

**秋田市公共交通政策ビジョン**  
**(秋田市地域公共交通総合連携計画)**  
**(案)**

平成 21 年 2 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.....	8
2.1 公共交通をとりまく現状と課題.....	8
2.2 バス路線維持に向けた取り組み.....	17
3. 秋田市の目指すべき将来像の検討.....	21
3.1 コンパクトで成熟した市街地形成の必要性.....	21
3.2 秋田市における市街地形成の方針.....	27
3.3 秋田市の目指すべき将来都市像.....	29
3.4 秋田市の目指すべき将来交通体系.....	31
4. 秋田市地域公共交通総合連携計画.....	32
4.1 基本的な方針.....	32
4.2 対象区域.....	32
4.3 計画期間.....	32
4.4 目標.....	33
4.5 目標を達成するために行う施策およびその実施主体.....	36





# 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市街地の拡大により、移動手段がマイカーに大きく依存している。その一方で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。また、市街地が拡大する中で市民の足を確保するためにバス路線を拡大してきた結果、現在、市民の約 2/3 が公共交通を利用できる環境にあるが、バス全体としては採算性の低下を招いている。近年では、規制緩和に伴い、採算性が確保できないバス路線の減便や廃止が進み、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する見込みであり、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、公共交通は日常生活に不可欠な移動手段であり、今後も持続可能な形で維持していくことが必要である。また、持続可能な都市を実現するためのインフラのひとつとして、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・行政各々の役割を定めるものである。

※本ビジョンは、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。

## 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、バスロケーションシステムやバス専用・優先レーンの導入、パークアンドライドや中心市街地における循環バス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、路線バスの合理化が進められてきた。さらに、近年の規制緩和を背景とした郊外部の廃止路線に対し、代替交通の導入に取り組んでいるところである。

これらの取り組みと並行して、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いる。

平成 19 年には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の成立を受けて市民、交通事業者、有識者、行政等により構成される「秋田市地域公共交通協議会」※を設置し、同年 10 月 1 日の法施行と同時に全国第 1 号の法定協議会へ移行し、同協議会において「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。

※同協議会参加者は、協議結果である本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 条第 5 項)

# 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)

— 主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援 —

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

地域公共交通の活性化・再生の必要性

活力ある都市活動、観光振興

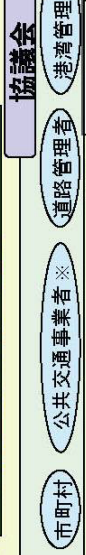
環境問題等への対応

## スキーム概要

### 基本方針 (国のガイドライン)

主務大臣(国土交通大臣・総務大臣)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定  
※国家公安委員会、環境大臣に協議

### 1. 計画の作成・実施

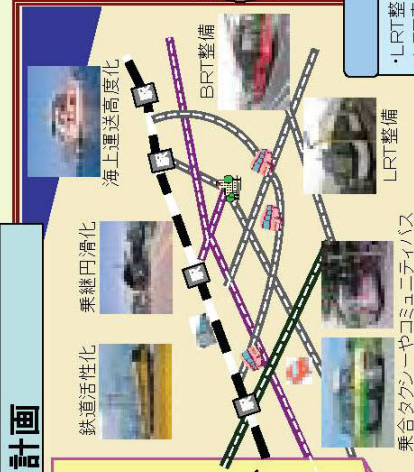


### 地域公共交通総合連携計画

地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域のバス交通の活性化や地方鉄道の活性化など地域住民の移動手段の確保、都市部におけるLRTやBRTの導入や、バスの定時性・速達性の向上、乗継の改善等、地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。国は、これを総合的に支援。

#### 【地域公共交通特定事業】

- ・LRTの整備
- ・BRTの整備
- ・海上運送サービスの改善
- ・乗継の改善
- ・地方鉄道の再構築、再生



- ・協議会の参加要請承諾義務  
(※公安委員会、住民は除く)
- ・計画策定時のパブリックコメント実施
- ・計画作成等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

