

# 秋田市公共交通政策ビジョン (案)

平成 21 年 1 月

秋 田 市



# 目次

1. ビジョン策定の目的と経緯.....	1
1.1 ビジョン策定の目的.....	1
1.2 ビジョン策定の経緯.....	1
2. 公共交通の現状と課題.....	3
2.1 公共交通をとりまく現状と課題.....	3
2.2 バス路線維持に向けた取り組み.....	10
3. 秋田市の将来像.....	13
4. 基本計画.....	21
4.1 基本的な方針.....	21
4.2 対象区域.....	21
4.3 計画期間.....	21
4.4 目標.....	22
4.5 目標達成に向けた地域別基本方針.....	23
5. 個別施策の実施方針.....	24

<参考>[事業内容]



# 1. ビジョン策定の目的と経緯

## 1.1 ビジョン策定の目的

本市はモータリゼーションの急速な進展と人口密度の低い市街地の拡大により移動手段がマイカーに大きく依存する交通体系が形成されてきたため、公共交通機関の利用者は昭和 40 年代以降減少を続けピーク時の 85%減の水準まで低下している。さらに市街地が拡大する中で市民の足を確保するために運行効率の悪い地域にバス路線を配置してきたため、バス全体のサービス低下を招くことともなっている。

現在、市民の約 2/3 は公共交通が利用可能な状況にあるが、近年の規制緩和に伴い採算性が確保できないバス路線は、減便や廃止が進み、その結果がさらなるマイカー依存を招くという悪循環を引き起こすことが懸念される。

一方、超高齢者社会を迎えマイカーを利用できない高齢者は今後確実に増加し、児童・生徒を含むマイカーを利用できないいわゆる交通弱者にとって、公共交通は市民生活を営むために必要不可欠な交通手段であり、引き続き維持していかなくてはならないことも明らかである。また、衰退する中心市街地を再生するためにはコンパクトな市街地形成が必要であり、その実現のためにも公共交通の充実が求められている。

このような状況を踏まえ、本ビジョンは将来にわたり持続可能な公共交通を実現するために、本市の公共交通の将来像を示し、その実現に向かって市民・交通事業者・行政各々の行動指針として策定するものである。

## 1.2 ビジョン策定の経緯

これまで路線バスの利用者減少に歯止めをかけ公共交通を維持していくために、昭和 40～50 年代にはバスロケーションシステムやバス専用・優先レーンを導入し、その後も中心市街地の循環バスやパークアンドライドの社会実験に取り組んできたものの、利用者の減少は止まらず、平成 12 年～17 年にかけて市交通局の民間移管等を実施し、郊外部の廃止路線への代替交通の導入に取り組んできている。

その間、平成 14 年度には「秋田市の公共交通(バス)に関する基本方針」を策定し、平成 17 年度には「秋田市の明日の公共交通を考える懇談会」を組織したものの十分な成果が得られないままとなってきた。

平成 19 年には地域公共交通活性化・再生法の制定前に地域公共交通協議会を設置し、10 月 1 日の新法施行と同時に全国第 1 号の法定協議会に移行し、本協議会の中で「秋田市公共交通政策ビジョン」を策定することとしたものである。

▼秋田市における公共交通に関するこれまでの取り組み

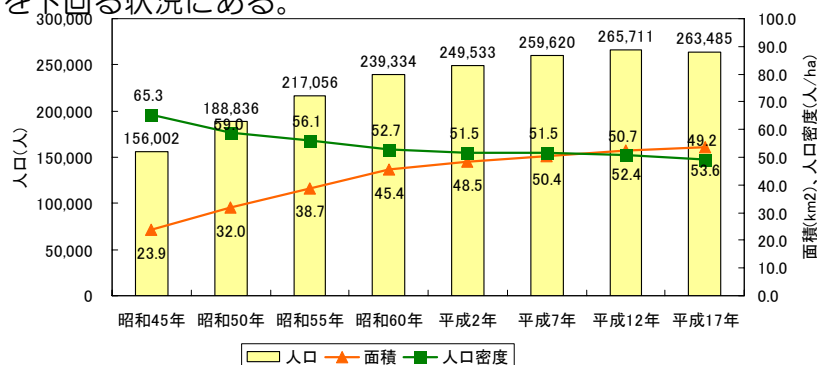
年次	取り組み内容
昭和49年～	バス専用レーン(1区間)、バス優先レーン(土崎臨海入口～旧三菱マテリアル(新国道)、脳研センター～手形方面)の設置
昭和56年～平成16年(現在廃止)	バスロケーションシステムの導入(システムの老朽化、市交通局の廃止に伴う路線の整理に伴い、平成16年に廃止)
平成9・10年度	秋田商工会議所が事業主体となった中心市街地における循環無料買い物バスの試験運行
平成11年度	四ツ小屋駅パークアンドライド社会実験
平成12年～18年3月	市交通局の廃止、路線を民間バス事業者(秋田中央交通(株)へ移管
平成14年度	秋田市公共交通(バス)に関する基本方針の策定
平成15年～18年	秋田市郊外部4地区(西部、北部、東部、南部(河辺・雄和地区))における不採算バス路線利用実態調査の実施
平成17年9月～平成18年	秋田市の明日の公共交通を考える懇談会の開催
平成17年10月～	不採算により廃止となった西部3路線(豊岩線・下浜線・浜田線)に代わる代替バスとして「西部マイタウン・バス」を運行
平成17年度～	「秋田市生活バス路線維持対策費補助金」見直しによるバス補助制度の整備
平成19年9月～	秋田市地域公共交通協議会の設置
平成19年～20年	秋田市公共交通政策ビジョンの策定
平成19年7月	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を本市と秋田大学工学資源学部土木環境工学科が締結
平成19年9月～	秋田市地域公共交通庁内連絡会の設置
平成19年11月	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12月～	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20年2月	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の実施
平成20年3月	路線バス等活用調査の実施
平成20年4月～	不採算により廃止となった北部4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「北部マイタウン・バス」を運行
平成20年4月～	バス総合案内システムの整備(秋田駅周辺への情報端末機設置及び携帯電話からの情報取得)
平成20年10月	中央部市民アンケートの実施
平成20年12月	中央部バス利用実態調査の実施

## 2. 公共交通の現状と課題

### 2.1 公共交通をとりまく現状と課題

#### (1) 市街地の拡散と人口減少

- 本市の人口集中地区は昭和45年から平成17年の間に面積が2.1倍、人口密度が0.82倍となり低密度な市街地が拡大している。
- 本市の人口密度は全国的には中位であるが(914都市中418位)、全国平均(54.8人/ha)を下回る状況にある。

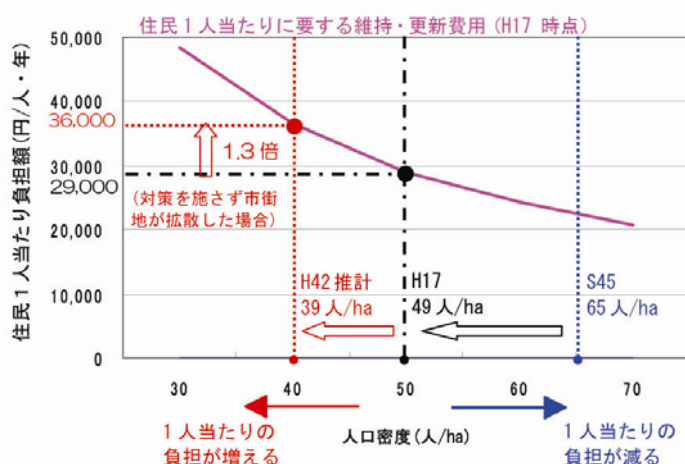


▲秋田市の人口集中地区の面積と人口密度の推移

資料: 国勢調査

- 市街地の低密度な拡大は人口1人あたりのインフラの維持・更新費の増大をもたらし、厳しい財政状況の中で継続的な都市経営が困難となることも考えられる。
- 現状のまま人口の低密度化が進行した場合、平成42年には住民1人当たりの維持・更新費が平成17年時点の1.3倍に達するものと推計され、市街地をコンパクト化し人口密度の高いまちづくりを進めることが求められている。
- 平成3年度以降の市街化区域の拡大に伴ってインフラの維持・更新費は約75億円増大したものと試算されている。

▼市街地の人口密度と住民1人当たりのインフラの維持・更新費の関係



▼平成3年以降の市街化区域拡大に伴うインフラ維持・更新費の試算

市街化区域の拡大	維持・更新費の増加(百万円)
平成3年度	121ha 約2,990
平成10年度	305ha 約4,433
平成16年度	13ha 約76
平成18年度	11ha 約32
計	450ha 約7,531

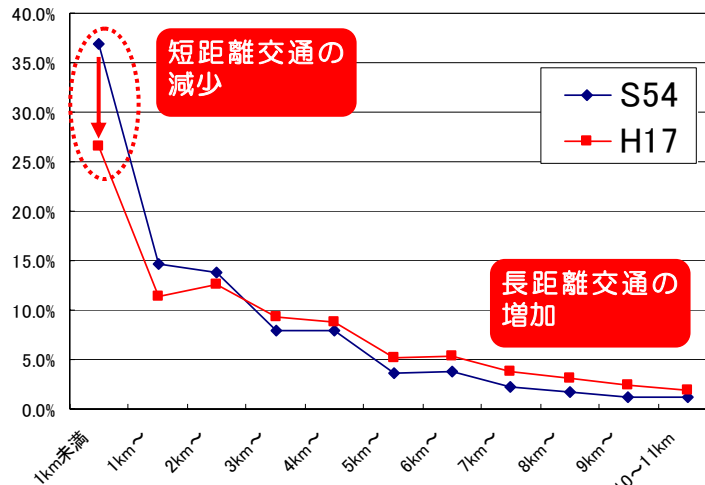
※維持・更新費＝面積×年間維持・更新費×経過年数

※インフラは「道路」、「公園」、「下水道」

※維持費は過去10年の決算資料から平均値を算出、更新費は建設費の40%として算出

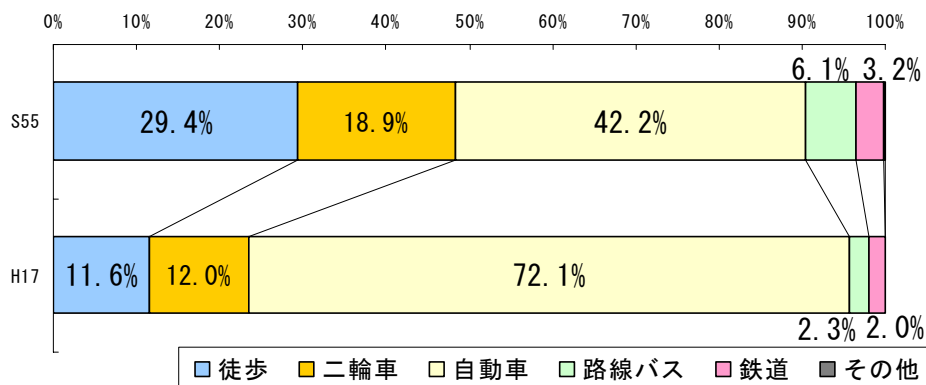
## (2) 少子・高齢化の進展と自動車依存の高まり

- 市街地の拡散に伴い、市民の移動距離は大きくなり、利便性の高い自動車への依存度が大幅に高まり自動車 72%、二輪車は 12%に達し、公共交通の占める割合は 5%に満たない状況となっている。
- 公共交通の利用者減少は自動車へのさらなる依存をもたらすモータリゼーションスパイラルに陥っている。



