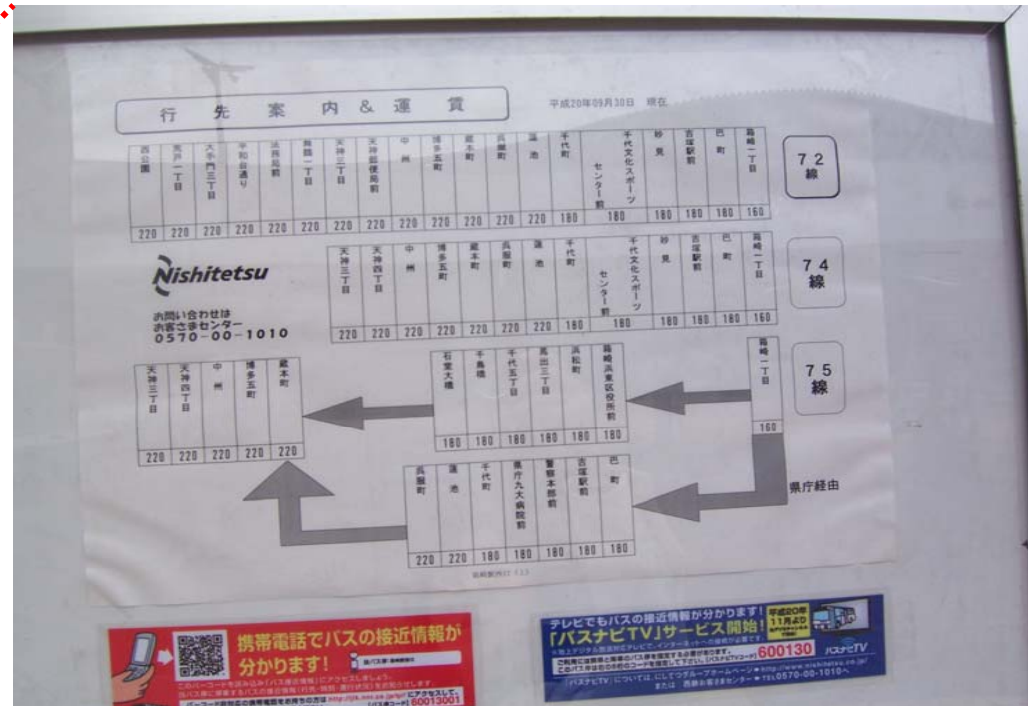
前は降車専用です。



整理券を取りましょう

真中から乗ります。

カードを通しましょう



○秋田市での施策展開方針

各方面別路線で色分けし、路線番号を決め、系統別に番号を分ける。

①バスマップの作成

- ・高齢化社会を迎えた中、高齢者が調べやすいようにパソコンや携帯電話による情報提供だけでなく、道路や目的地となりそうな地域の施設などと一緒に、バス路線とバス停、さらにお得なサービスなどの情報をわかりやすく示したバスマップを作成。
- ・ダイヤやルート変更に応じたこまめな修正をおこなう。
- ・県外、市外から来た人にもわかるように観光箇所などの情報を盛り込む。
- ・バスマップを広告媒体として活用し、広告収入でバスマップ費用を賄う。

○有力なスポンサー

- ・酒造メーカー(飲酒運転防止運動としての意義)
- ・大規模集客施設や病院(駐車場不足の解消策としての意義)
- ・地元紙(都市部からの転入者には全国紙の読者が多い)
- ・地元金融機関(社会貢献予算を持っている場合があり、転入者への関心が高いところがある)
- ・携帯電話の代理店、ケーブルテレビ、生協の個人宅配(転入者に関心がある可能性がある)
- ・お土産の製造者、観光施設(駅を利用する出張者などの来県者に関心がある可能性がある)

②バス停に方向性をイメージできる路線図を表示

バス停に時刻表だけでなくバス路線図を掲示(福岡市の西鉄バスのバス停のイメージ)

③インターネットHPでのバス時刻表検索での乗り継ぎへの対応

○費用

- ・バスマップの作成費用は大きさ、デザインによるが概ね数十万程度(場合によっては100~200万円以上)。更新費は初版制作費に比べて小さくすむ。(年2回)
- ・バス停に掲示する路線図の作成費+印刷費用(秋田市内バス定数1505個)

Ⅲ. 利用しやすいバス運賃

(1) 新たな割引制度の導入

○現状

秋田市には現在、以下のバス割引サービスが存在する

- ・高齢者バス優遇乗車助成事業(秋田市 介護・高齢福祉課)
満70歳以上のかたは、1冊1,000円分の高齢者専用回数券(ゆうゆう乗車券)を600円で毎月7冊まで購入できる。申請により「高齢者バス優遇資格証明書」の交付を受け、販売所で回数券を買うことができる。中央交通バス、マイタウン・バス西部線、北部線(予約式乗合タクシー)で利用できる。
- ・高齢者運転免許証返納専用定期乗車券(秋田中央交通)
(らくらくパス) 運転免許証自主返納者で65歳以上のかたが購入可能な定期乗車券 ※購入時、返納証明書が必要。
中央交通全線で利用できる。
(但し、高速バス、リムジンバス、定期観光バスを除く)
1ヶ月:10,000円、3ヶ月:21,000円、6ヶ月:36,000円
- ・便利でお得なその他の乗車券のご案内その他の乗車券 乗り放題乗車券(秋田中央交通)
(一日フリー乗車券) 秋田市内路線で利用できる。(一部を除く)
乗車日1日に限り、何回でも乗車できる。
大人820円、小児410円
- ・ほっぺちゃんカード(あきた共通商品券協同組合)
加盟店で買い物すると、100円毎に1ポイントもらえる。400ポイントたまると「満点カード」として使える。
バス回数券購入時に「満点カード」1枚につき500円として利用可。(協同組合が割引分を費用負担)
- ・イオンモール買い物割引制度
イオンモールで買い物すると、四ツ小屋御所野線(四ツ小屋駅前～新都市交通広場)(休日のみ運行)の通常片道運賃200円が半額の100円になる割引券をもらえる。(イオンモールが割引分を費用負担)

秋田市においてバス割引サービス以外には、他の交通手段で以下のような割引サービスがある。

○自動車(駐車場)

・秋田市商店街共通駐車券(中央街区エリア)

加盟駐車場に駐車し、加盟店にて買い物の際、駐車券を提示すると、買い上げ金額に応じて駐車無料サービス券をもらえる。

○自転車(駐車場)

・駐輪券サービス

秋田市駅前広小路商店街振興組合加盟の大型店舗にて税込1000円以上買い物すると駐輪券が1枚サービスされる。

○他都市事例

①名古屋市

- ・平成18年4月より通常の1日乗車券と比較して安価な、土・日・休日、毎月8日(名古屋市環境保全の日)等のみ利用可能である「ドニチエコきっぷ」を導入。
- ・発売額 大人600円、小児300円(通常発売額 大人850円、小児430円) 通用区間 市バス、地下鉄全線
- ・この乗車券の提示による沿線施設の割引も実施され、平成18年度には当初の予測を大幅に上回る1日あたり18,500枚、全241万枚を発売した。



②八戸市

ショッピングセンター・市民団体(NPO)・バス事業者が連携して利用促進

- ・八戸市郊外の岬台団地と市内の2つの大型ショッピングセンター「ラピア」・「ピアドウ」を結ぶ路線として平成19年4月1日に従来の路線、運賃を見直して開設した。
- ・両ショッピングセンターのバス停で降車する旅客に、乗務員が「得とくチケット」を配布し、それらを店内で提示すると割引等のサービスを受けることができる。
- ・ダイヤは買物時間を想定し、岬台団地発が9時～15時台に1～2本/時、ショッピングセンター発が12時～17時台に1～2本/時設定されている。
- ・同路線の月間利用人員は約5,600人(平成19年4月)から約8,900人(平成19年11月)に増加した。(もともと利用人員の月変動はほとんどなく、増加分は今回の施策効果によると考えられる。)併走する市営バスからの転移に加えて、マイカーからの転移や誘発需要があったと見られる。
- ・「得とくチケット」の割引分はそれぞれのショッピングセンター負担。ショッピングセンターとしては来店客増と駐車場不足への対応を目的として協力している。
- ・2つのショッピングセンターとバス事業者は毎月会議を持ち連絡をとっており、「得とくチケット」の他、共通イベントの開催などでも連携している。
- ・本事例ではNPOがアイディアを出し、バス事業者とショッピングセンターが連携して利用促進に取り組んだ。

○秋田市における施策展開

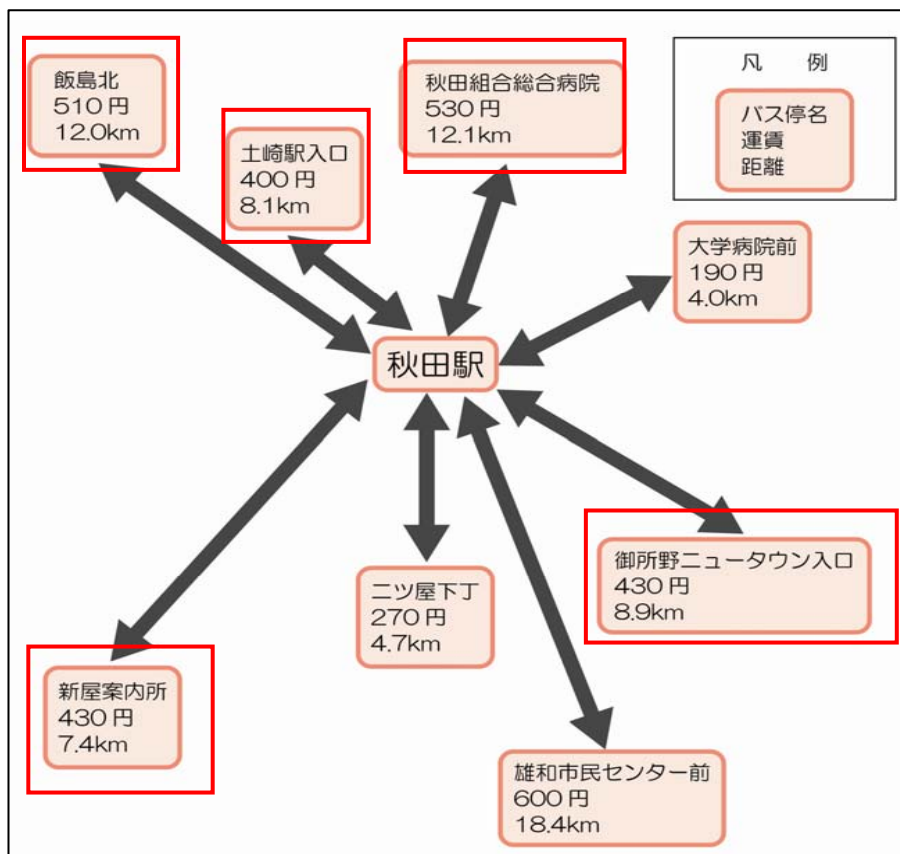
- ・商業施設(中心市街地及び郊外ショッピングセンター)と連携した割引サービスの導入
(中心市街地行き及び沿線にショッピングセンターが存在する路線を対象。割引分はそれぞれの商業施設、ショッピングセンターに負担してもらう)
- ・現在の一泊フリー乗車券の土・日・休日割引による休日利用促進