### 国による総合的支援

- ・予算等
- ・計画策定経費支援
- ・関係予算を可能な限り重点配分、配慮
- ・地方債の配慮
- ・情報、ノウハウの提供等
- ・人材育成

### 法律上の特例措置

- ・LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- ・LRT車両購入費、BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づき施設整備事業等について自治体助成部分の起債対象化
- ・鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期
- ・鉄道事業における「公有民営」方式の上下分離を可能とする特例※
- ・関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

### 2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

#### DMV(デュアルモードビークル)

・軌道と道路の両方の走行が可能な車両

#### IMTS(インテリジェントマルチモードトランジット)

・磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両

#### 水陸両用車



#### 注1 LRT(Light Rail Transit)

低床・リアアフリードesignの新車の投入、屋根付きの広大な乗降所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム

#### 注2 BRT(Bus Rapid Transit)

輸送力の大きなワンストップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム

#### 注3 公有民営※

地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの

〈参考〉地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第三章 第一節 第五条 地域公共交通総合連携計画において定める事項

### 第三章 地域公共交通総合連携計画の作成及び実施

#### 第一節 地域公共交通総合連携計画の作成

(地域公共交通総合連携計画)

第五条 市町村は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、単独で又は共同して、当該市町村の区域内について、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画（以下「地域公共交通総合連携計画」という。）を作成することができる。

- 2 地域公共交通総合連携計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。
  - 一 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針
  - 二 地域公共交通総合連携計画の区域
  - 三 地域公共交通総合連携計画の目標
  - 四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
  - 五 計画期間
  - 六 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通総合連携計画の実施に関し当該市町村が必要と認める事項
- 3 前項第四号に掲げる事項には、地域公共交通特定事業に関する事項を定めることができる。

▼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(JR秋田駅西口～臨海十字路)、バス優先レーン(土崎臨海入口～旧三菱マテリアル(新国道(一部指定が無い区間有))、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	秋田市交通局の廃止、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	「秋田市の公共交通(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」を秋田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

秋田市地域公共交通協議会委員名簿

		分野	所属団体等	氏名	①	②
学識者	1	学識経験者	秋田大学工学資源学部 教授	木村 一裕	○	○
	2	旅客鉄道事業者	東日本旅客鉄道(株)秋田支社 総務部長	下村 直樹		○
公共交通事業者	3	一般乗合旅客自動車運送事業者	秋田中央交通(株) 専務取締役	伊藤 博	○	○
	4		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	○	○
関係団体	5	一般乗合旅客自動車運送事業者団体	社団法人秋田県バス協会 専務理事	栗澤 富雄	○	
	6		秋田県ハイヤー協会 専務理事	佐藤 武彦	○	
	7	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	秋田中央交通労働組合 執行委員長	伊藤 正志	○	
	8	その他団体	秋田商工会議所 専務理事	佐藤 貞治		
市民団体等	9	住民又は利用者	暮らしを考える女性の会 会長	高橋 敦子	○	○
	10		秋田県高等学校PTA連合会 会長	菅原 広二	○	○
	11		秋田市PTA連合会 会長	渡辺 正宏	○	○
	12		NPO秋田バリアフリーネットワーク 代表	佐々木 孝	○	○
	13		秋田老人クラブ連合会 会長	和田 清恵	○	○
	14		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	○	○
	15		旭北地区町内会連合会 会長	中谷 久之助	○	○
関係行政等	16	国土交通省東北運輸局秋田運輸支局長又はその指名する者	国土交通省東北運輸局秋田運輸支局 支局長	菊田 善昭	○	
	17	道路管理者	国土交通省秋田河川国道事務所 所長	柴田 久	○	○
	18		秋田県建設交通部 次長	檜森 悦朗	○	○
	19		秋田市建設部 部長	鎌田 金作	○	○
	20		東日本高速道路株式会社東北支社秋田管理事務所 所長	相原 英治	○	○
	21	都道府県警察（公安委員会）	秋田臨港警察署 署長	小田島 久夫	○	○
	22		秋田中央警察署 署長	伊東 幸博	○	○
	23		秋田東警察署 署長	佐々木 清孝	○	○
24	秋田市	副市長	大山 幹弥	○	○	

注 ①②の丸印は、①が道路運送法施行規則第9条の3に該当、②が地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に該当