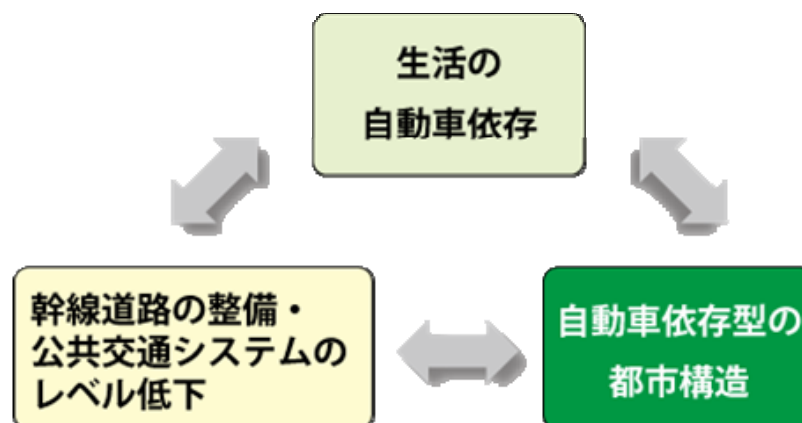
▲ 距離帯別構成比(秋田都市圏)

資料: 秋田都市圏街路交通調査  
H17 簡易パーソントリップ調査  
※11km 以上は省略



▲ 秋田都市圏の代表交通手段構成の変化

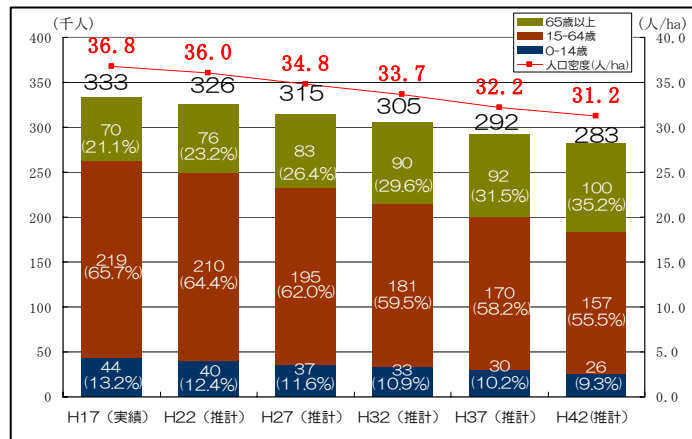
資料: S54 パーソントリップ調査  
秋田都市圏街路交通調査  
H17 簡易パーソントリップ調査



▲ モータリゼーション・スパイラル

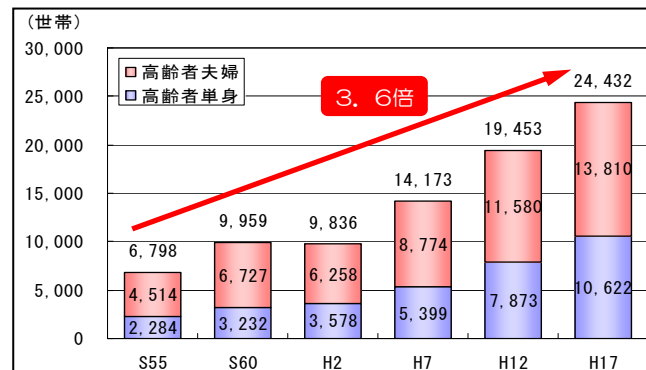


- ▶ 本市では、家族の移動支援を期待できない75歳以上のみ世帯が既に1万人存在し、平成42年には3人に1人が高齢者となる水準まで達し、自動車を運転できない高齢者、家族の手助けを受けられない小規模高齢世帯(单身・夫婦二人)が急増すると見込まれる。
- ▶ 運転免許をもたない高齢者は外出割合が免許保有者に比べて約4割の水準まで低下しており、高齢者等交通弱者の移動手段の確保が大きな問題となると想定される。



▲秋田市の将来人口(推計)

資料：秋田都市圏街路交通調査

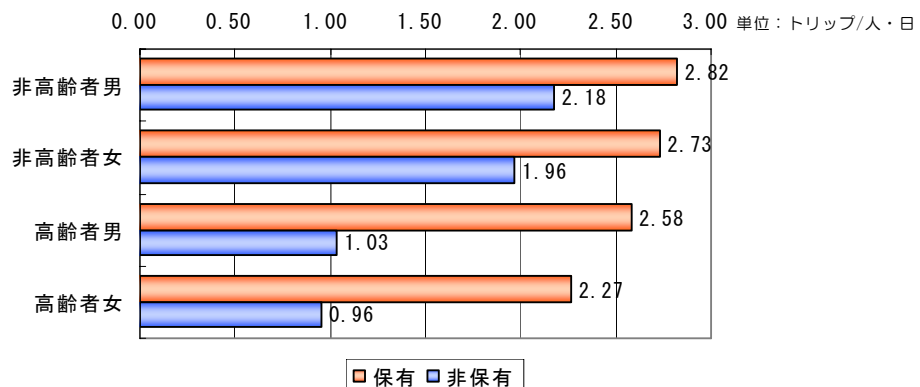


▲高齢者单身及び高齢者夫婦世帯数の推移

資料：国勢調査

※1 高齢者单身: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



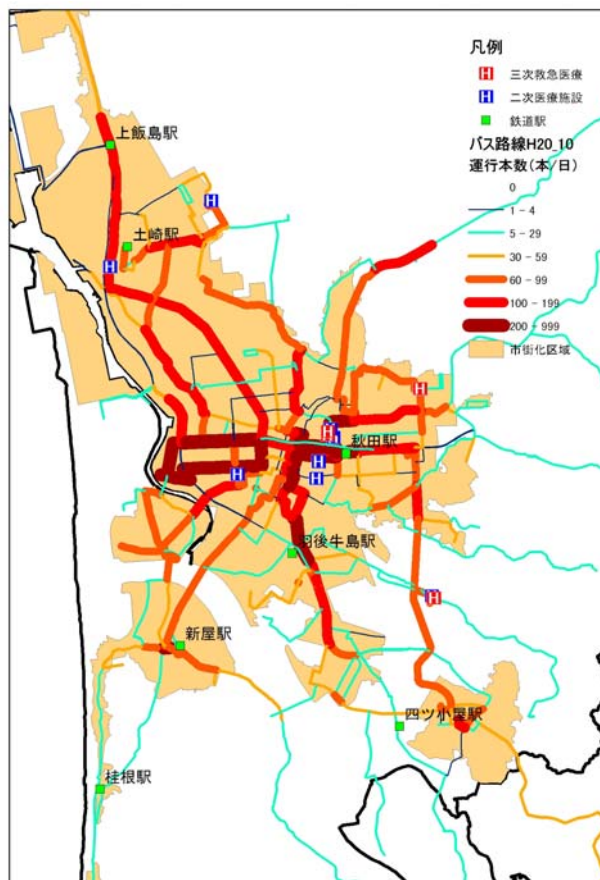
▲自動車運転免許保有別生成原単位

資料：秋田都市圏簡易パーソントリップ調査

### (3) 公共交通利用者の減少

- ▶ 本市の公共交通は鉄道が秋田新幹線、奥羽本線、羽越線及び男鹿線が約 150 便／日運行され、市内外の交通を分担している。
- ▶ 路線バスは主に市内を中心に 59 線 184 系統で約 1,930 便/日が運行され、秋田駅を中心に放射状のネットワークを形成している。
- ▶ 鉄道駅から 500m、バス停から 200m の範囲に居住する人口は約 64% に達し、2/3 の市民は公共交通が利用可能な状況にある。

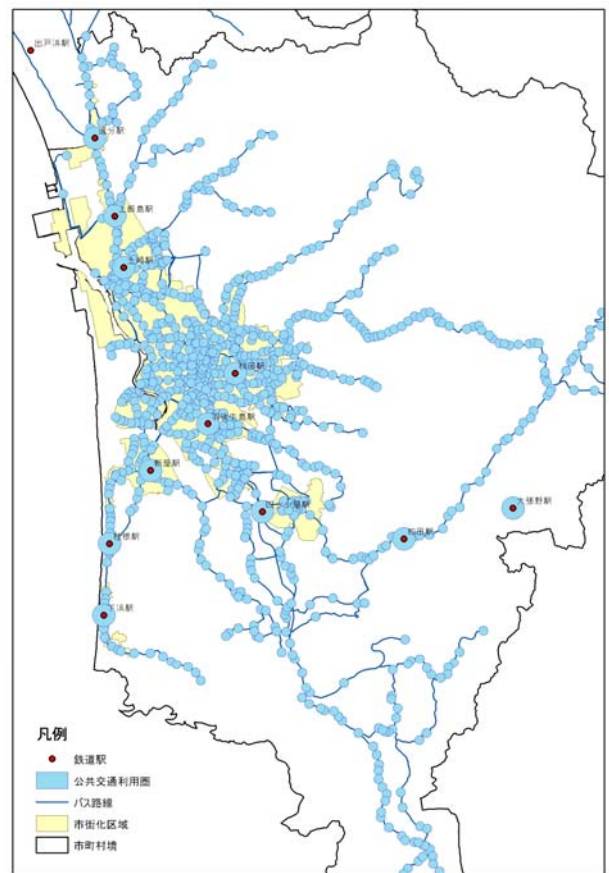
#### 都心から放射方向に伸びるバス網



▲秋田市の路線別運行本数

※H20年10月現在

#### 公共交通利便地域の人口は全市の約64%



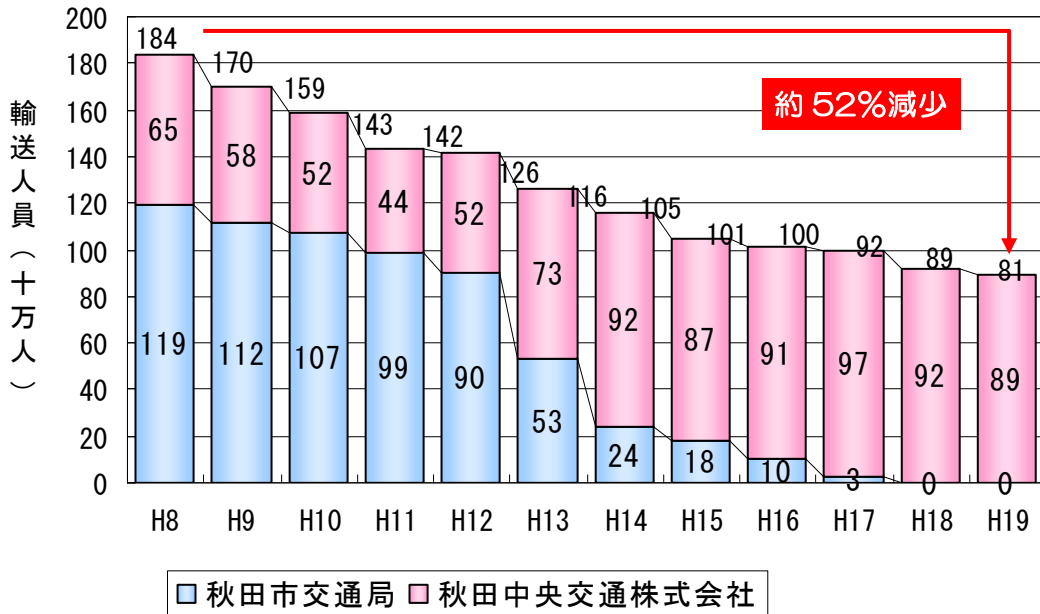
▲秋田市の公共交通利便地域

(鉄道駅から500m、バス停から200m圏内にある地域)