(2) バスのゾーン制料金の導入

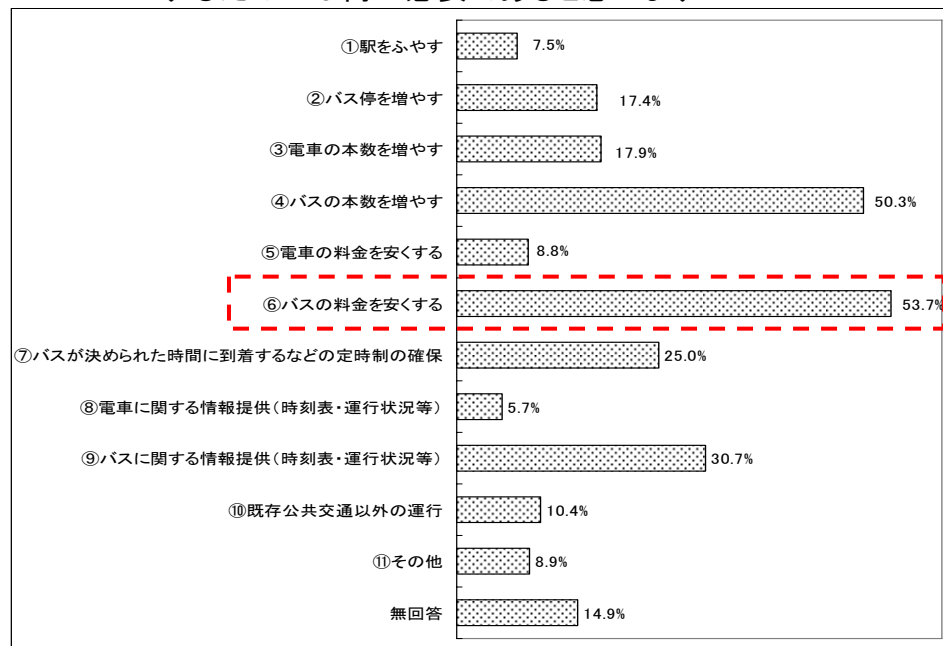
○現状

秋田中央交通では基本的に対距離制料金となっている。

▼秋田市内の主要バス停の秋田駅からの運賃及び距離



▼バスや鉄道を利用して秋田市中心市街地へ行きやすくするためには何が必要であると思いますか



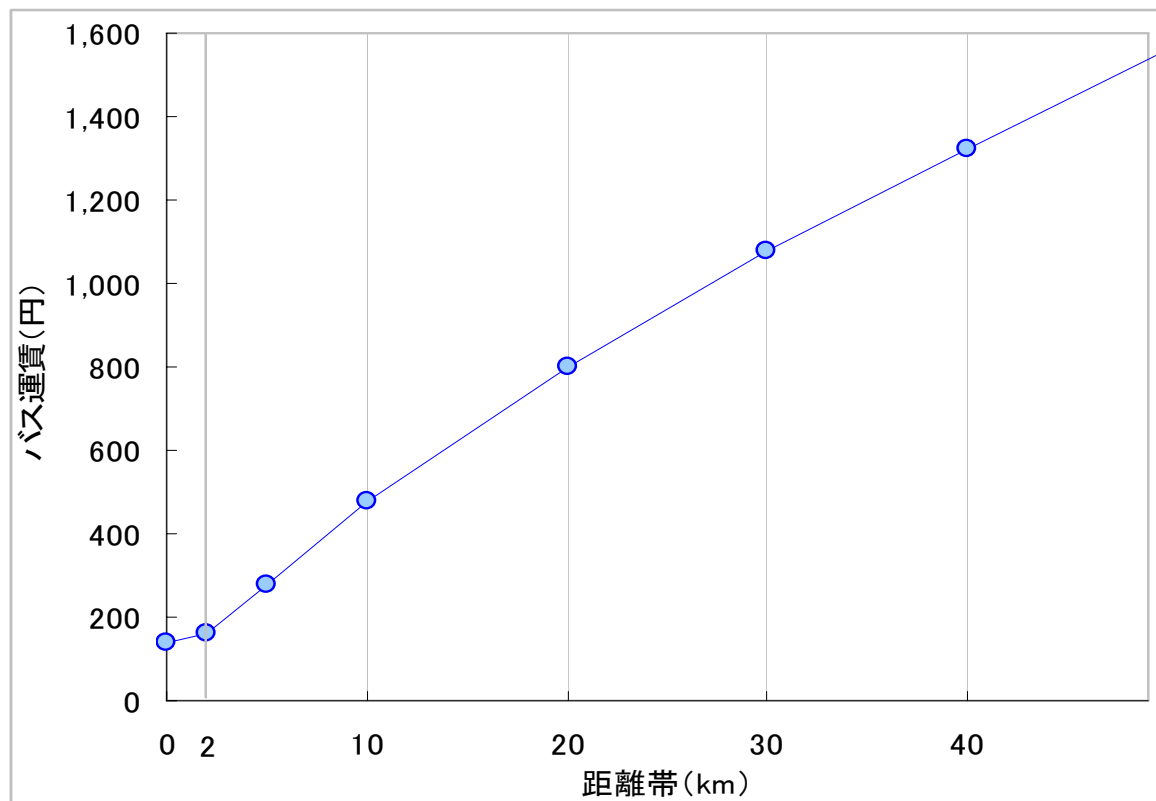
資料: 中心市街地活性化基本計画策定における市民アンケート

秋田市では中心市街地活性化基本計画にてゾーン料金制導入
 ○公共交通を活用した中心市街地内の移動円滑化の促進
 バスのゾーン料金制の導入について検討・実施(平成20年度～)

<参考>秋田中央交通の基本的なバス運賃算出方法

【バス運賃の算出方法】

- ・初乗り運賃 140円
- ・賃率は距離により変わる
 - ～ 2.0km……基準賃率の2倍
 - 2.1～10.0km……基準賃率
 - 10.1～20.0km……基準賃率×0.8
 - 20.1～30.0km……基準賃率×0.7
 - 30.1～ km……基準賃率×0.6
- なお、基準賃率は39円40銭
- ・下一桁を四捨五入・10円区切り
(例: 156円⇒160円、151円⇒150円)



▲基準運賃曲線

<参考> 国内のバス運賃体系一覧

国内のバスの運賃体系は以下のとおりであり、路線バスは対距離区間制や対距離制運賃が主流となっている。均一制運賃は主に大都市部や地方中核都市の中心市街地の路線バスや一部のコミュニティバスで用いられている。

運賃体系	概要
対距離制	距離あたりの賃率と距離を掛け合わせて料金を算定。これに基礎運賃額を加算する場合があります。 金額端数は多くの場合、四捨五入、五捨六入、24捨25入等で調整します。
対距離区間制	短距離と同様だが、距離を区間帯（たとえば10～15kmなど）単位で料金を設定
上限対距離制	対距離制であるが上限金額が決まっているもの
均一制	料金が一律
部分均一制	一定エリア内（もしくは一定額）は均一、それ以外は対距離となる料金設定
ゾーン制	エリア（ゾーン）均一料金とゾーンまたぎ料金の組み合わせで料金を設定。乗り換えは何度でも可能で時間制限を設定するのが一般的。
ゾーン区間制	ゾーン制を基礎に、距離区間帯を設定する。

○他都市事例

①京丹後市(上限対距離制)

バス利用者の減少に伴い補助額は増加を続けたことから、市は大規模な市民アンケートを行い、ニーズを調査、分析。思い切った低額運賃の導入により、乗車人員を増加させ、財政支出を抑制するとの方針を決め、利用者、運行事業者、国、県との協働で、従前最高700円の区間を含め、200円定額バスの運行開始。職員の営業活動の効果もあり、利用者は倍増し、収入は従前と同額を確保。さらに、市は、「公共交通の発展を図ることが、あらゆる発展につながる。」との考えのもと、短期、中期、長期の公共交通施策に取り組んでいる。⇒H19年10月1日市全域に拡大

★実証実験結果(3路線)

(実施前) 9.3万人 ⇒ (実施後) 15.2万人 1.6倍に増加

(実施前) H17.10~H18.9 (実施前) H18.10~H19.9



前年利用者9万3千人から 実証後15万人を突破!!

市民の夢と希望を乗せて

市民の声

上限200円バスのエリア拡大により、丹後庁舎〜網野、峰山〜上常宮、峰山〜三尾、峰山〜長尾、峰山〜久美浜の路線が今年1月から200円以下となり、市民クラブの代表者としていへん感がございます。早速、「施設内に入り込んで」学生が帰らない」といふ声も聞かれています。このことから、多くの市民が200円バスの存在を知っていただけたと思います。

また、高齢者の主な意見として、地町にまだ行く距離についても運賃を上限200円にしてほしいという声が多く聞かれますので、今後は長尾、定常市街への働きかけも行っていきます。さらに、高齢者の乗車も、車を安全に運転し続けることと出来ません。ますます高齢化が進む中であります、公共交通の拡充は全ての高齢者が強く望んでいます。

上限200円バスが軌道を含めた公共交通のさらなる発展を願っております。

京丹後市市民クラブ連合会 会長 吉田 久男



実際に、こんな利用が増え、ますます喜ばれています

- ・高齢者グループでの乗車(高齢者が多い)
- ・駅いっちゃん、おむすびやんとおまんこのお集まり(子どもが多い)
- ・福祉施設での乗車(福祉施設が多い)
- ・市内企業や関係機関による通勤バス(通勤が多い)
- ・KTR(介護)との併用(介護サービスが充実)
- ・観光バス(観光客が増え、観光客が多い)
- ・出張バス(出張客が増え、出張客が多い)
- ・市内企業や関係機関による通勤バス(通勤が多い)
- ・KTR(介護)との併用(介護サービスが充実)

市民の期待へ

丹後バスと京丹後市との協働による上限200円バスの実証運行1年間の利用者数は、当初の予想を大幅に上回るペースで平成19年8月9日に、乗車総数15万人を達成しました。実証の9万3千人を考慮すると乗車総数約10万人となり、市民のみならず事業者も大変喜ぶ結果となり、心より厚くお礼申し上げます。