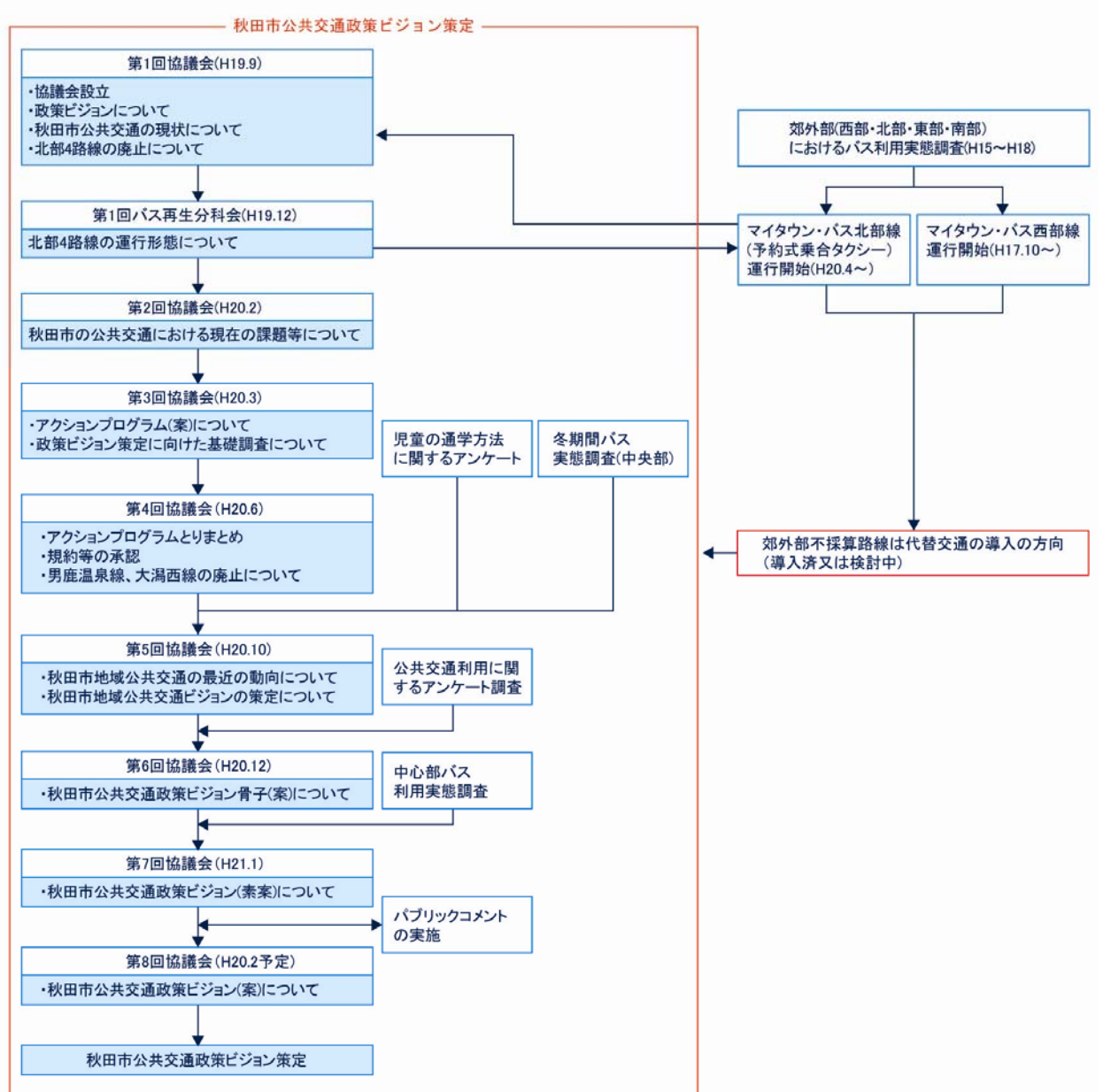
道路運送法施行規則第9条の3（地域公共交通会議の構成員）

主宰する市町村長、一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体、住民又は旅客、地方運輸局長、一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体、主宰する市町村長が必要があると認める者、道路管理者、都道府県警察、学識経験を有する者