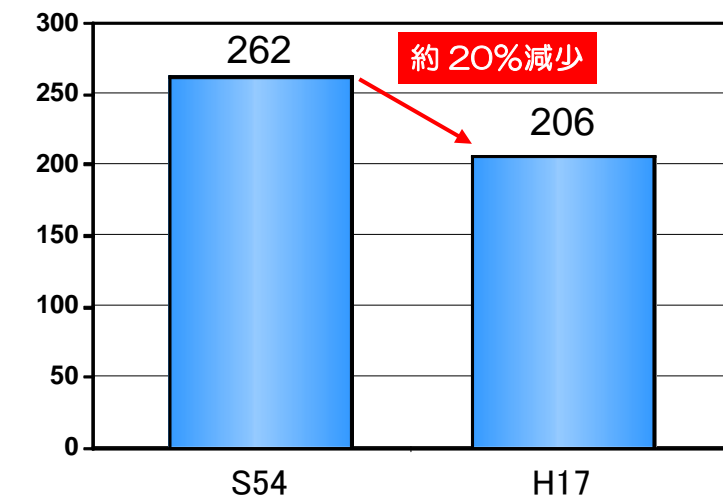
※バス路線はH18年4月現在  
人口はH17国調

- モータリゼーションスパイラルが進行するなかで路線バスの輸送人員は年々減少の一途をたどり、最近 10 年間で約 45%減少となっている。
- 路線バスほどではないものの、鉄道利用者も減少傾向にある。

▼路線バス輸送人員の推移



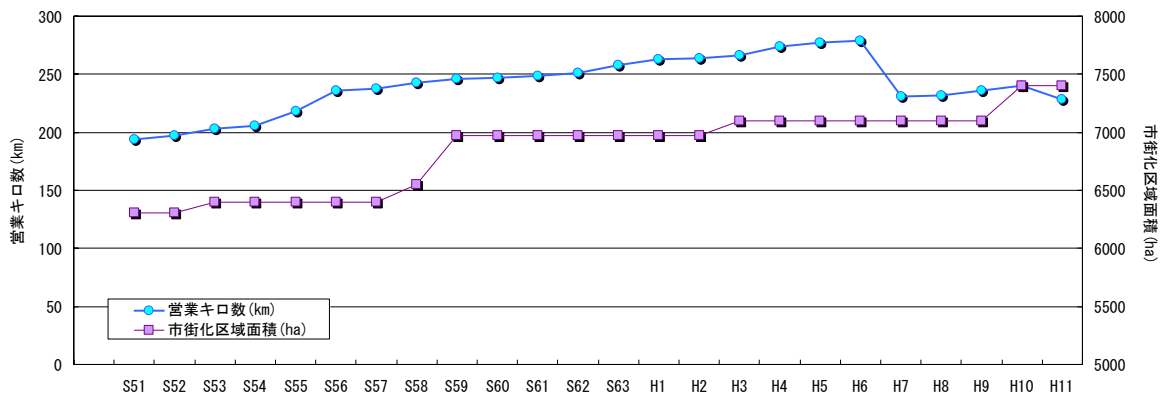
▼JR 駅 1 日平均乗車人員の推移 (秋田市内計)



資料：S55PT 報告書、第 5 次秋田都市計画、JR 資料  
 ※S54 で未開設の桂根駅は集計対象外  
 ※S54 は乗降客数/2

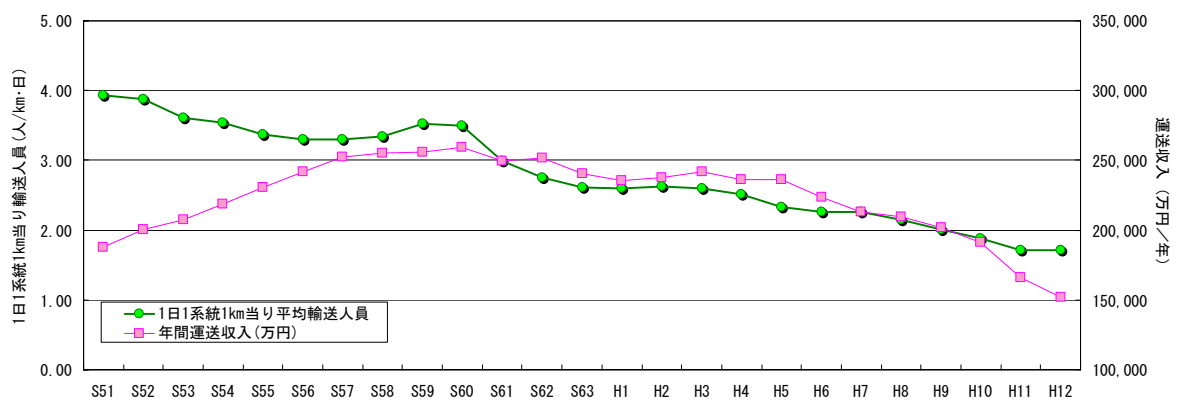
#### (4) バス路線の赤字拡大

- 市街地の拡大に対応し、バスサービスを拡大（営業キロが増加）してきたが、低密度地域のバス営業キロの増大に伴いバスサービスが低下、自動車利用者増加により、サービス拡大に見合う利用者数を確保できず、運賃収入の減少をもたらした。



▲市営交通の営業キロ数と市街化区域面積の推移

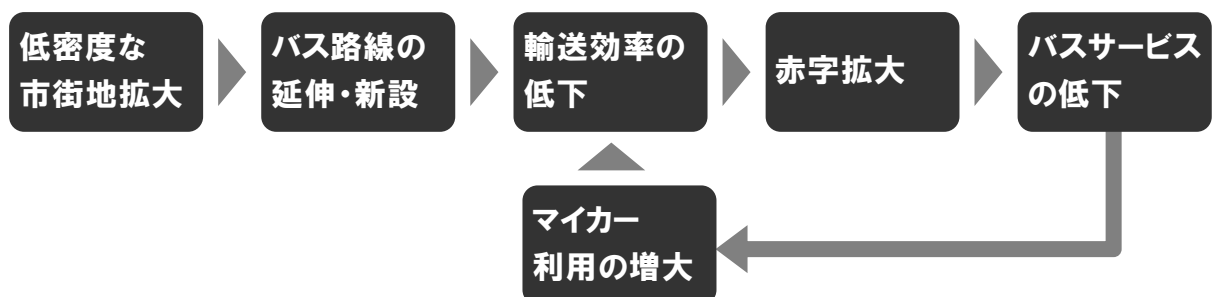
資料 秋田市交通局管理課



▲市営交通の1日1系統1km当り輸送人員と年間運送収入の推移

資料 秋田市交通局管理課

※H12以降、民間バス事業者である秋田中央交通へバス路線移管を開始（H18全路線移管終了）

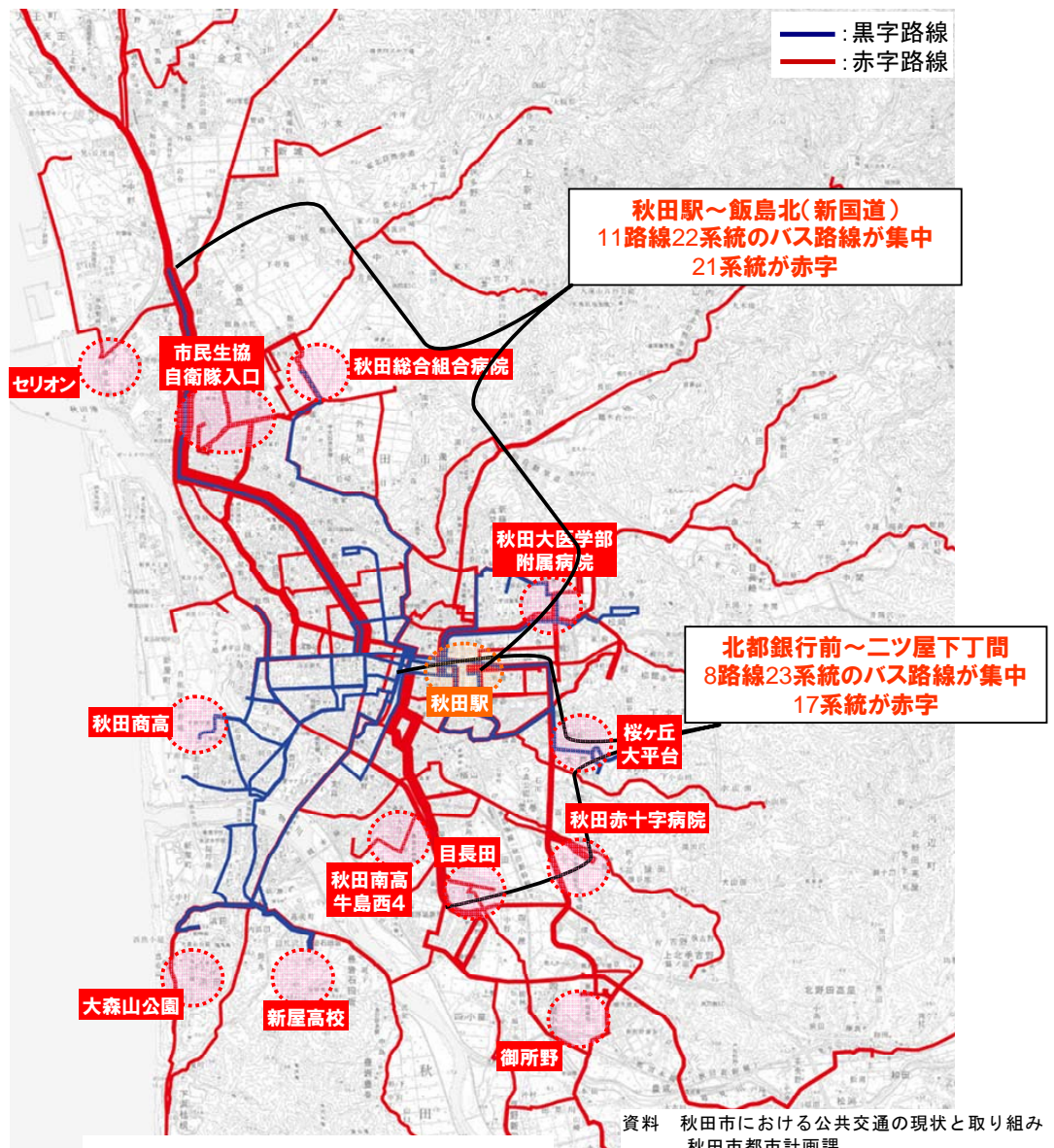


▲市街地の拡大と赤字バス路線の拡大の関連図

- ▶ 平成 19 年度は市内のバス路線 189 系統のうち約 70%の 129 系統が赤字である。
- ▶ 赤字路線の赤字総額は約 4 億 8 千万円に達し、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・市で補助している状況にある。
- ▶ 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。
- ▶ 今後、さらに利用者の減少が進むとさらに赤字路線・系統が増加し、バスの維持が困難になることが予想される。