10月1日より、2年目に入った実証運行では、この1年間の成果を踏まえ、丹後バスが持つ強みを生かして市内全域の丹後バス(及び丹後バス)の運行に拡大してまいります(1日乗車)とご要望にこたえ、新たに拡大で従来の運賃のより少ない200円以下を実現いたします。この取組の成功、存続の可否は関係者の協力とともに、市民の皆様のご意見に基づき、今後ともより分かりやすく、使いやすい通勤バスとなるよう関係者一帯の取組を進めてまいりますので、市民のみならず事業者の一層のご協力をお願い申し上げます。

京丹後市地域公共交通協議会 会長 中山 崇

路線拡大で便利になりました

9月30日までの久美浜駅～峰山駅前間 880円が 10月1日から 200円に

上限200円バスの基本運賃

- 大人(中学生以上) 上限200円
- 子ども(小学生以下) 上限100円
- (ただし、6歳未満のおひさまは保護者1人同伴で1人が無料となります)
- 身体障害者手帳及び療育手帳の提示者・同行の介護者 各上限100円

丹後バス

拡大路線の一例～早速、利用者がますます増えています～

高校生	区間運賃		1ヶ月通学定期券代		3ヶ月通学定期券代	
	9/30まで	10/1から	9/30まで	10/1から	9/30まで	10/1から
三重～口大野～峰山(峰山高校)	460円	200円	14,350円	8,240円	40,900円	17,780円
峰山～佐野～橋瓜(久美浜高校)	710円	200円	20,900円	8,240円	59,580円	17,780円
久美浜駅～海部～峰山(峰山高校)	850円	200円	22,360円	8,240円	63,730円	17,780円
橋瓜～岡人～網野(網野高校)	780円	200円	21,420円	8,240円	61,060円	17,780円

大人	区間運賃		1ヶ月定期券代		3ヶ月定期券代	
	9/30まで	10/1から	9/30まで	10/1から	9/30まで	10/1から
久美浜駅～海部～野中～峰山駅前	880円	200円	32,030円	7,280円	91,290円	20,750円
峰山～メイン前～上常宮(本郷の海城緑の一部)	570円	200円	20,750円	7,280円	59,130円	20,750円
峰山～口大野～延利	590円	200円	21,480円	7,280円	61,210円	20,750円
峰山駅前～口大野～三重(峰山緑の一部)	540円	200円	19,660円	7,280円	56,020円	20,750円
網野～網野～峰山駅前	830円	200円	30,210円	7,280円	86,100円	20,750円

※上限200円バスは、1回乗車200円以下の運賃です。2回乗車(乗継)で400円以下の運賃となります。乗継を越えて乗車する場合は、「区内区間分(200円以下)」+「各区間分(通常運賃)」となります。乗回数券の購入で、ぜひお安くお求めいただけます(例:通学回数券は2千円で13枚乗車です。実質1枚154円)。乗車は200円及び100円の回数券のみ市役所各市民局の窓口、網野駅及び丹後バス車内で買い求めいただけます。

第3版時刻表(冊子)には、路線図・ダイヤ・モデルコース・市営バス情報など情報が満載です

市営バスも運賃が200円以下に(弥生・久美浜路線)

これまで運賃最高300円の市営バスが、10月1日からの乗車から運賃200円以下となりました。詳しくは、第3版時刻表(冊子)をご覧ください。

新丹後市立総合病院

丹後市立総合病院(TEL:0772-82-1800)の1F

丹後市立久美浜病院

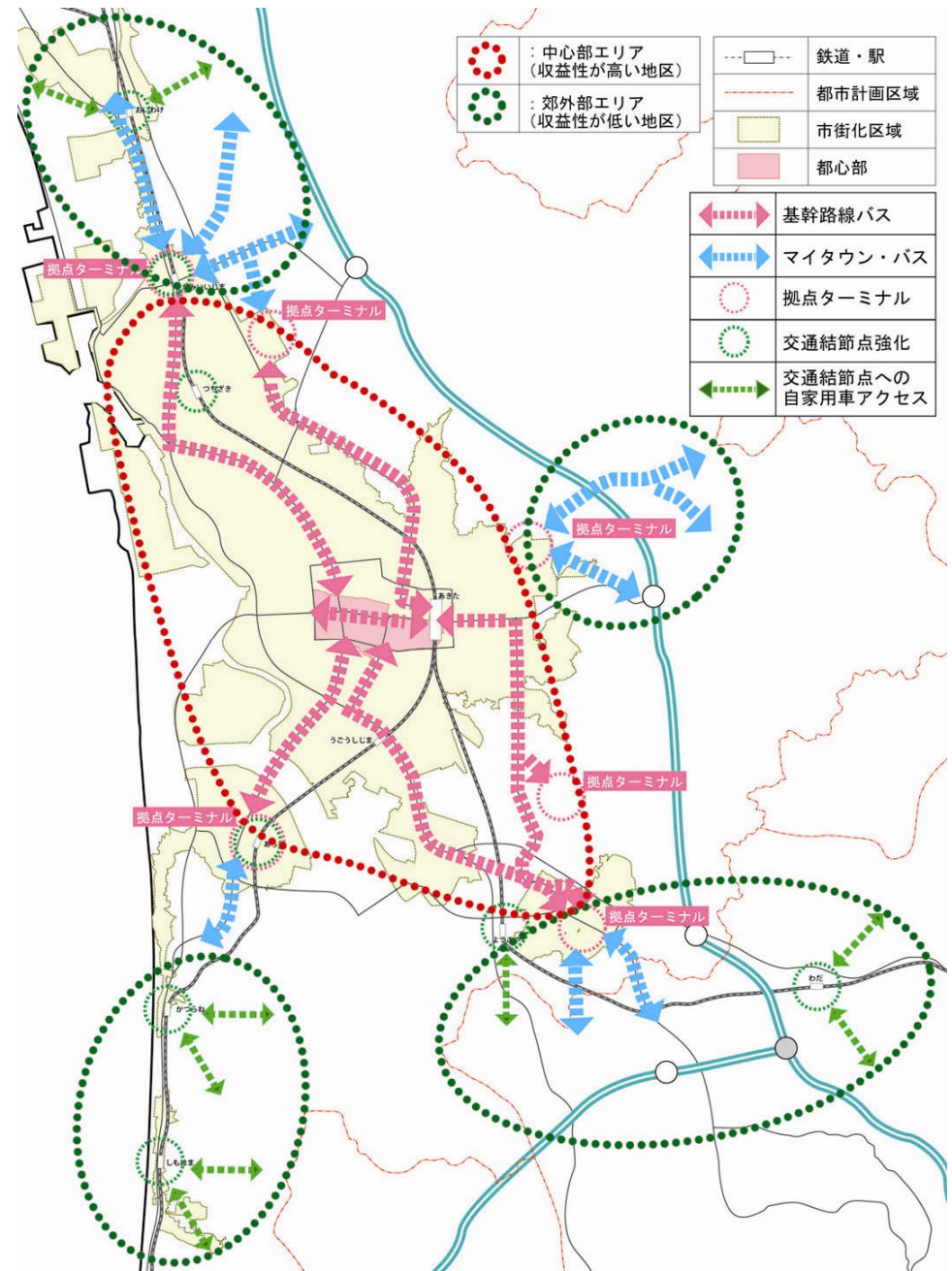
丹後市立久美浜病院(TEL:0772-82-1800)の1F

通院もさらに安く(一例)

現在の停留所名	乗車開始又は乗降開始	実証運賃	実証前運賃
峰山	個人診療所前	580円	850円
橋瓜	個人診療所前	1,050円	480円
網野	個人診療所前	520円	750円
峰山	個人診療所前	340円	850円
網野	個人診療所前	590円	480円
久美浜駅	個人診療所前	310円	480円
網野	個人診療所前	480円	200円
網野	丹後中央病院前	860円	200円
網野	丹後中央病院前	430円	200円
網野	丹後中央病院前	350円	200円
網野	丹後中央病院前	360円	200円
網野	丹後中央病院前	480円	200円
網野	丹後中央病院前	630円	200円
網野	久美浜駅前	1,180円	480円
網野	久美浜駅前	1,120円	480円
久美浜	久美浜駅前	420円	200円
久美浜	久美浜駅前	460円	200円
久美浜	久美浜駅前	350円	200円
久美浜	久美浜駅前	250円	200円
久美浜	久美浜駅前	450円	200円

○秋田市での施策展開方針

- ・現在の対距離制運賃は、運賃が煩雑となるため、ゾーン制運賃とし、わかりやすい運賃体系とする。(運賃体系の変更による収支の変化の分析が必要)
- ・ゾーン制は地帯制とも呼ばれ、路線網を矩形、または同心円状に分けたゾーンで区切って、ゾーンをまたぐごとに運賃が加算されてゆく制度で、区間制の区間を大きく取ったものとも言える。
- ・都心部エリア、市街地エリア、郊外部と3つのゾーンに分けて運賃を設定する。(右図)
- ・主要路線(1、2路線)による実証実験を実施し、効果を把握(新屋線、新屋西線など競合路線が少ない路線を対象)



(3) 地元関係者からの提案による、需要の見込める地域での料金の値下げ

○他都市事例

【金沢バストリガー方式(石川県金沢市)】

- ・北陸鉄道、金沢大学、金沢市の産官学連携により、旭町周辺～金沢大学角間キャンパス間の路線バス運賃を100円とする実証実験を、平成18年4月より実施中
- ・バス事業者による積極的な利便性向上施策の導入を促すため、バス事業者がバス料金の低減や路線の新設・延長・増便など実施する場合には、事前に設定した採算ラインを満たさなければ元に戻すことを約する協定(バストリガー)をバス事業者と地域住民等との間で締結している
- ・平成19年11月30日時点で、対象区間の運賃収入額が基準年度である平成17年度の運賃収入額を超えたことから、平成20年度も継続して路線バスの100円運行を実施していくことが決定している

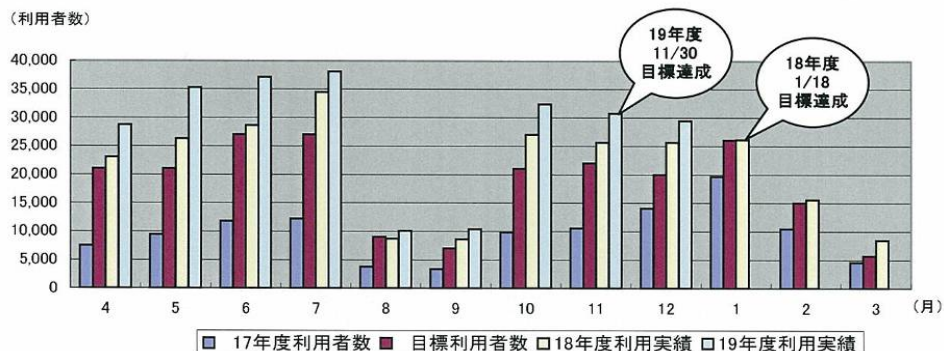
【バストリガー利用実績】

■平成19年度目標利用者数

対象区間内における平成17年度の運賃収入額を上回るために必要な利用者数

目標利用者数	221,687人(189%)
平成17年度推計利用者数	117,090人

■達成状況



6.1.2 市

I. バス及び鉄道の情報提供の充実

(1) モビリティ・マネジメントによる意識改革

○現状

秋田市ではまだ実施されたことが無い。

① モビリティ・マネジメント(MM)の定義

一人一人のもモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向^{注)}に自発的に変化することを促す、**コミュニケーション**を中心とした交通施策。

注): すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向

② モビリティ・マネジメント(MM)のタイプ

○居住地域におけるMM

—「世帯」を対象としたコミュニケーション(狙い: 全般的な交通行動変容)

○職場におけるMM

—「職場の職員」を対象としたコミュニケーション
(狙い: 通勤+業務交通の行動変容)

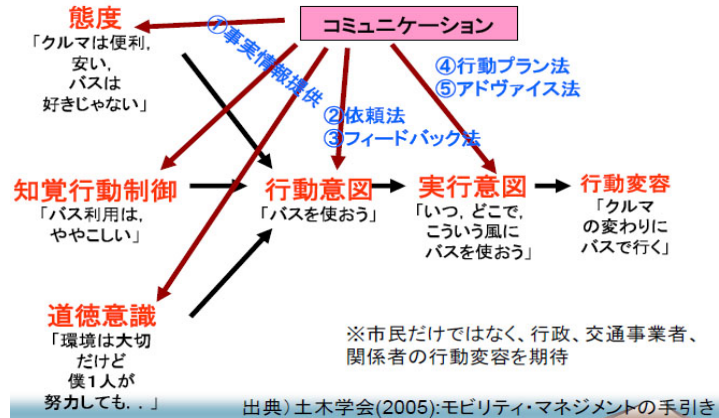
○学校におけるMM

—「小学校・中学校」のMM的授業の実施
(狙い1: 児童の長期的行動変容)
(狙い2: 児童の家族の即時的な行動変容)

○特定路線におけるMM

—利用促進をねらいとしたコミュニケーション

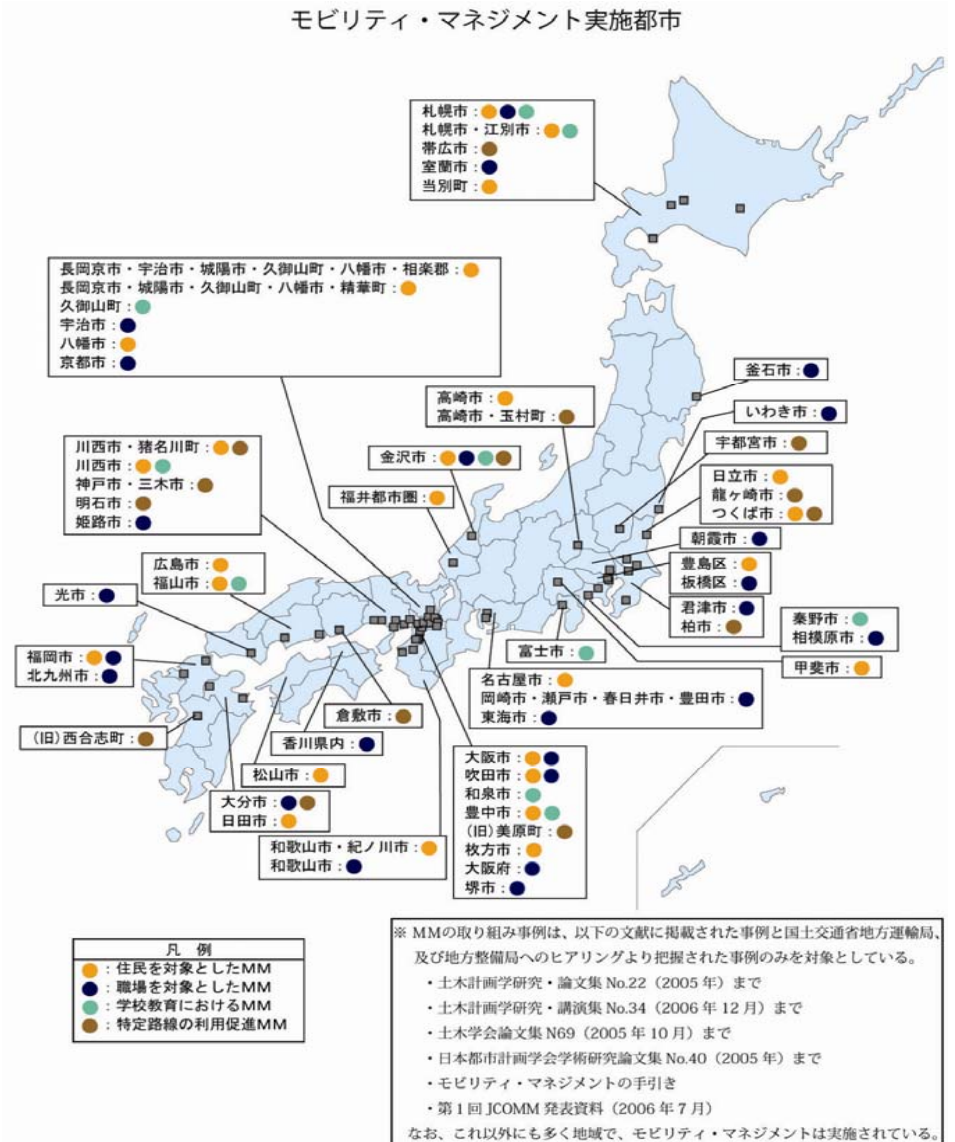
③ コミュニケーションの基本技術



④ 国内外から得られた知見

- ほとんど全ての事例において
 - ・自動車利用が削減
 - ・公共交通利用が増加
 する結果が得られており、
- 約1~3割の自動車利用の削減という結果

▼国内のモビリティ・マネジメントの実施事例



○他都市事例(一部代表事例)

実施種別	実施年	実施地域	実施対象	実施概要	実施効果の概要
住民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施事例	2001	吹田市	既存住民、転入者 (523人)	ワンショットTFP。転入者も対象に含める。	月間のバス利用頻度が80%増加。3年後も効果が継続。行動プランの実施群と転入者の効果が大きかった。
	2002～ 2003	川西市 猪名川町	住民 (717人)	簡易TFP。参加者を分割し各ループ毎に異なるコミュニケーションを実施	平均自動車利用時間が約15%減少。
	2005～ 2006	福岡市	住民 (1,054人)	家庭訪問形式のフルセットTFP。家庭訪問とポスティングのグループに分類。	クルマ利用時間は22%減少、CO2排出量は22%削減。
職場におけるモビリティ・マネジメントの実施事例	2005	京都市	南区・伏見区久御山町の事業所の従業員	共同送迎バスの試行運行に合わせたワンショットTFP。	送迎バスの利用者が約1.74倍に増加、その後本格運行が開始
	2005	宇治市	事業所の従業員 (4,365人)	2回のアンケート調査に基づくワンショットTFP。	宇治地域の鉄道2駅の通勤時の定期外利用者が約29%増加。また中心部で道路混雑が緩和。
学校教育におけるモビリティ・マネジメントの実施事例	2004	富士市	小学校6年生 (180人)	総合学習、修学旅行を活用したフルセットTFP。	児童の公共交通への理解が深まり、利用促進の意識が芽生えた。
	2005	泰野市	小学校5年生 (81人)	フルセットTFP。行動プラン法を活用。	教育現場で導入しやすいプログラムであるとともに、児童の自動車利用の抑制効果等が継続。
特定路線の利用促進のためのモビリティ・マネジメントの実施事例	2005	龍ヶ崎市	コミュニティバス沿線住民(5,000世帯)	ニューズレターの発行とフルセットTFP。	コミュニティバス利用増加数が、前年同期より約75%増加。
	2006	筑波大学	筑波大学生、職員 (約17,000人)	フルセットTFP。学内バスの利用促進を主目的。	利用者数は約2.3倍増加。通勤・通学交通におけるCO2排出量が全学で約12%削減。

<参考>モビリティ・マネジメント施策の種類

モビリティ・マネジメントは、先に説明したように、「自発的な行動の変化」を導くための、「コミュニケーションを中心とした交通施策(政策)」です。しかし、「自発的な行動の変化」をサポートするものであるなら、コミュニケーション以外の次のような様々な交通運用施策も含まれます。

(1)コミュニケーション施策

「自発的な行動変容」を導く最も基本的な方法で、人々の意識や認知にコミュニケーションを通じて直接働きかけ、それを通じて行動の変容を目指す施策です。

① コミュニケーションの要素技術

MMの基本となるコミュニケーション施策は、次のようないくつかの技術の「組み合わせ」で実施することが一般的です。

■ 依頼法

単なる「呼びかけ」であり、こうした呼びかけを行うだけで行動変容の意図が活性化されます。

■ 行動プラン法

行動変容をしたら具体的にどの様に行うかの「行動プラン」の策定を要請する方法で、極めて有効な技術であることが様々な研究によって明らかになっています。

■ アドヴァイス法

行動変容にとって必要な情報を「アドヴァイス」という形で提供する方法です。これにはひとり一人個別のアドヴァイスを提供するもの(個別アドヴァイス法)と複数個人から構成される集団を対象にアドヴァイスを提供するもの(集団アドヴァイス法)があります。

■ フィードバック法

ひとり一人の行動や状況を測定し、それを「フィードバック」することで、自分自身の行動についての注意を喚起し、それを通じて行動変容の契機とするものです。これもまた、集団的なものと個別的なものがあります。

② トラベル・フィードバック・プログラム

モビリティ・マネジメントの代表的なコミュニケーション施策として、トラベル・フィードバック・プログラム (Travel Feedback Program: 以下TFP) と呼ばれる施策が挙げられます。TFP とは、「大規模、かつ、個別的」なコミュニケーション施策の一種であり、複数回の個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策です。

TFP のプログラム形態の代表的なものとして、フルセットTFP、簡易TFP、ワンショットTFP の3つがあります。各TFP の基本的な流れは下図に示すとおりです。

■フルセットTFP

いわば「フルセット」のTFP であり、後述する簡易TFP に事後のフィードバックを加えたもの。最も大きな効果が期待できるが、参加率が低下する傾向にある点を注意する必要がある。

■簡易TFP

一定の参加率と一定の効果の双方を期待できる。最も基本となるTFP。

■ワンショットTFP

簡易TFP から事前調査を削除したもので、予算が限られている場合や、事前調査がなくてもある程度、個別的な情報が提供可能な場合に得策。



図 各TFPのプログラム構成

③ その他のコミュニケーション手法

その他のコミュニケーションの手法としては、次のものがあり、TFP やこれらの手法を組み合わせることで自発的な行動変容を促すことが重要です。

【ニュースレター】

当該地域の交通問題や、交通に関わる一般的な問題についてのコラムなどから構成されています。過度な自動車利用からの行動変容についての基本的な意識に働きかけるものです。