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条（協議会の構成員）

地域公共交通総合連携計画を作成しようとする市町村、関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者、公安委員会、利用者、学識経験者、その他の当該市町村が必要と認める者

▼秋田市地域公共交通協議会の経緯





▼秋田市における地域公共交通の活性化および再生に関する組織体系

**秋田市地域公共交通協議会(以下「協議会」という。)**

- ・本市における地域公共交通の活性化および再生を総合的かつ一体的に推進するための「秋田市公共交通政策ビジョン」(以下「ビジョン」という。)の作成および変更に関し協議し、関係する事業を実施する。
- ・道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づいた地域公共交通会議として、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する。
- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)の施行日(平成19年10月1日)をもって、協議会を同法第6条第1項に規定する協議会として、ビジョンを同法第5条第1項に規定する地域公共交通総合連携計画として位置づけるものとする。



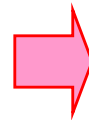
**秋田市地域公共交通庁内連絡会**

- ・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。
- ・本市における地域公共交通の活性化および再生の施策に関すること、秋田市地域公共交通協議会における協議事項に関することについて、検討を行う。

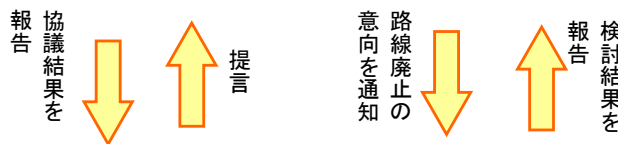
**秋田市地域公共交通協議会バス路線再生分科会(以下「分科会」という。)**

- ・地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保、その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する。
- ・バス路線の廃止における協議を行う。
- ・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・料金等に関する事項の協議を行う。

路線廃止にかかる協議結果を「秋田県生活交通対策地域協議会」へ報告



代替運行等の事業者へ運行形態等の協議が整っていることの証明書を発行



**運行協議会**

- ・マイタウン・バスの運行形態、利用促進に関する事項について協議・検討を行う。
- ・上記事項のうち、分科会において協議すべき事項について提言を行う。
- ・その他マイタウン・バスの運行に必要な事項に関する事務を行う。

※現在、マイタウン・バス西部線運行協議会及びマイタウン・バス北部線運行協議会を設置

**公共交通研究会**

- ・既存の乗合バスから、新たな運行形態(車両、経路、料金等)への移行について検討する。
- ・市中心部を運行する路線バスへの乗り換えのための、乗り換え地点の設定について検討する。