▼平成 19 年度 収支状況 (単位:百万円)

	路線一系統数	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



▲黒字路線・赤字路線図(H18年時点)

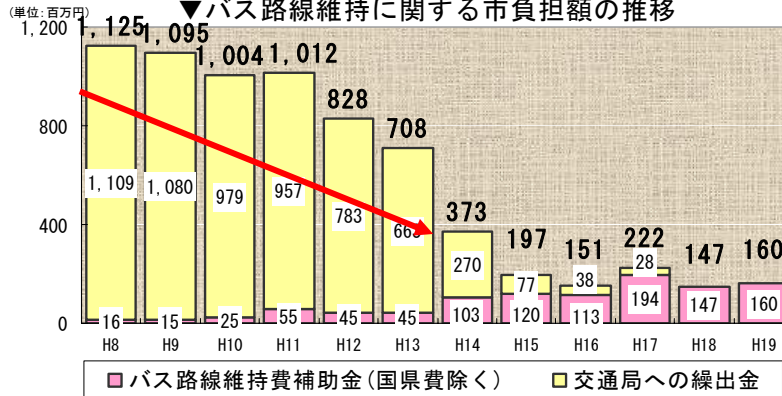
## 2.2 バス路線維持に向けた取り組み

### (1) 秋田市の取り組み

#### ① 市交通局の廃止(平成 12 年～平成 18 年 3 月)

市交通局から秋田中央交通に路線移管が行われた平成 12 年度からバス路線の維持に要する市負担額は減少に転じ、15 年度で約 2 億円となり、路線移管によって市民の負担は軽減されたこととなる。

▼バス路線維持に関する市負担額の推移



資料：秋田市都市計画課 交通政策室

#### ② 郊外部不採算路線におけるマイタウンバスの運行(平成 17 年度～)

郊外部における赤字額の大きな不採算路線は、赤字路線からの脱却は難しいため、市では以下の維持方策を行っている。

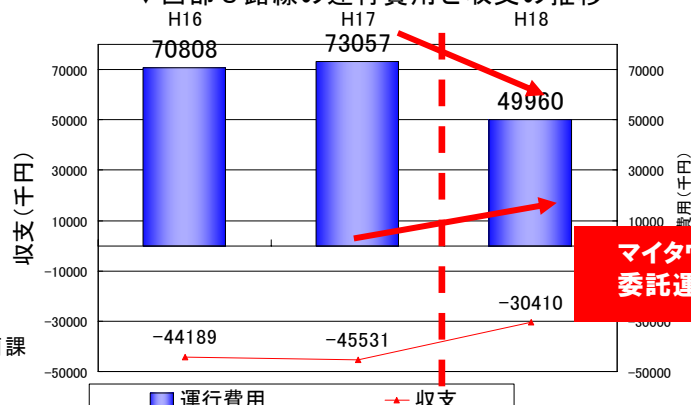
- 1) 平成 17 年度に市単独補助制度を創設  
(県の補助制度において市街地走行割合、乗車密度 5 人未満によって補助率が低減されている部分を市が補助)
- 2) 不採算路線の郊外部に代替交通を導入検討(15 路線)
- 3) バス事業者へ路線再編やダイヤ改正等の抜本的な見直しを促す
- 4) 地域の協力および主体的な取り組みを前提とした移動手段の確保

平成 17 年 10 月に運行開始したマイタウン・バス西部線では、委託運行により運行費用が減少し、赤字額が減少する成果が得られている。

▼郊外部不採算路線一覧

平成 17 年度(導入済み) (西部地域)	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) (北部地域)	堀内線、小友線、下新城線、上新城線	北部ふれあい号 (H20.4～)
平成 21 年度(予定) (南部地域)	雄和線、岩見三内線、ユーグル	検討中
平成 20 年度(予定) (東部地域)	下北手線、上北手線、木曾石線、仁別線、 太平線	検討中

▼西部 3 路線の運行費用と収支の推移



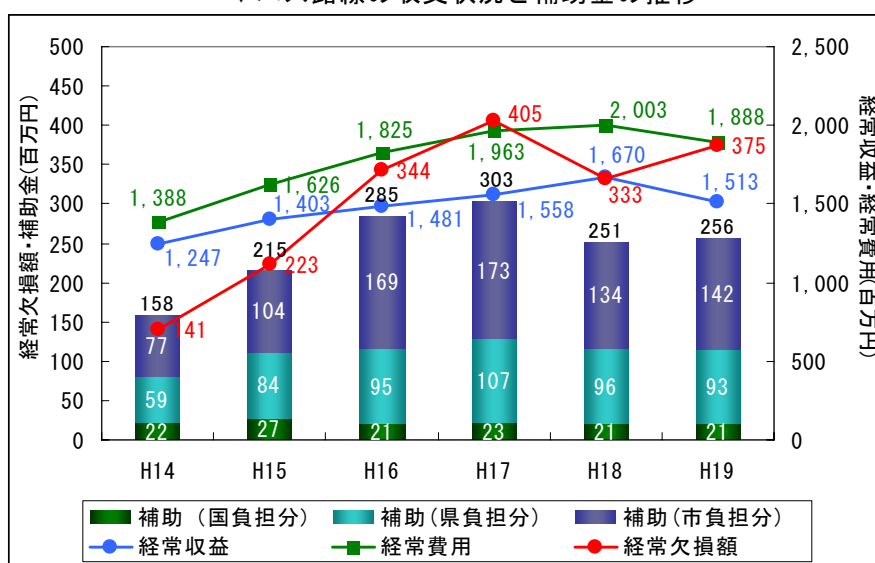
資料 秋田市都市計画課 交通政策室

## (2) 秋田市のバス路線補助金負担の今後の見直し

### ① 路線バスに対する補助金の推移

- 市交通局から中央交通に路線移管した結果、路線数増に伴い経常収益は向上したが、運行費用も増加し、収益に比べて費用の増加が大きく補助金も増加することとなった。
- 平成 17 年 9 月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、平成 18 年度の赤字額は減少したものの、平成 19 年度の市の負担額は欠損額の約 38%、補助総額の約 55%を占めている。

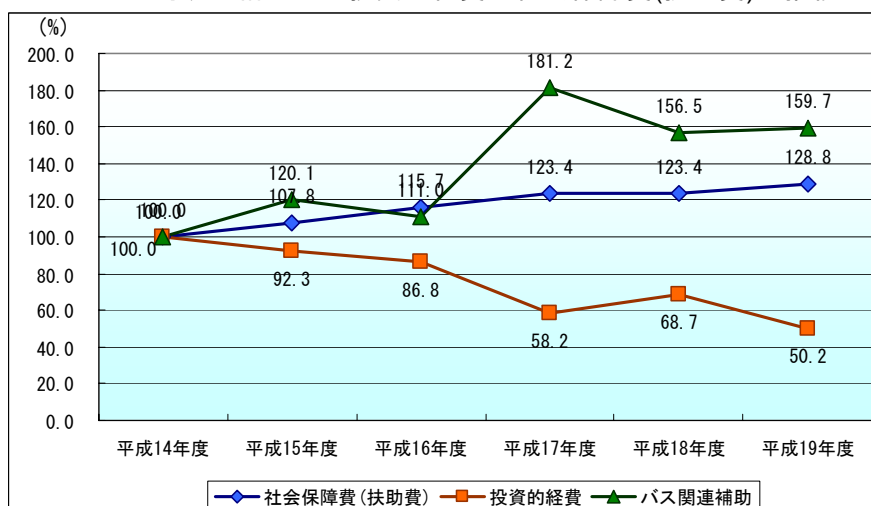
▼バス路線の収支状況と補助金の推移



資料 秋田市における公共交通の現状と取り組み 秋田市都市計画課交通政策室

- 本市では社会保障費は年々増加する傾向にあり、これに対応するため、施設整備などの投資的経費が減少してきている。
- しかし、投資的経費は平成 14 年度と比べて 1/2 の水準まで削減されてきており、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。

▼バスに対する補助金と投資的経費と社会保障費(扶助費)の推移



資料 秋田市における公共交通の現状と取り組み 秋田市都市計画課交通政策室 ※投資的経費と社会保障費は平成 14 年度の投資的経費を 100 とした場合の割合であり、バス関連補助金は平成 14 年度のバス関連補助金を 100 とした場合の割合

## ②県の補助制度見直し

- 県で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り、新たに補助要件を設けて補助対象路線を限定するものとなっている。
- その場合、市の路線バスの約 45%の系統、マイタウン・バス（西部線）の約 13%の系統が補助対象外となり、現在の路線・系統を維持していくためには市の負担増が避けられない。

▼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%が減額) ⇒減額分を市が補填するとすれば市負担額は約 28%増加	2,673 千円の減額 (県補助金の約 21%が減額) ⇒減額分を市が補填するとすれば市負担額は約 9%増加
影響を受けるバス系統数	86 系統が補助対象外 (現在の補助対象 123 系統の約 70%)	1 系統が補助対象外 (現在の補助対象 8 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

資料：秋田市における公共交通の現状と取り組み 秋田都市計画課交通政策室

## ③バス路線補助金の必要性

- 仮にこれまでの路線バスへの支援を止め、交通弱者への外出支援策としてタクシー券の支給に切り替えた場合、年間 16 億円が必要と見込まれ、現在の市負担額 (1.5 億円) の 10 倍以上の予算が必要となる。
- このような大幅な負担増は現実的には困難であり、路線バスへの支援を継続していくことが必要となる。

【試算の条件】

市内の 75 歳以上のみ世帯の人口(1 万人)に対し、往復交通費 3,000 円の 1/2 補助  
週 2 回で年間 52 週利用した場合を想定  
 $10,000 \text{ 人} \times (3,000 \text{ 円} \times 1/2) \times 2 \text{ 回/週} \times 52 \text{ 週/年} = 15.6 \text{ 億円/年}$



### 3. 秋田市の将来像

#### (1) 秋田市の目指すべき将来都市像

本市はモータリゼーションの進展のなかで、人口密度の低い市街地の拡大を放置してきたため、少子高齢社会を迎え以下のような問題に直面しており、これを是正し持続可能な都市に再生するためには、コンパクトな市街地形成が必要である。