【講習会】

参加できる人数が限られたものとなる傾向がありますが、ニュースレターやマスメディアよりも、より説得的に、多面的な情報、メッセージを提供することができます。

【ワークショップ】

参加できる人数が限られたものとなる傾向がありますが、地域社会や当該組織における、社会学で言われるいわゆる「オピニオンリーダー」の方達の参加が期待できるのなら、「ロコミ」による情報伝達が行われる可能性があり、集計的なレベルにおいても影響が生ずる可能性は大いに期待できます。

【マスメディア】

ニュースレターと同様に、新聞、ラジオ、雑誌などを通して、過度な自動車利用からの行動変容についての基本的な意識に働きかけるものです。

(2)交通整備・運用改善施策

「自発的な行動変容」をサポートすることを目的とした、公共交通の利便性の向上や料金施策など(pull 施策)や、自動車の利用規制や課金施策など(push 施策)を意味します。コミュニケーション施策と適切に組み合わせることで、「自発的な行動変容」をより大きく期待できるモビリティ・マネジメントの展開が可能となります。

(3) “一時的”な交通運用改善施策

財源や合意形成の問題などのために、しばしば、上記の様な「交通運用改善施策」の実施が難しい場合があります。その場合には、それらの施策を「一時的」に実施するだけでも、「自発的な行動変容」をサポートすることができます。

○秋田市での施策展開方針

- ・市街地拡散が進み、自動車の利便性が高い市街地形成が進んだ秋田市において、市全域での居住地域におけるMMは現時点では困難と思われる。
そこで以下の2つを提案する。

MMのタイプ	対象	秋田市での展開
職場におけるMM	行政機関の職員、商工会議所に登録されている事務所 の従業員	通勤、業務目的の自動車利用から公共交通 への転換を目指す
学校におけるMM	市内の小中学校の生徒及 び父兄を対象	児童の長期的行動変容及び 児童の家族の即時的な行動変容を促す

- ・また、アクションプログラムに掲げた公共交通利用促進活動としてPTAや町内会、老人クラブ等の集まりでの啓発を
継続して行っていく。
- ・また、アクションプログラムに掲げたバス事業者のアイドリングストップバスの導入等による環境等への配慮、グリー
ン経営認定取得による環境面の配慮を継続し、環境にやさしい交通であることをPRし、利用促進を図っていく。

(2) バス案内サービスの充実

○現状

- ・秋田駅前バス案内サービス(情報端末機)が秋田駅周辺3箇所に設置され、乗車口、番線、路線名、出発時刻、到着時刻が検索できる。
- ・携帯電話で検索できる、秋田市バス案内サービス携帯版も存在する。
- ・上記、2つのサービスは秋田市の負担によるものである。

秋田駅前 秋田市

バス案内サービス

バス停を50音から探します

バス停の名前の最初の文字を50音から選択します
例：あ

バス停の名前を選択します
例：赤れんが郷土館前

出発時間を選択して「検索」ボタンを押す
例：8時

乗車口・番線・路線名
出発時刻・到着時刻・
片道料金を表示します

そのほかの検索方法

- 主要な施設や目的地からバス停を探します
- 町名・住所からバス停を探します
- 地図からバス停を探します
- リムジン・高速バスの時刻も検索できます

案内図 (情報端末機・設置場所)

秋田駅前改札口、ほほろーと、観光案内所

携帯版 秋田市

バス案内サービス

ダウンロードの間にパケット料金が発生いたします
携帯版 (パソコンではご覧になれません)
<http://akitainfo.jp/keitai/bus/>

上記のQRコードなどから携帯電話で「バス検索サイト」にアクセスできます。

● 左のトップ画面の「検索を開始する」が、「路線バス」の検索サービスです。
「乗り降りするバス停名」を選択入力してください。
「乗り場」「路線」「時刻」の検索ができます。
※「乗り継ぎ」「乗り換え」は検索できません

● 秋田空港までの「リムジンバス」の時間を表示

● 秋田県内高速バス「能代行き」「湯沢行き」を表示

● 秋田県外高速バス「仙台行き」「新宿行き」を表示

お問い合わせ先 秋田市交通政策室 TEL 018-866-2085
FAX 018-866-8814
E-mail ro-urim@city.akita.akita.jp

バス運行に関するお問い合わせ先 秋田中央交通株式会社 秋田市川元山下町6番12号
営業日/月～金 営業時間/8:30～17:00
TEL 018-823-4411・018-823-4413

メンテナンスのお問合せ先 保守管理会社 エスピー・コム株式会社
(年中無休) 営業時間 8:30～18:30 TEL 018-834-7300

宝くじは買かき早くちから勝ち。早くは、早く検査に届いておられます。

○他都市事例

西鉄バスではホームページバス時刻表検索ができ、乗継にも対応



にしてつ時刻表

にしてつグループホームページ



出発地

到着地

のりかえ

時刻表選択

時刻表

香椎

変更

→

姪浜地区

変更

● 押りの時刻検索

のりかえ案内

ご指定の区間の乗り換え経路をご案内します。
注意: こののりかえ経路は機械で検索した結果です。

便数記号: ☆かなり多い ◎多い ○普通 △少ない

経路1 乗り換え回数 1回

種別	乗車バス停・駅	降車バス停・駅	時間	運賃	便数	時刻表
	香椎 <small>MAP</small>	荒戸一丁目 <small>MAP</small>	約 30分	440円	△	<small>時刻運賃</small>
↓						
	荒戸一丁目 <small>MAP</small>	姪浜小学校前 <small>MAP</small>	約 20分	290円	△	<small>時刻運賃</small>

経路2 乗り換え回数 1回

種別	乗車バス停・駅	降車バス停・駅	時間	運賃	便数	時刻表
	香椎 <small>MAP</small>	西公園 <small>MAP</small>	約 30分	440円	△	<small>時刻運賃</small>

● [臨時バス情報](#)

● [ダイヤ改正情報](#)

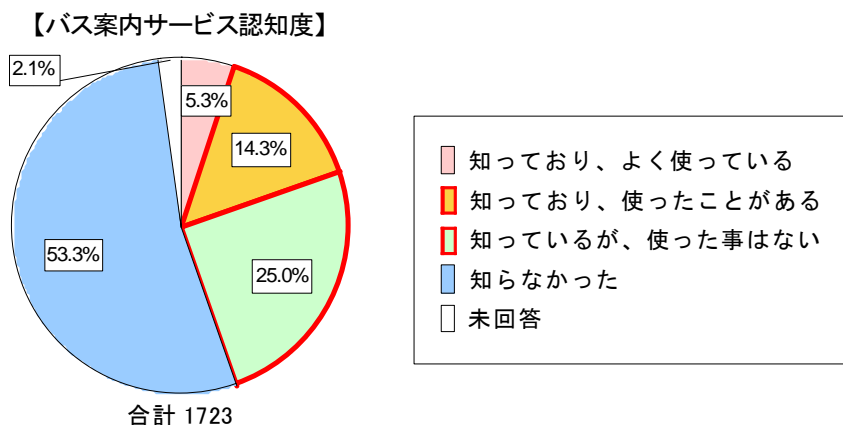


九州各地のバス時刻表をダウンロード



○秋田市での施策展開方針

- ・現在、乗継に対応したバス案内サービスになっていない。そこで乗継に対応したシステムの拡張を検討する。
- ・バス案内サービスの認知度及び利用率が低いので、PRを強化する。



資料: 公共交通利用に関する市民アンケート

6.1.3 交通管理者

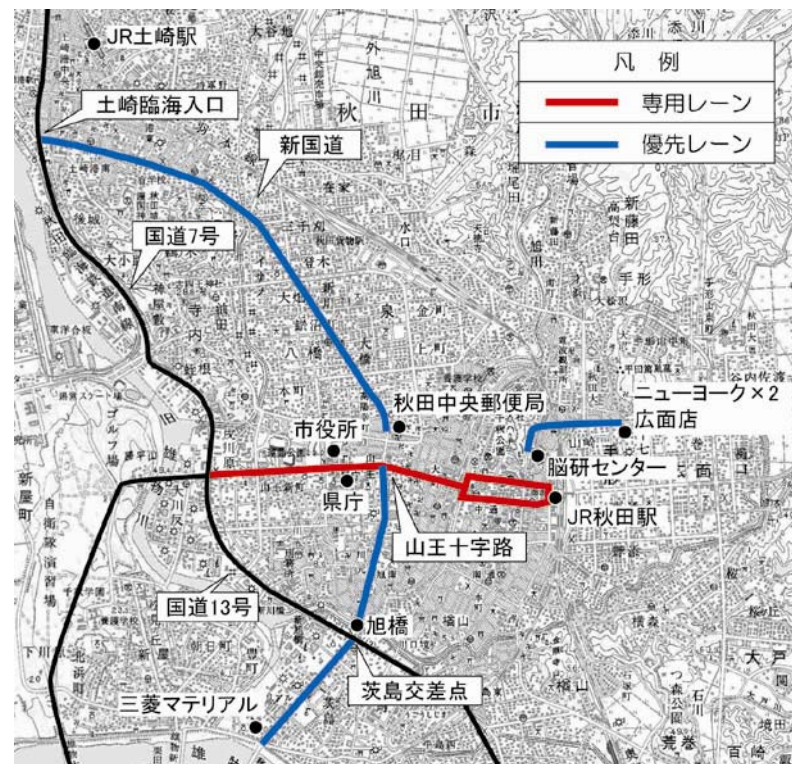
I .バス走行環境の向上

(1)バス専用・優先レーンやバス優先信号システムの導入

- ・交通管理者との連携による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

○現状

- ・秋田市内では下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・手形方面は優先レーンでかつ車線数が片側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。
- ・秋田市内ではバス優先信号システムは導入されていない。



○他都市事例

・浜松市

バス専用レーン全線に、バス優先の信号制御を行う公共車両優先システム(PTPS)が導入されている。また、バスレーンを走行・駐車している一般車両に対しては、案内板で警告されるシステムになっている。