本市は都心部を中心に土崎・新屋・御所野・駅東地区に地域中心が形成され、放射状に伸びる道路網、バス路線が都心部と各地域中心を連結する構造となっている。

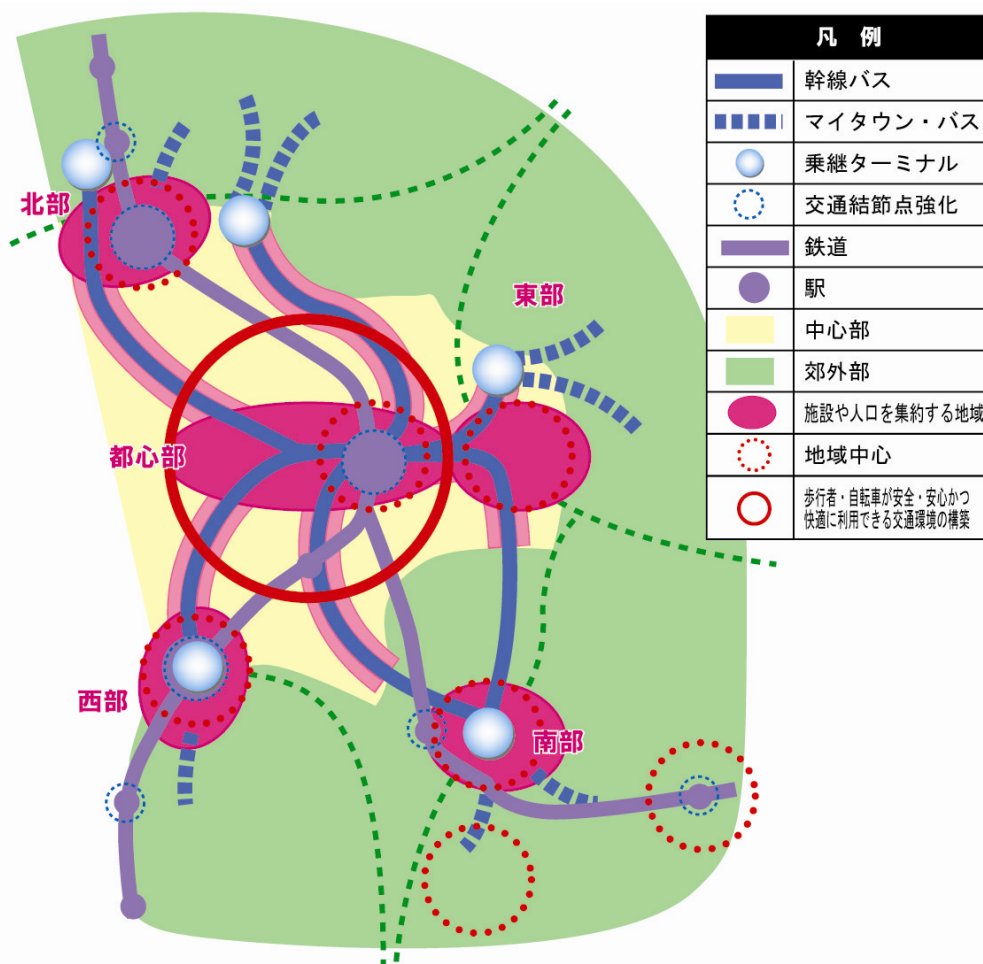
市街地のコンパクト化を推進するためには、市民の2/3をカバーする公共交通を維持し、利便性を向上することによって、都心部及び地域中心と公共交通軸沿線に人口を集約していくことが必要である。

#### ▼低密度な市街地拡大による問題

- ①市民1人当たりのインフラ維持・更新費の増大
- ②移動距離の増大による自動車依存の高まり、公共交通の衰退
- ③高齢者等自動車を利用出来ない交通弱者の増大と外出機会の減少

#### ▼秋田市の目指すべき将来都市像

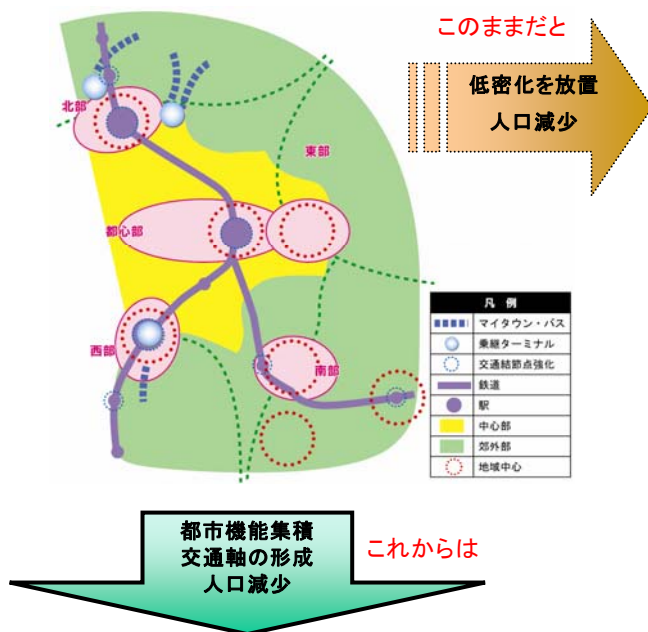
市街地の外延的拡大は基本的に行わないこととし、既存市街地への都市機能の適切な誘導や、都心部、地域中心、及び公共交通軸沿線への人口集約、歩行者・自転車が安全・安心かつ快適に利用できる交通環境の構築、公共交通軸の育成、地域間の連携強化などにより、コンパクトで成熟した市街地形成を図る。



現在の市街地を放置した場合、人口減少に伴い市街地の低密度化が一層進行し、懸念される事項がますます深刻になるものと考えられる。これを防止し、目指すべき将来像を実現するためには第1段階として中心部の路線再編により公共交通軸となる基幹路線を充実するものとする。さらに第2段階として育成及び地域中心と公共交通軸沿線に人口を集約していくものとする。

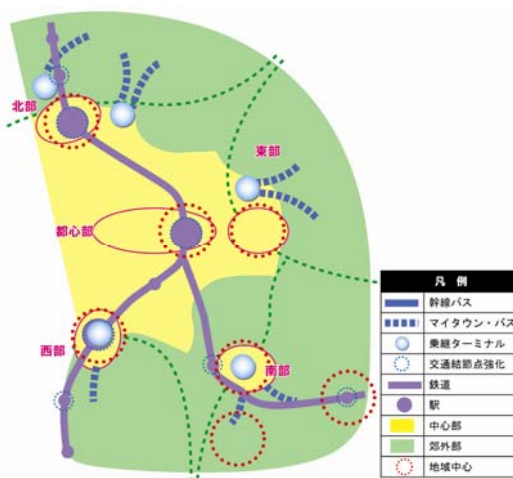
### 現在の市街地

- 市街地の拡散、低密度化



### 低密度になった拡散型市街地

- 市街地の低密度化がさらに進展
- 行政コストの拡大
- 公共交通が衰退
- 交通弱者の移動困難

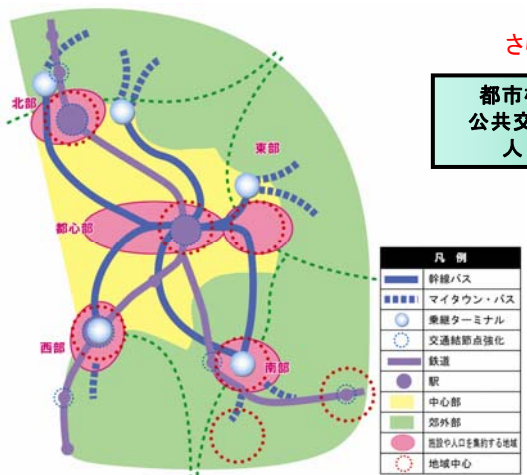


都市機能集積  
交通軸の形成  
人口減少

これからは

### 集約型市街地(第1段階)

- 都心と地域中心及び生活拠点を結ぶ幹線道路網及び公共交通軸(都心アクセス軸)の形成



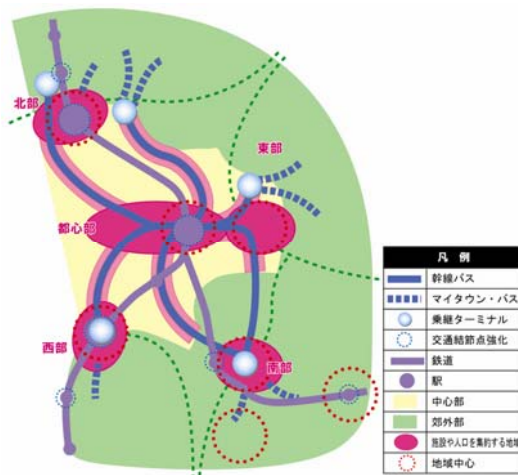
さらに

都市構造改変  
公共交通軸強化  
人口減少

### 公共交通軸集約型市街地(第2段階)

⇒目指すべき将来都市像

- 公共交通軸の利便性向上
- 都心と地域中心及び公共交通軸沿線における良好な居住地の形成(人口の誘導及び集約)
- 郊外部は人口密度を高めることなく徐々に縮小(生活交通は確保)



＜参考＞他都市における将来都市像

[参考1]富山市の将来都市像(公共交通軸集約型)

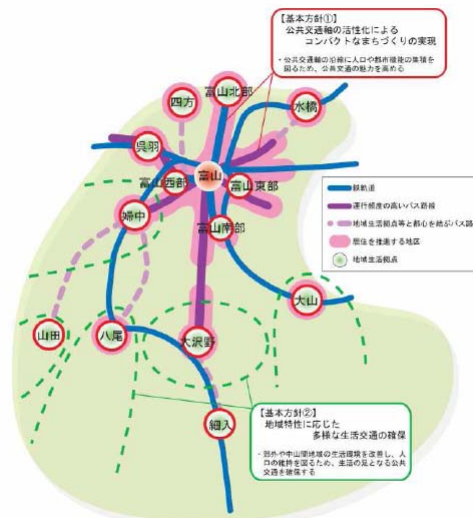
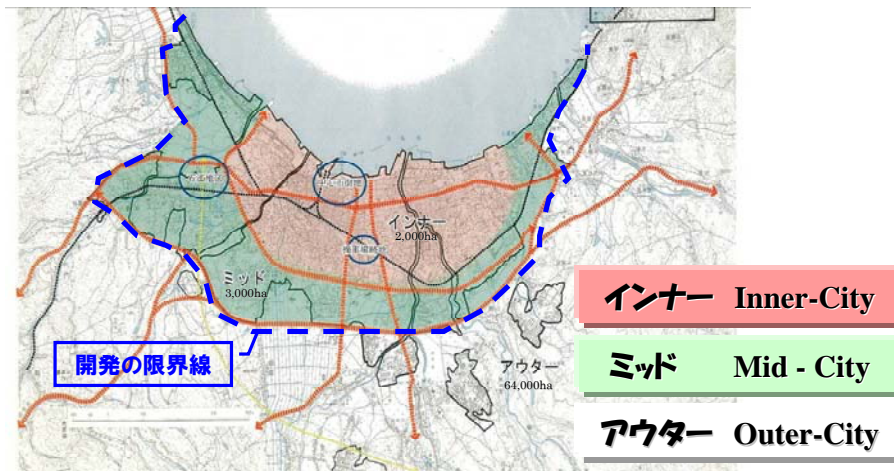


図 3-1-5 地域特性に応じた公共交通活性化の基本方針イメージ

[参考2]青森市の将来都市像(一極集中型)



＜参考＞上位計画における市街地形成の考え方

- 第5次秋田市総合都市計画

市街地の外延的拡大は基本的に行わないこととし、既存市街地への都市機能の適切な誘導や、都心部への高次都市機能の集積、市内の地域中心の充実、投資効果が高く、コンパクトで成熟した市街地の形成を図ることとしている。

※計画期間 平成 13 年～32 年

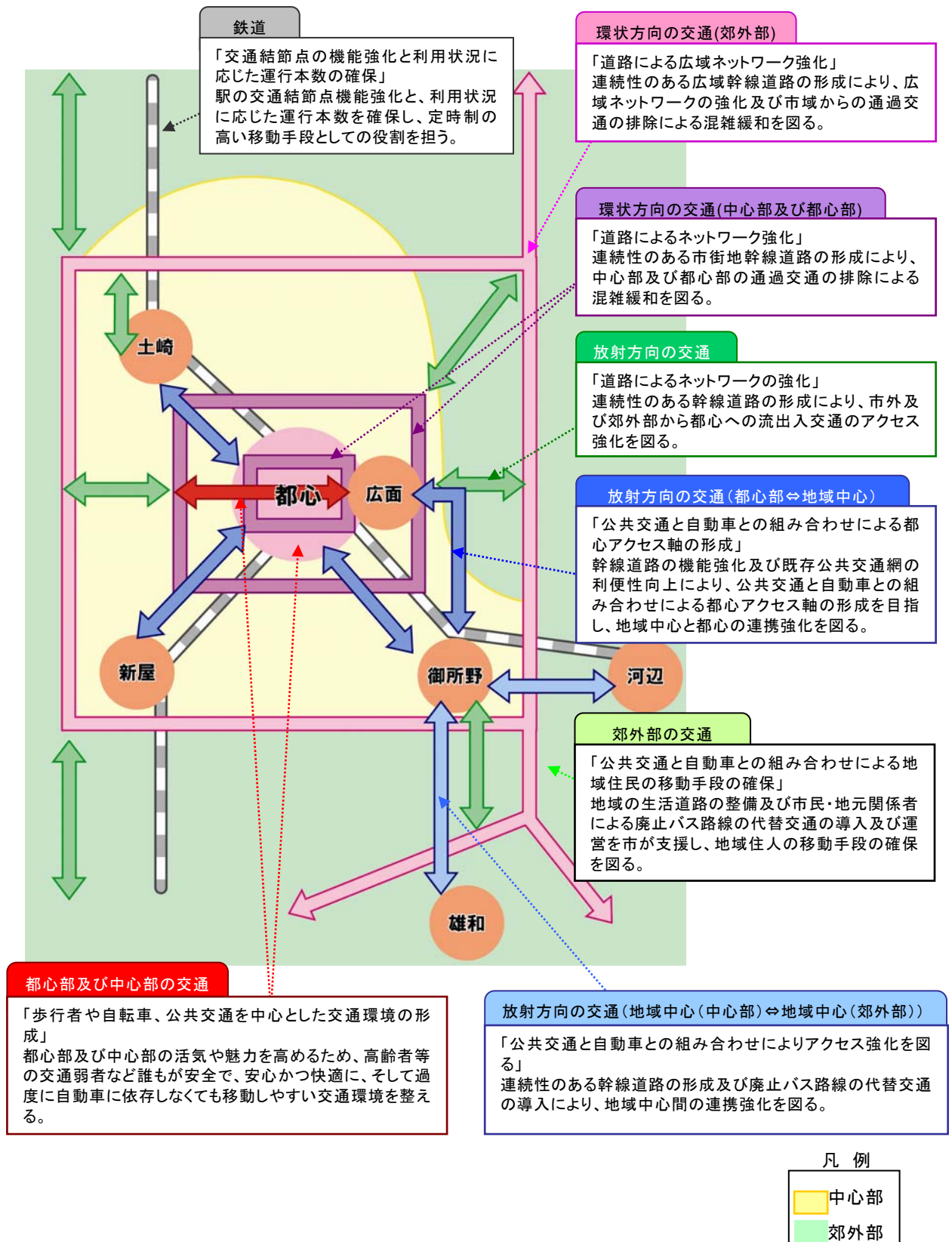
- 秋田都市圏総合都市交通マスタープラン

市街地の活性化、公共交通利用促進、道路交通問題の解消および都市財政の健全化を図るために、まちなかの利便性・快適性を向上させ、自家用車に過度に依存しない集約型の市街地形成を図ることとしている。

※計画期間 平成 20 年～42 年

## (2) 秋田市の目指すべき将来交通体系

コンパクトで成熟した市街地形成を支援し、市民の自動車への過度な依存を見直し、多様な交通手段の選択を可能にするため、都心と地域中心等を結ぶ骨格道路網と公共交通軸（都心アクセス軸）の形成を促進し、地域特性及び市民のニーズに応じた交通手段が確保された交通体系を目指す。



### (3) バスサービス水準の設定

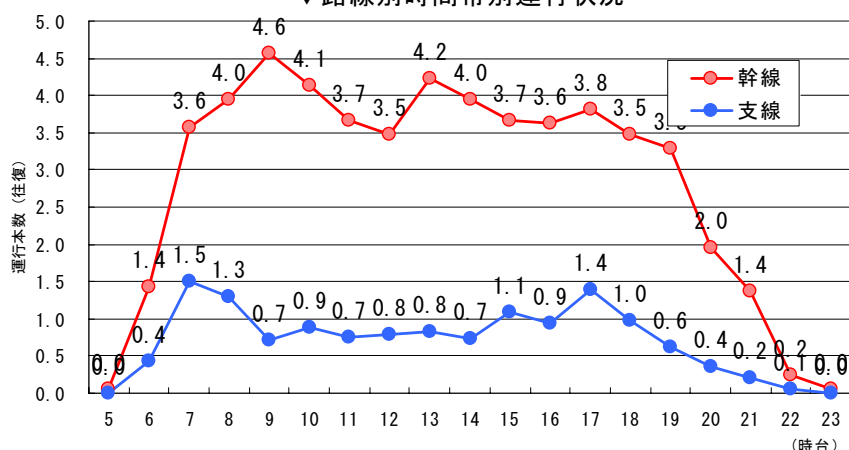
#### ①現在の運行状況

- 中心部の中でも公共交通軸を形成する路線を幹線バス、その他を支線バスとして現在の運行状況を整理すると1路線当たり幹線バスは55往復/日、支線バスは14往復/日となっており、1系統あたりでは幹線バスで25往復/日、支線バスで4往復/日となっている。
- ピーク時には幹線バスでは1路線当たり4往復/路線・時(15分に1本)が確保されているが、支線バスは2往復/路線・時と少なくなっている。系統別に見た場合運行本数はさらに少ない。

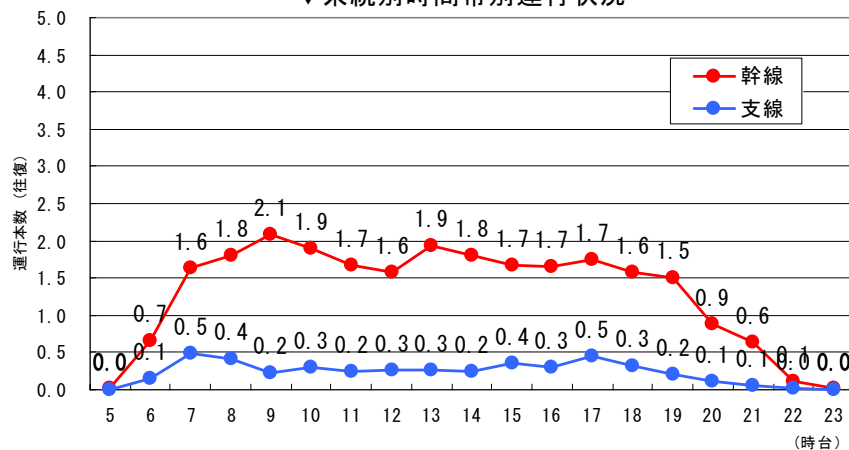
▼中心部のバス運行状況

	(往復/日)	
	1路線当たり	1系統当たり
幹線バス	55	25
支線バス	14	4

▼路線別時間帯別運行状況



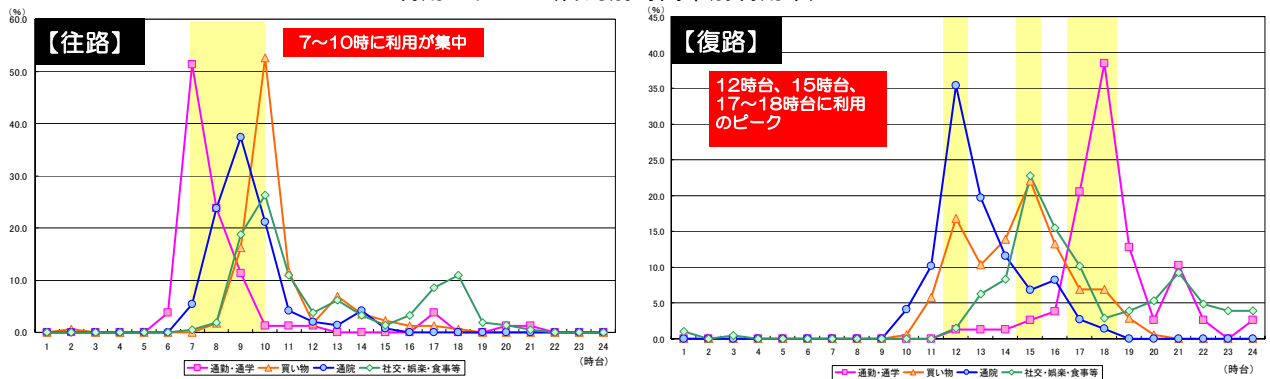
▼系統別時間帯別運行状況



## ②市民のバス利用意向

- アンケート調査による市民のバス利用意向は目的によって活動時間帯が異なるものの往路では7～10時に利用のピークがあり、復路では12時台、15時台及び17～18時台にピークが見られ、その他の時間帯の利用意向は少ない。
- 支線バスとしては往路、復路4時間帯にバスが確保されていれば、生活交通としての機能は確保されるものと考えられる。

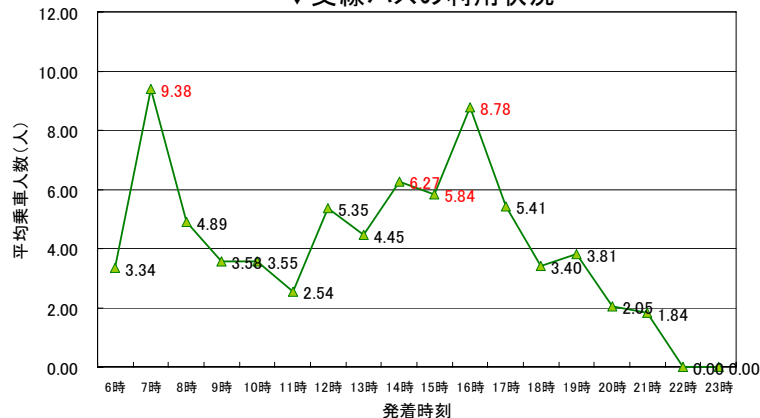
▼中央部バス沿線地域住民のバス利用パターン(目的別時間帯別利用率)