▼わが国で適用されているバス優先方策一覧

名称	説明
バス専用レーン	多車線道路で1車線を指定時間帯にバス専用とするもの。歩道よりの1車線を指定するのが普通だが、歩道から2車線目(大阪市)や中央寄り車線(名古屋市)を指定することもできる。中央線変移を用いた往復3車線以上道路で適用可能。
バス優先レーン	実質的には指定時間帯でもバス以外が走行できる点が異なる。(バス接近時に車線変更できる場合のみ車線変更するという規定)
バス感知器	交差点手前の車両感知器により、大型車(バス)の接近に応じて、交差点の信号制御での青時間延長や赤時間短縮を行う。
バス優先信号制御	連続する信号機間で、バスの平均的な運行速度にあわせて、あらかじめ青信号になるタイミング(オフセット)を調整しておくものと、交差点などで、バスのみ右左折の信号制御をあらかじめ設定しておくもの(専用レーンと併用)がある。
PTPS(公共交通優先信号)	対象バス車両に車載器を搭載し、光ビーコンのアップリンク機能で、対象バス車両を認知し、交差点の信号制御での青時間延長や、赤時間短縮を行う。バスレーン整備、バス優先信号制御や、違反車両警告装置などをあわせて導入することで、総合的なバス優先方策として機能させる。
バス専用道路	道路交通法による片側1車線の道路で時間帯によりバス以外の走行を禁止する道路(大阪市、奈良市、東京都など)ものと、道路運送法による運輸事業者が保有する終日バス以外走行禁止の道路(北九州市、富山市など)がある。トランジットモールは前者に該当する。名古屋のガイドウェイバスは専用道路の一種に区分して解釈することもできる。(法的には軌道法専用軌道)

○秋田市での施策展開方針

- ・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の検討

(新国道へのバス専用レーン社会実験実施。横山金足線(飯島)(H22開通予定)の開通による新国道への影響を踏まえて)

6.1.4 道路管理者

I バスの走行環境の向上

○現状

(1) 時差出勤等のTDM施策の推進

●秋田県では、関係機関や一般企業の方々にも積極的に時差出勤を導入するようお願いしている。

時差出勤導入で期待される効果

○朝の**渋滞を緩和**します

～交通の分散により、ピーク時の交通量が減り、渋滞を緩和します～

○**自然環境の保全**につながります

～速度の向上によりCO₂排出量が抑制され、地球温暖化防止に寄与します～

○生活道路の**安全性を向上**します

～ぬけ道として利用されている生活道路や通学路への入り込み交通が減少します～

○公共交通機関の**利便性を向上**させます。

～バスの定時性確保などの利便性向上に寄与します～

○朝の生活に**ゆとり時間**を生みます

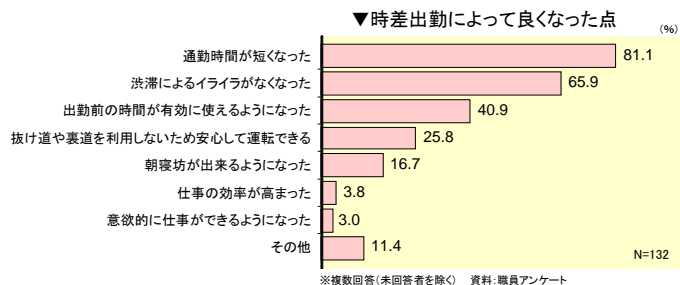
～時差出勤者の朝の時間に余裕ができ、子育て時間など生活のゆとりを生みます～

○通勤時の**ストレスを軽減**します

～通勤時間の短縮や渋滞回避により身体的・精神的負担を軽減します～

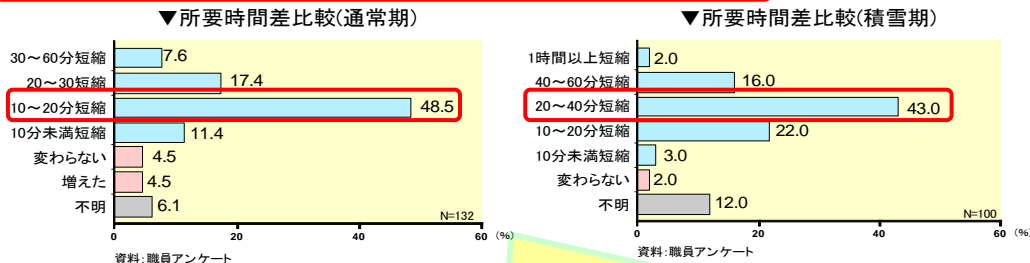
時差出勤の効果について(秋田市内)

■参加者の8割が通勤時間の短縮を実感



- 時差出勤参加者の**約8割**が**通勤時間の短縮効果**がありました。
- 約7割**が**通勤時のストレス軽減**を実感しています。
- 通勤時間の短縮により、**朝の生活にゆとり**が生まれています。

■積雪時の通勤時間の短縮に寄り効果が大きい



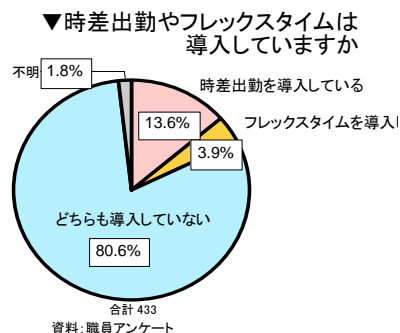
時差出勤による通勤時間の変化は

- 積雪期(冬期)**では、参加者の**約4割**が**20～40分短縮**し、**最大60分以上の短縮効果**もありました。
- 通常期(無雪期)**においても、**約5割**が**10～20分短縮**し、**最大30～60分(約1割)**の短縮効果がありました。

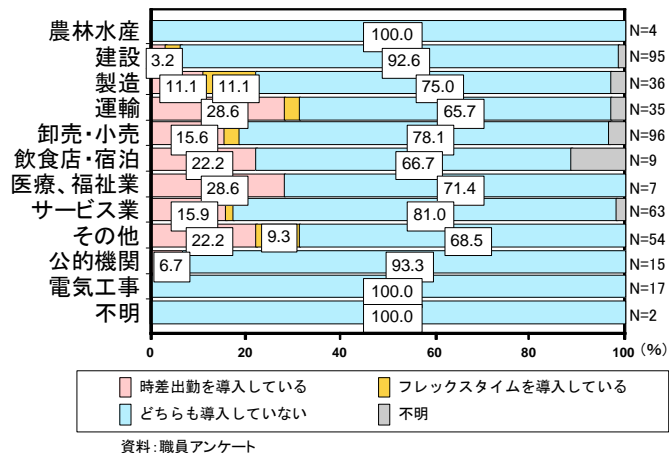
(参考)民間企業の時差出勤導入状況について

■秋田市内の民間事業所・各種団体の約1,000機関を対象に調査を実施(H19. 2)

- 約2割の事業所で時差出勤またはフレックスタイムが導入済み。
- 運輸・医療・福祉業、その他の事業所において導入割合が高い。



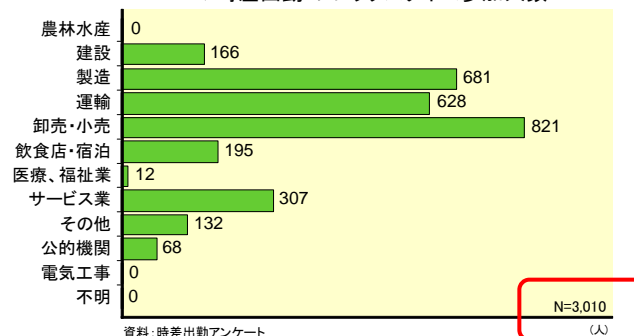
▼事業別導入状況



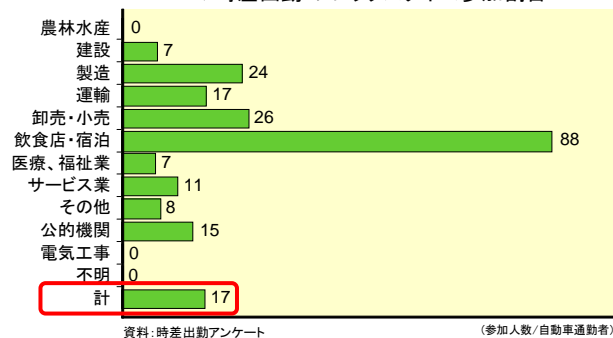
■民間事業所においても、時差出勤等の導入が広がっている。

- すでに時差出勤・フレックスタイムに参加している人数は3,010人。
- 自動車通勤者の約17%に達している。

▼時差出勤・フレックスタイム参加人数



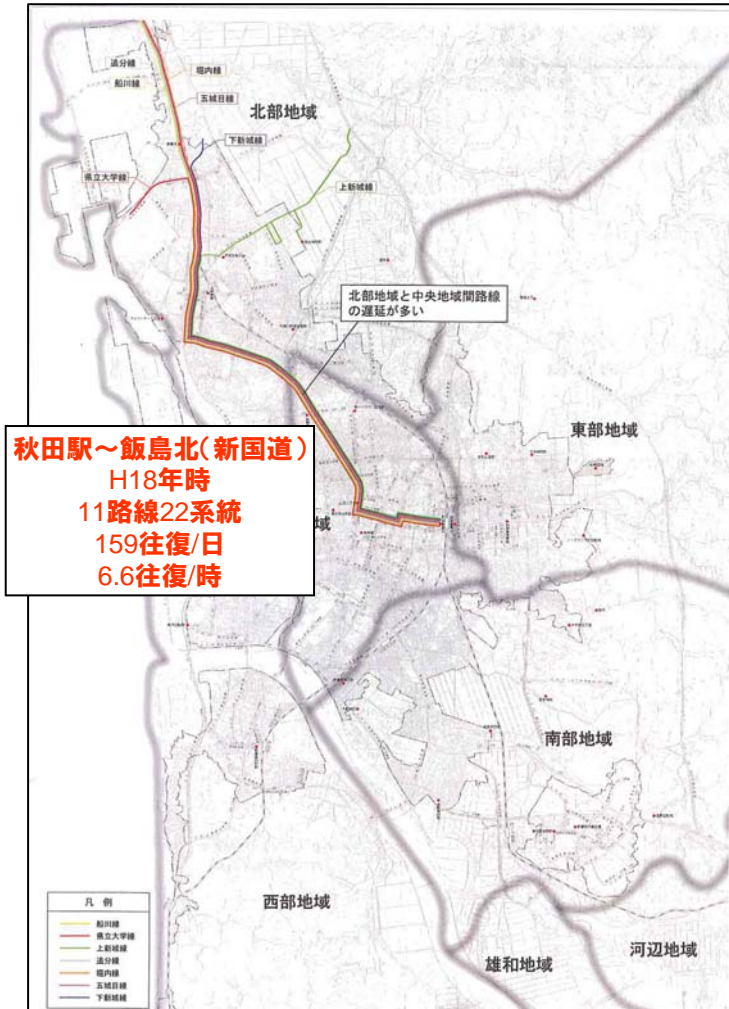
▼時差出勤・フレックスタイム参加割合



(2) 冬期のバスの遅延

冬期は北部地域と中央地域を結ぶバス路線の遅延が大きい
(新国道(土崎臨海～山王十字路)、山王大通り(秋田駅～山王十字路)を通過)