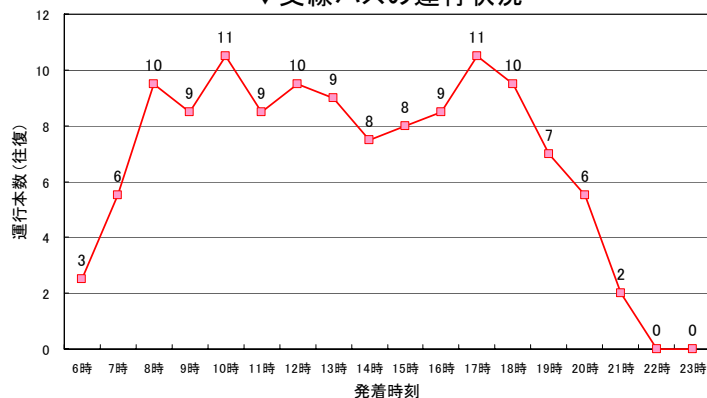
## ③支線バスの利用状況

- 支線バスの一部を対象とした利用実態調査では、朝、夕に利用のピークがあり、他の時間帯の利用は少ないものの、バスは利用の少ない時間帯にもピーク時に近い運行本数が確保されており、ダイヤに見直しの余地もあるものと考えられる。

▼支線バスの利用状況



▼支線バスの運行状況



資料:バス利用実態調査

※運行本数は利用実態調査の対象系統のもの

#### ④バスのサービス水準

- ▶ 中心部のバス路線は公共交通軸を形成する幹線バスでは系統を集約し、利用者がストレスを感じることなく、時刻表を気にせずバスが利用できる高いサービス水準として1路線当たりピーク時には15分に1本以上の運行本数の確保をめざす。
- ▶ 幹線バス以外の支線バスでは多系統の運行となるため、各利用目的に応じて必要とされる時間帯について運行を確保し、全体として現状と同等の運行本数を確保する。
- ▶ また、郊外部のバス路線については、現行の路線バスの維持が困難となっていることから、市民と市が一体となって代替交通を導入し、生活交通を維持していくことを必要最低限のサービス水準とする。

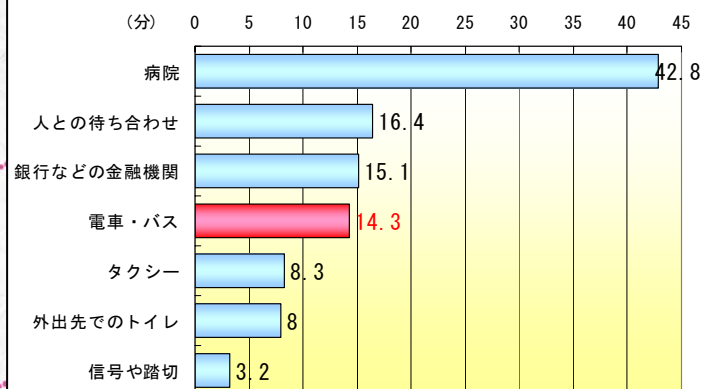
▼バスサービス水準の設定

地域	分類	サービス水準(平日)	考え方
中心部	幹線バス	系統を集約し、朝・夕のピーク時には1路線当たり15分に1本以上の運行本数を確保する。	利用者がストレスを感じることなくバスを待て、時刻表を見なくともバスが利用できる。
	支線バス	支線全体として現状と同等の1系統あたり往路4便、復路4便以上の運行本数を確保する。 (現在の1路線あたりに換算すると14往復)	市民の行動パターンとして、通勤・通学、買い物、通院、社交・娯楽のピーク時にバスサービスを提供する。
郊外部		現在バスが運行している路線について、路線廃止後も代替交通を導入して交通手段を確保する。	市民の外出機会を確保し、今後ともバス利用可能圏を維持する。

▼将来バス路線網



▼イライラせずに待てる時間の平均



資料：電通消費者研究センター  
(インターネットによるアンケート)

<参考>他都市のバスサービス水準の事例

①伊賀市交通計画（H19.3 策定）

- ・対象地域：伊賀市全域（人口 10.3 万人（H.18.2.28 現在））
- ・以下のような生活パターンを想定した上でのサービス水準の維持基準を設定。

▼サービス水準の維持基準

分類	維持基準	想定する生活パターン	備考
基幹バス （骨格路線）	高いサービス水準 10往復/日程度以上（平日）	・朝の出勤・登校対応で3往復 ・午前・午後の通院、買物対応で4往復 ・夜の帰宅対応で3往復	
準基幹バス （補助骨格路線）	比較的高いサービス水準 5往復/日程度以上（平日）	・朝の出勤・登校対応で2往復 ・午前・午後の通院、買物対応で1往復 ・夜の帰宅対応で2往復	
地域アクセスバス （基幹バスから派生 する路線）	シビルミニマムの観点から 最小限のサービス水準 3往復/日程度以上（平日）	通院、買物等への対応で ・午前1往復 ・午後1往復 ・夕・夜1往復	生活交通への対処 の観点から平日運 行を原則とする。

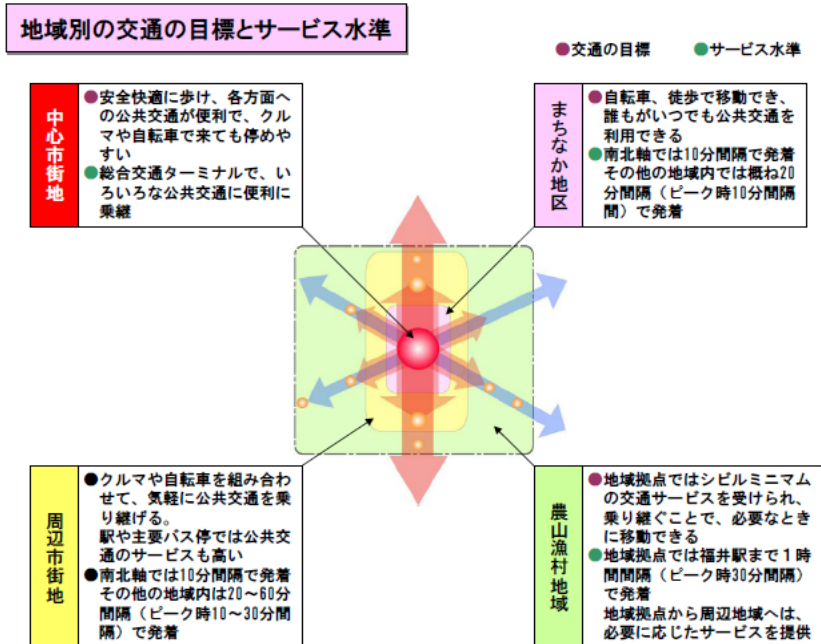
出典：伊賀市交通計画（H19.3）

②福井市都市交通戦略（策定中）

- ・対象地域：福井市全域（人口 27.1 万人（H.19.10.01 現在））
- ・「人口密度」（需要量）、「待ち時間」（利便性） の視点から、現況の公共交通のサービス水準を考慮して、各地域での交通の将来像を実現できるサービス水準を設定
- ・6方向の公共交通幹線軸毎に設定
- ・時間に応じて利用形態が異なることから、ピーク時、 オフピーク時別

ピーク時：待ち時間が中心市街地(福井駅)までの乗車時間を越えないように発車間隔を設定

オフピーク時：往復乗車時間を目安に現況のサービス水準を考慮して設定



出典：福井市都市交通戦略 第4回、5回協議会資料



## 4. 基本計画

公共交通の現状と課題、秋田市の将来像を踏まえて基本的な方針、基本目標を設定し、方向性を明確化する。

### 4.1 基本的な方針

#### ① 市民生活を支える交通機関として、地域に応じた市民の多様な移動手段の確保

自家用車の普及にともなって公共交通利用者は年々減少を続けているが、少子高齢化が進む中で高齢者など自動車の利用が難しい市民にとって公共交通は必要不可欠な交通手段となっている。市民生活を支える交通機関として、地域毎の需要、利用特性をふまえ、厳しい財政状況の中でのコストを考慮した上で多様な輸送手段により市民の生活交通の確保を図っていく。

#### ② より快適で使いやすい移動手段の実現

公共交通を維持していくためには市民にとって公共交通が快適で使いやすい交通手段となり、市民の利用拡大を図ることが必要である。そのために利用者のニーズを的確に把握しニーズに合った方策を積極的に推進していく。

方策の検討にあたっては、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を考えていく。

#### ③ 市民・地元関係者、交通事業者、行政の連携によるビジョンの推進

公共交通の活性化は交通事業者と行政、さらに市民が一体となって進めていく必要がある。交通事業者と行政は協力して利用者である市民の意見をふまえながら、公共交通の維持が困難な郊外部については行政が市民の生活交通確保の役割を担い、その他の地域については交通事業者が公共交通活性化に効果的な施策を推進することなどにより公共交通の維持を図るとともに、市民の積極的な公共交通利用や市民や事業者の参画による創意工夫を促していく。

### 4.2 対象区域

秋田市全域を対象とする。

### 4.3 計画期間

本ビジョンの計画期間は、上位計画である「第11次秋田市総合計画」の全体計画期間に合わせて、平成21年度から平成27年度とする。

なお、当初3年間は実証実験の実施及び効果検証、検討を要する施策の期間と位置づけ、平成23年度に各施策の見直しを行う。

## 4.4 目標

### (1) 目標

将来実現すべき公共交通の姿を以下のように設定する。

**関係者の連携により、将来にわたり持続可能な公共交通を実現する**

### (2) 目標達成に向けた関係者の役割

目標達成に向けて各関係者が果たすべき役割を以下のように設定する。

#### 【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、地域住民の移動手手段の確保に責任を持つ

## 4.5 目標達成に向けた地域別基本方針

目標達成に向けて以下に示す地域別基本方針のもと具体施策を設定し来年度より順次実施する。

### ▼地域別基本方針

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>

### 【郊外部における市民・地元関係者と行政の役割】

#### 市民・地元関係者の役割

四日市市(三重県)、舞鶴市(京都府)、山口市(山口県)等では、既存バス路線の廃止をきっかけとして、自らの生活交通を確保するために計画立案から運営まで地域住民が主体となって展開されている。

その結果、地域にニーズをきめ細かく取り込むことが可能となり、生活に密着した路線やダイヤの編成、需要に応じた運行形態が実現し、ボランティアの導入等によって運行経費も抑えられる結果となっている。山口市では実証実験の計画・実施も住民によって行われ、より使いやすい交通手段への変更も進められている。

本市においても、地域の住民等が自ら考え、実行していくことが地域ニーズに即した生活交通の実現に必要と考えられる。

#### 行政の役割

山口市では住民の活動に対して、市が積極的な情報提供、市民勉強会へのオブザーバー参加、有識者の紹介等活動を側面から支援するとともに、実証実験意おける赤字分の全額補填など、費用面の支援も行っている。(四日市市、舞鶴市も同様。)