▼冬期に遅延が大きい路線



事業者ヒアリングでも冬期の新国道(土崎臨海～山王十字路)及び山王大通り(秋田駅～県庁市役所前)で遅延しやすいと指摘有り。

事業者ヒアリング結果

- ・基本的に長距離路線は遅延がしやすい。
- ・冬期の遅延の原因は、自家用車による渋滞による場合が多い。
- ・現在、バス路線のある道路は除雪が行き届いており、助かっている。
- ・特に渋滞しやすい区間は、県道56号(土崎十字路～茨島交差点)・山王大通り(秋田駅～県庁市役所前)である。
- ・近年、年間を通してバスレーンに入ってくる自家用車が多くバスの走行性が大きく落ちている。

資料: 秋田市の冬季間における乗合バス輸送サービスの現状と課題に関する調査

○他都市事例

(1) TDM施策による渋滞緩和策

種類	内容	効果
時間の変更(時差通勤) ＜広島市＞	平成7年より国の交通対策本部申合せを受け、官公庁職員のほか、民間企業も含めた時差通勤が浸透しつつある。	ピーク時の交通量がやや準準化し、最大渋滞長についても平成6年の5.8kmから平成9年には3kmに減少。
経路の変更＜浜松市＞	平成9年に車を利用する通勤者に通勤ルートを変更してもらい、渋滞緩和状況を把握する通勤経路変更実験を行った。 その結果、右記のような渋滞緩和効果があり、本格実施に向けた検討が進められている。	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞時間帯が……90分→40分 ・最大渋滞長が……810m→730m ・走行時間が……15分→8分 ・バス運行時間が……14分→5分
共同集配＜福岡市＞	福岡市天神地区では、平成6年から35社の事業者からなる「天神地区共同輸送株式会社」により共同集配が行われている。 地区内に49箇所(平成13年時点)の専用駐車スペースを設け、専用車両により荷さばきが行われている。	<ul style="list-style-type: none"> ・トラック台数……65%減 ・エリア内走行距離……87%減 ・総駐車時間……17%減
交通情報の提供＜広島市＞	公共交通機関の利用促進のために、路面電車やバス等の運行状況等の情報を提供している。 ・移動体インテリジェントロケーションシステム ・iモビリティセンター	—
手段の変更(パーク&バスライド) ＜金沢市＞	金沢市では、郊外の商業施設等の駐車場でマイカーからバスに乗り換えて都心に通勤する「K.Park」と呼ばれるシステムを平成8年度から実施している。 また、ゴールデンウィークには高速道路インターチェンジ周辺に臨時駐車場を設け、兼六園までのシャトルバスを運行することで市内の交通渋滞の緩和を図っている。	平成5年の試行実験では、5分から10分程度の所要時間短縮効果があった。
バスの利用促進とバスレーンの工夫 ＜札幌市、長岡市＞	交通渋滞の緩和とともに、環境負荷の軽減や交通弱者の利便性を向上させるため、各地でさまざまなバス利用促進策が実行されている。 ●札幌市 昭和50年よりバスレーンが設置されているが、平成5年に一部レーンをカラー舗装した。また、北海道警察は、一部の路線に公共車両優先システム(PTPS)と車両運行管理システム(MOCS)を導入した。 ●長岡市 バス利用の促進と商店街の活性化をめざして、平成7年12月の試行を経て、平成8年4月よりお買い物バス券を導入した。このシステムは、市内の商店で2,000円以上の買物をした利用者が、バスの中で取ることができる引換券と引き替えに、その商店からバスの回数券(150円)を受け取れるというもの。	<ul style="list-style-type: none"> ●札幌市 一般車混入率は国道5号で24ポイント、国道12号で8ポイント減少した。導入の結果、平均所要時間が1分26秒短縮し、また路線バスの乗客が12.7%増加した。 ●長岡市 平成9年度には月平均7,000枚の利用があった。 ・新たなバス需要の喚起(バス以外からバスへの転換、新たな外出)……12.1% ・自動車利用からバスへの転換……3.9% ・新たな買物客の創出(新たな外出、他の商業地からの吸引)……12.0%
自転車利用の促進 ＜藤沢市、名古屋市＞	藤沢市では、自転車道、自転車歩行者道などの自転車走行空間の整備を図っている。また、自転車駐車場等を整備し、大量公共交通機関との連携を図ることにより、一層の自転車利用の促進を図っている。	—
大量公共交通機関の連結強化 ＜豊橋市＞	大量公共交通機関等の連結を強化するため、JR豊橋駅前にペDESTリアンデッキを整備するとともに、この下まで路面電車を延伸した。	路面電車、鉄道、バス等と自動車の相互の連結が強化され、利用者の利便性や安全性が向上した。

○秋田市での施策展開方針

- (1) 国道等の主要な幹線道路において朝夕を中心に慢性的な渋滞が発生していることから道路管理者と連携によるTDM施策等の渋滞緩和策の導入
- ・パークアンドバスライド、パークアンドライド
 - ・サイクルアンドバスライド
 - ・自転車の利用促進(自動車からの転換)
 - ・時差出勤の拡大 等

【参考】

新国道の基幹バス導入に向けた車線運用 (リバーシブルレーン)社会実験案

- ・新国道の時間帯別上下線別交通量を見ると、7:00～10:00で上り線の交通量が下り線の交通量を大きく上回っている(右グラフ参照)
- ・そのため、新国道基幹バスの定時性確保に向け、時間帯で車線運用を変更する社会実験を実施
- ・車線運用は、朝ピーク時7:00～10:00で上り3車線(うち1車線をバス専用レーン)・下り1車線運用、その他の時間帯については従来どおりの片側2車線運用とする(右下イメージ図参照)

【課題】

- ・この車線運用で、現行の交通量を処理可能かの詳細な検討が必要。
- ・社会実験を実施するにあたり、現在の各交差点での流入交通量調査等を実施し、それらの結果を用いて、ミクロシミュレーションによる検討を実施。
- ・車線運用上の課題、交通処理面から見た精査を実施する。

【4車線道路のリバーシブルレーン運用事例】

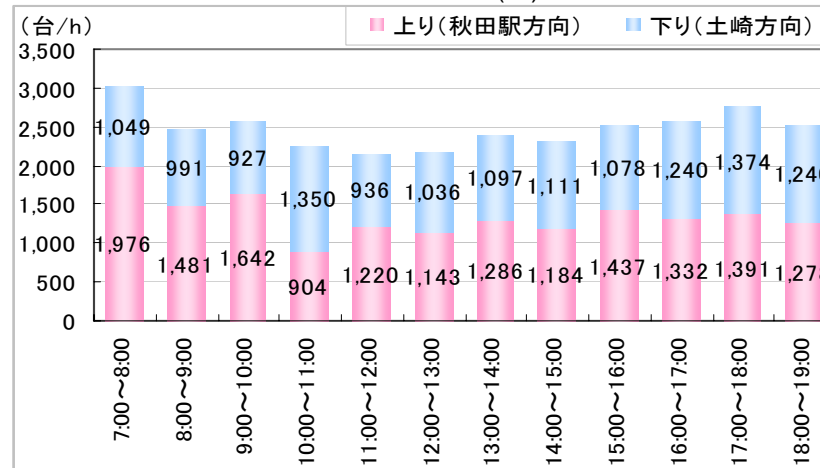
■金沢市市道

(菊川2丁目交差点～鱗町交差点間)

- ・規制区間延長:550m
- ・朝ピーク時(7:00～9:00)都心部方向へ3車線運用
- ・現在運用中



▼H17新国道時間帯別上下線別交通量((主)秋田天王線寺内三千刈)

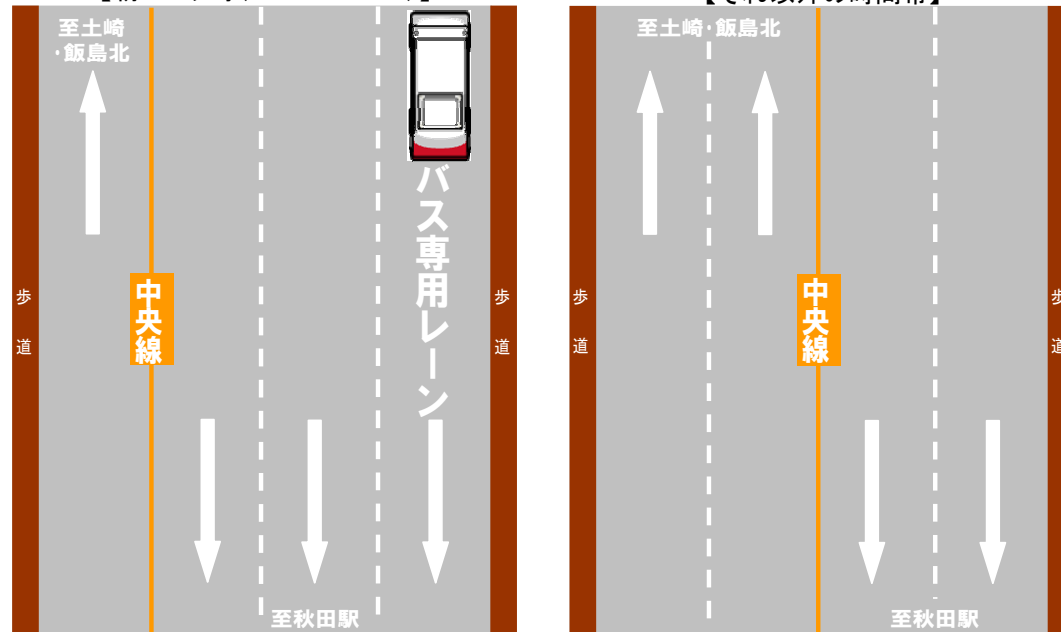


資料: H17道路交通センサス

▼車線運用イメージ

【朝ピーク時(7:00～10:00)】

【それ以外の時間帯】



(2) 道路管理者と連携によるバスの冬期走行性向上

- 秋田県では除雪の車線確保ランクを設定している。(補助国道、県道対象)
- 秋田市では、緊急輸送道路指定、**バス路線**、公共施設配置等から道路を重要度に応じて区分し、さらに豪雪に対応するため、積雪深に応じた作業優先順位を定めている。(市道対象)

▼秋田管内(秋田市・男鹿市・潟上市・南秋田郡)車線確保マップ(平成19年12月4日現在)

秋田地域振興局管内の車線確保状況



▼秋田市道路の重要度と優先順位(除雪)

道路種別	道路の区分	重要度	作業優先順位			
			平常時 (レベル1)	警戒時 (レベル2)	豪雪時 (レベル3)	
車道	主要道路	緊急路線	1	1	1	
		主要幹線			2	
	生活道路	生活幹線		2	3	
		一般生活道路				4
		狭あい道路				5
歩道	主要歩道	緊急路線	1	1	1	
		幹線歩道			2	
	一般歩道	通学歩道		2	3	3
		一般歩道				4