本市においても、市民の活動を積極的に支援し、生活交通の維持を図るものとする。

## 5. 個別施策の実施方針

本市における個別施策は以下のとおりとし、実施計画に沿って進めていくものとする。  
また、各年度ごとに進捗状況の確認を行っていくものとする。

地域	目標を達成するために行う事業	関係者	事業内容	施策の評価 <sup>(注1)</sup>			コスト <sup>*1</sup> (百万円) (H21~H23)	コスト <sup>*1</sup> (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度) <sup>(注2)</sup>									
				I	II	III			短期			中期			長期			
									21	22	23	24	25	26	27	28~		
中心部	バス路線再編	交通事業者	少系統多頻度運行を実現し、利便性が高く、持続可能な路線への再編 都心循環バスの検討	●			—	—	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
		県・市	赤字バス路線維持に向けた支援制度の充実	●			490	1140	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	バス事業者の使用する土地・建物の減額貸付	市	バス事業者が事業用として使用する土地・建物の市有財産の貸付料減額について、バス路線維持を目的として平成20年4月から3年間にわたり、貸付料を基準額の2分の1とした。対象：旧交通局用地・建物等	●			40	90	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		国・県・市・市民	時差出勤、ノーマイカーデーの拡充等		●		—	—	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	バス走行環境の向上	国・県・市・市民	TDM施策等の渋滞緩和策の導入や冬期走行性向上		●		—	—	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		県警	幹線バス区間でのバス専用レーンの導入検討	(主)秋田天王線(新国道)山王十字路~土崎臨海交差点区間での導入検討			●	150 <sup>*2</sup>	150 <sup>*2</sup>	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	県警	幹線バス区間でのバス優先信号システム(PTPS)の導入検討	(主)秋田天王線(新国道)山王十字路~土崎臨海交差点区間での導入検討			●	30 <sup>*2</sup>	30 <sup>*2</sup>	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	バス運行情報提供の充実	交通事業者	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	行先表示のLED化、バス路線の再編と合わせた路線・系統の見直し、表示内容の変更	●			80 <sup>*3</sup>	80 <sup>*3</sup>	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		市	わかりやすいバスマップ作成及び配布、幹線バスのバス停での掲示	設備導入費用の支援制度の拡充		●		2	2	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		協議会	わかりやすいバスマップ作成及び配布、幹線バスのバス停での掲示	バスマップの試作とモニターによる使いやすさの向上		●		5	15	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	バス利用環境の改善	交通事業者	バス停へ上屋及びベンチの整備	継続的なバスマップの作成・配布		●		—	—	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		市	バス停へ上屋及びベンチの整備	幹線バス路線の主要バス停での整備	●			20	40	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		交通事業者	低床バス、ワンステップバスの導入	施設整備費用の支援制度の拡充	●			20 <sup>*4</sup>	50 <sup>*4</sup>	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		協議会・市	低床バス、ワンステップバスの導入	バス導入費用の支援制度の拡充	●			20 <sup>*4</sup>	50 <sup>*4</sup>	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	交通事業者	市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	ICカードの導入検討			●	230~350 <sup>*2</sup>	230~350 <sup>*2</sup>	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		市	市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	ICカード導入費用の支援制度の検討			●	230~350 <sup>*2</sup>	230~350 <sup>*2</sup>	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	利用しやすいバス運賃の検討	交通事業者	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(トリガー方式)	市民・地元関係者との協議・協定締結		●		—	—	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		市民・地元関係者	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(トリガー方式)	交通事業者との協議・協定締結		●		—	—	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		市	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(トリガー方式)	市民・地元関係者とバス事業者との協定締結を仲介		●		—	—	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		交通事業者	バスのゾーン制料金等の導入によるバス運賃支払いの単純化	バス運賃支払いの単純化の検討			●	—	—	→	→	→	→	→	→	→	→	→
商業施設との連携による割引制度の拡大	市	バスのゾーン制料金等の導入によるバス運賃支払いの単純化	ゾーン制料金導入の支援(実証実験への補助等)			●	—	—	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
	交通事業者	商業施設との連携による割引制度の拡大	割引クーポン等の配布、割引運賃の設定等		●		—	—	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
商業施設	商業施設との連携による割引制度の拡大	割引制度の割引費用負担		●		—	—	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
公共交通利用の促進	協議会	自動車から公共交通への転換に向けた市民への啓発を目的としたモビリティマネジメントの実施	市民、児童・生徒、従業者を対象とした自動車から公共交通への転換を促す働きかけ		●		4	4	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
鉄道の利便性向上	交通事業者	泉地区への新駅設置と鉄道用地を活用したパークアンドライドの導入検討	泉地区への新駅設置と鉄道用地を活用したパークアンドライドの導入検討			●	—	—	→	→	→	→	→	→	→	→	→	

注1) 施策の評価について

- I. 実施が不可欠なもの
- II. 低コストで効果が見込まれるもの
- III. 一定のコストを要するもの、効果が期待され、社会実験により検証を行う施策

注2) 実施計画について

- 検討
- 実証実験・効果検証
- 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
- 本格実施

- ※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である  
基本的にH21~H23もしくはH21~H27での金額を計上
- ※2 H24の本格導入時の金額
- ※3 H23以降の本格実施の金額
- ※4 H21以降の本格実施の金額

地域	目標を達成するために行う事業	関係者	事業内容	施策の評価 <sup>(注1)</sup>			コスト <sup>※1</sup> (百万円) (H21~H23)	コスト <sup>※1</sup> (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度) <sup>(注2)</sup>												
				I	II	III			短期			中期				長期					
									21	22	23	24	25	26	27	28~					
郊外部	代替交通の導入	住民組織や地元関係者(企業等)が参画した組織による代替交通の導入、運営準備	市民・地元関係者	代替交通導入の検討組織として研究会を設立、運営(東部地域)	●			—	—	▶											
			市	研究会の設立、運営を支援																	
			市民・地元関係者	代替交通の運営検討組織としての運行協議会の設立、運営(南部地域)	●			—	—												
		市	運行協議会の設立、運営を支援																		
		市民・地元関係者	代替交通の運営検討組織としての運行協議会の設立、運営(東部地域)	●			—	—													
		市	運行協議会の設立、運営を支援																		
		市民・地元関係者	代替交通として導入されたマイタウン・バスの運営検討組織としての運行協議会の運営(西部、北部地域)	●			—	—													
		市	運行協議会の運営を支援																		
		市	車両導入に関する支援制度の創設	●			20	20													
	市	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	●			—	—														
	住民組織や地元関係者(企業等)が参画した市民団体やNPO法人等の組織を設立して代替交通を運営し、交通事業者に運行委託もしくは住民ボランティアが運行	協議会	代替交通の運営の担い手養成を目的としたモビリティマネジメントの実施		●		2	2													
		市民・地元関係者	市民団体やNPO法人等の組織を設立して代替交通を運営				—	—													
		市民・地元関係者	商業施設などの沿線施設、地域住民による利用促進活動や資金協力																		
		市	運営に関する支援制度の創設		●																
		市	運行事業者、関係機関との仲介																		
	交通事業者	運行の受託及び運営への協力																			
	代替交通の運行	市	代替交通の費用負担	●			440	440													
	バス事業者の使用する行政財産使用料の減免	市	バス事業者が使用する行政財産使用料を減免する。 対象:雄和市民センター内のバス専用レーン・バス乗り継ぎ敷地等	●			2	5													
	中心部のバス路線へのスムーズな乗り継ぎの確保	市	中心部のバスと郊外部の代替交通の乗り継ぎ地点整備		●		—	—													
		交通事業者	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																		
バス運行情報提供の充実	わかりやすいバスマップ作成及び配布、幹線バスのバス停での掲示	協議会	バスマップの試作とモニターによる使いやすさの向上				2	2													
		市・市民	継続的なバスマップの作成・配布		●		中心部のコストに含む	中心部のコストに含む													
バス利用環境の改善	中心部バス路線と共通で利用可能なICカードの導入検討	交通事業者	ICカードの導入検討			●	中心部のコストに含む	中心部のコストに含む													
		市	ICカード導入費用の支援制度の検討																		
公共交通利用の促進	自動車から公共交通への転換に向けた市民への啓発	協議会	自動車から公共交通への転換に向けた市民への啓発を目的としたモビリティマネジメントの実施		●		中心部のコストに含む	中心部のコストに含む													
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(トリガー方式)	交通事業者	市民・地元関係者と協定を締結		●		—	—													
		市民・地元関係者	交通事業者と協定を締結																		
		市	市民・地元関係者とバス事業者との協定締結を仲介																		

注1) 施策の評価について

- I. 実施が不可欠なもの
- II. 低コストで効果が見込まれるもの
- III. 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

注2) 実施計画について

- ▶ 検討
- ▶ 実証実験・効果検証
- ▶ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
- ▶ 本格実施

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である  
基本的にH21~H23もしくはH21~H27での金額を計上

地域	目標を達成するために行う事業	関係者	事業内容	施策の評価 <sup>(注1)</sup>			コスト <sup>※1</sup> (百万円) (H21~H23)	コスト <sup>※1</sup> (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度) <sup>(注2)</sup>													
				I	II	III			短期			中期			長期							
									21	22	23	24	25	26	27	28~						
公共交通空白地域	必要に応じて市民・地元関係者が参画した組織を設立し、自ら生活交通の導入を検討する。	住民組織や地元関係者(企業等)が参画した団体やNPO法人等の組織を設立して生活交通の導入を検討し、導入後は自ら運営し、交通事業者に運行委託もしくは住民ボランティアが運行	市民・地元関係者	市民団体やNPO法人等の組織を設立して生活交通を運営																		
			市	運営組織設立・運営を支援																		
			市	導入への補助制度の創設		●																
			市	運行事業者の仲介																		
			市民・地元関係者	商業施設などの沿線施設、地域住民による利用促進活動や資金協力																		
			交通事業者	運行の受託及び導入検討、運営への協力																		
			交通事業者	市民・地元関係者と協定を締結																		
全地域	高齢者バス優遇乗車助成制度	市	高齢者専用回数券販売による高齢者運賃割引制度	●			310	720														
			障害者交通費補助事業	●			230	530														
			児童福祉施設整備推進事業(保育所バス更新経費)	●			10	30														
			秋田市役所における公共交通機関や自転車等による通勤によるCO2削減	●			—	—														
公共交通利用の促進	既存のスクールバスや福祉バス、病院送迎バス等の公共交通としての利活用の検討	市	市役所職員が自動車でなく、公共交通機関や自転車等による通勤を実施	●			—	—														
			既存のスクールバスや福祉バス、病院送迎バス等の公共交通としての利活用の検討			●	—	—														
代替交通の導入	太平山学習センター管理費	市	太平山学習センターへの小中学生の送迎バスの運行を業者へ委託する。	●			10	30														
その他																						
合計							2,207	3,700														

注1) 施策の評価について

- I. 実施が不可欠なもの
- II. 低コストで効果が見込まれるもの
- III. 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

注2) 実施計画について

- 検討
- 実証実験・効果検証
- 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)
- 本格実施

※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である  
基本的にH21~H23もしくはH21~H27での金額を計上