- 平常時(レベル1): 秋田地方気象台発表の積雪深が30cm未満
- 警戒時(レベル2): " 30cm以上50cm未満
- 豪雪時(レベル3): " 50cm以上

<参考>官民が連携した冬期交通向上への取り組み

- 秋田河川国道事務所では、秋田県、秋田市、秋田県警、東日本高速道路(株)、バス事業者、(社)日本自動車連盟とともに「秋田地区道路サービス向上検討会」を組織し、「冬期道路サービス」の向上に向けて官民が連携した取り組みを平成15年度から行っている。

平成19年度の取り組み内容

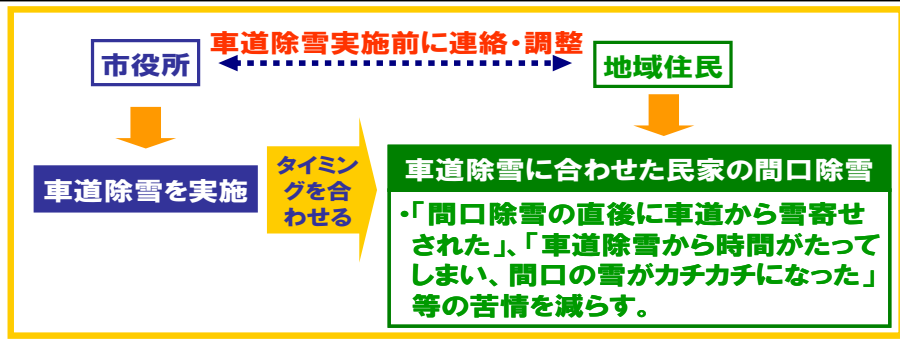
- 除雪幅員の拡大
- 主要交差点における除雪タイミングの調整
- 凍結抑制剤散布の効率化
(散布区間の拡大と散布方法の見直し)
- 行政間の垣根を越えた除雪の実施
(道路管理者間相互の振り替え除雪の実施)
- 地域との連携強化(行政と住民との連携・社会実験の実施)
- PRの強化

○地域との連携強化

- 地域住民ボランティアの協力による狭隘な生活道路の除雪。
- ハンドガイド式小型除雪機や排雪用トラックの貸与、燃料・点検の費用負担などで行政が支援。
- 空き地を小堆雪場として確保。
- ※地区により取り組み内容の詳細は若干異なる
- 民家の間口除雪と車道除雪のタイミング調整



【ボランティアサポートプログラム】



6.2 郊外部

【市民・地元関係者が主体となった生活交通確保に関する事例】

- ・採算性の低い郊外路線等、バス路線維持には行政・交通事業者・市民の三者が連携していくことが必要である
- ・ここでは、三者の役割分担を含めた全国の事例を紹介する

【NPOによる運営(三重県四日市市「生活バスよっかいち」)】

- ・NPO法人「生活バス四日市」が主体となって運営
- ・運賃は一乗車100円

【経緯】

- ・四日市市の羽津地区には、三重交通により近鉄名古屋駅へのアクセス路線としての「羽津山線」と近鉄四日市駅を結ぶ「垂坂線」の2路線が運行されていた。
- ・しかし、維持困難の理由から2002年5月31日をもって垂坂線は廃止
- ・地元である羽津地区においては、アンケート調査を行ったところ、バスがなくなっては困るという意見が多くを占めた
- ・このため、自治会と一部住民が中心となり「生活バス」として運行できないかの検討が行われることとなった
- ・その過程において、新たな公共交通機関のニーズを創出する事を目標として、費用は、地域企業からの協賛金を得て、地域住民が主体である公共交通機関の運行、企画に携わる事となった
- ・試験運行開始当初は、任意団体「生活バス四日市運営協議会」(2002年9月設立、地域住民と協賛企業、三重交通からなる)を設立し、地元企業から協賛金をあつめて、無償による運行を行っていた
- ・その後、2003年4月からは本格運行に移行することとなり、新たに運営主体としてNPO法人「生活バス四日市」が発足することとなった
- ・この際、1乗車100円の運賃をとることと、新たに行政から支援を受けることとなった。
- ・無償試験運行時においては、平均70～80人程度の利用であった
- ・その後、本格運行に移行しても減少は見られず、平均90～100人程度と増加傾向にある

▼運行説明会の様子



▼生活バスよっかいち



【地域住民主導のバス運行(京都府京都市醍醐コミュニティバス)】

- ・地域住民が主体となって運行を開始したバスサービス
- ・醍醐コミュニティバスのコンセプト

1. 真に「コミュニティ」のためのバスシステムに
2. これまでの公共交通とは異なるニーズに対応
3. 地域全体をカバーしたネットワークに
4. 気楽に乗れる運賃体系に
5. コミュニティを活かした市民本位・市民参加の仕組みづくりにつながる事が重要です

- ・このコミュニティバスは「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」が運行を民間バス会社に委託して実施
- ・市民が主導となることで市民が望むバス路線を設定でき、さらに市民のニーズが的確に反映される
- ・当初の目標利用者数の約1.6倍の利用(H17実績)があり、利用者要望により土日運行本数を増やすなど、積極的な運行が行なわれている



▲病院構内で折り返す

▼拠点である醍醐駅



6.3 公共交通空白地域

【住民が運行費の一部を負担(青森県鱒ヶ沢町・相馬町)】

- ・青森県鱒ヶ沢深谷線、弘前市(旧相馬村)藍内線の2路線バスの運行費の一部を地域住民が負担(回数券を購入)
- ・住民の負担額 2,000円/月(1戸当り)
- ・当初住民負担は1,000円/月(1戸当り)であったが、利用者減少が進んだことから2,000円に増額されており、今後の更なる負担増が懸念される状況

【経緯】

- ・深谷地区は同町の中心部から約20km離れており、路線バスの運行が切望されていたものの、採算性の問題から当初実現に至らなかった。
- ・地域社会の衰退→公共交通の衰退→地域社会の衰退を一層加速するといった悪循環に対する自治体の危機感から、地域内の路線バス(弘南バス)の維持を図るため、平成2年に弘前市を中心とした津軽地域28市町村により、路線バス懇談会(平成5年3月に津軽地域路線バス維持協議会に改組)が設立
- ・この中で弘南バスがバス交通を担当する、自治体が地域交通の維持に責任を負う、地域住民も応分の責任を負う、ことが基本合意された
- ・その結果同協議会の「ワーキングチーム」から運行費用の住民の一部負担が提案され、具体的な路線として鱒ヶ沢町深谷地区(62世帯すべて賛同)に深谷線が開設された

▼藍内線(弘前市)



<参考> 各交通システムのシステム諸元比較

- ・バスに対する市の負担は年間1.4億円(H19:補助金市負担分)
- ・低床バスは約1800万円/台、ノンステップバスは約2000万円/台(秋田中央交通ヒアリング)
- ・秋田中央交通は現在約220台が運行(仮に全てノンステップバスに買い替えると約44億円)

表1

LRTと他交通システムのシステム諸元比較

	LRT	路面電車	新交通システム	モノレール	地下鉄	ガイドウェイバス	路線バス
システム性能	最高速度	80~120km/h	80~70km/h (併用軌道40km/h)	50~80km/h	85~80km/h	80~100km/h	80km/h程度 (道交法)
	規定速度	18~40km/h	12~20km/h	22~31km/h	28~43km/h	25~80km/h	20~30km/h
	最小運転間隔	約1分	40秒	2.5~15分	2.5~7.5分	2~3分	約30秒
	最大輸送量	8,000~20,000人/時	4,000~10,000人/時	2,000~20,000人/時	4,000~22,000人/時	10,000~40,000人/時	8,800人/時
	停留所間隔	400~1,000m	400m前後	700~1,400m	700~2,000m	500~2,000m	500~900m
	運行制御	有人(ワンマン/ツーマン)	有人(ワンマン)	有人(ワンマン)/無人	有人(ワンマン/ツーマン)	有人(ツーマン)	有人(ワンマン)
	有人(ワンマン)						
車両	最小運行規模	1両	1両	3両	2両	1~3両	1両
	最大列車編成	2~4両	3両	8両	8両	4~10両	1両
	車両長さ	14~30m	14~23m	8~8m	13~18m	15~23m	11m程度
	床高さ	300~800mm	850mm	-	-	-	-
	車両当たり定員 (座席)	25~80席	22~40席	20~30席	約40席	32~84席	約30人
	編成(または車両) 当たり定員	110~250人/編成	100~180人/編成	80~70人/車両	80~100人/車両	140~280人/車両	約90人/車両
	約90人/車両						
走行路	加速度	約5.0km/h/s	約3.0km/h/s	約3.5km/h/s	約3.0~4.0km/h/s	約3.3km/h/s	約3.3~4.3km/h/s
	減速度(常用)	約8.0km/h/s	約3.5km/h/s	約3.5~4.0km/h/s	約3.5~4.0km/h/s	約3.5km/h/s	-
	減速度(非常)	約10.0km/h/s	約4.5km/h/s	約4.5~5.0km/h/s	約4.5km/h/s	約4.0km/h/s	約12.0km/h/s
	軌道	地上(路面)、高架、地下	地上(路面)	高架(路上)、地下	高架(路上等)、地下	地下(一部地上高架)	地上(路面)、高架(路上)
	導入空間寸法	幅8,000×高4,500	幅5,000×高4,500	幅8,750×高3,500	幅7,570×高3,850	幅8,800×高4,800	幅7,500
	最小曲線半径	約18m	11m	25~100m	50~120m	180m	約18m(専用軌道)
	約9m(車両性能)						
最急勾配	80%	40%(87.5%)	25~80%	40~74%	35%(80%)	80%	
80%(道路構造令)							
信号保安設備	電車優先信号付き交通信号、高速運転区間は閉塞方式	交通信号	ATC、ATS、ATO	ATC、ATS、ATO	ATC	交通信号	
交通信号							
動力源	直流800~750V	直流800V	直流750V	直流750~1500V	直流1500V	ディーゼル機関	
ディーゼル機関							
建設費	約15~25億円/複線km	約10~20億円/複線km	約70~120億円/複線km	約100~180億円/複線km	約250~350億円/複線km	約30~40億円/複線km (高架区間)	
車両コストのみ							

資料：『LRT導入の可能性に関する調査・研究』（平成3年3月、(社)日本交通計画協会）、『路面電車活用方策検討調査』（平成10年3月、運輸省・建設省）、『都市内バスサービスの現状と課題』（1988年10月、日本交通政策研究会）、『鉄道六法』第一法規

注1) 地下鉄の加減速性能は京都市交通局烏丸線を参考、駅間距離は時刻表より

注2) LRT建設費 トロント約25億円、パリ約17億円 いずれも車両を除く

財団法人運輸政策研究機構「まちづくりと連携したLRTの導入に関する調査」より