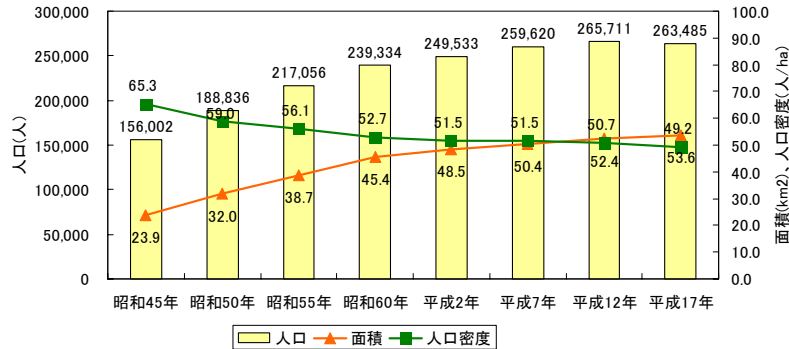
※現在、河辺地域公共交通研究会及び雄和地域公共交通研究会を設置

## 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

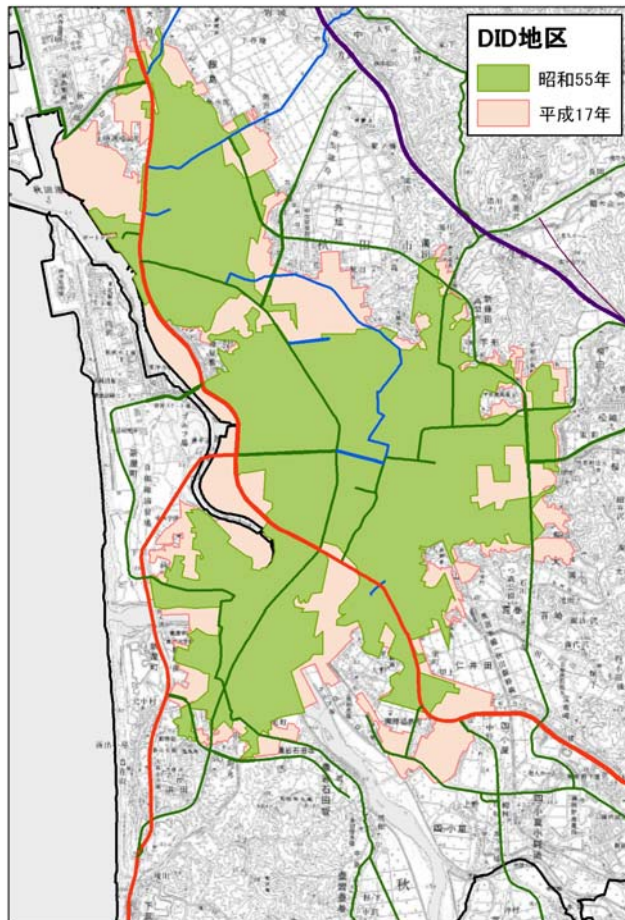
#### (1) 市街地の拡散と人口減少

- ・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、低密度な市街地となっている。
- ・本市の人口集中地区の人口密度は全国の県庁所在地の中で下位にあり(47都市中40位)、全国全市町村平均(67.1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



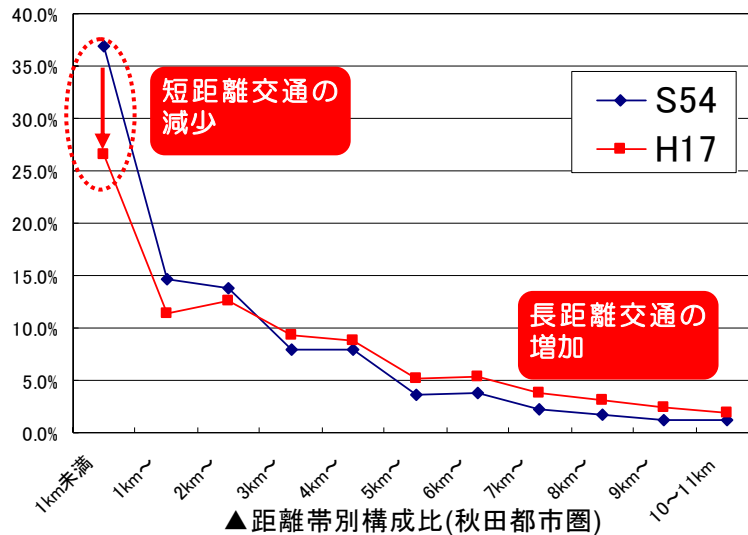
▲DID地区の推移

資料: 国勢調査

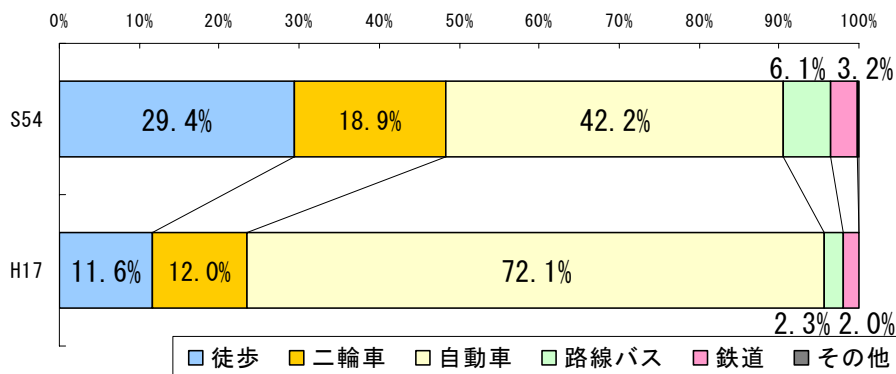


## (2) 少子・高齢化の進展と自動車依存の高まり

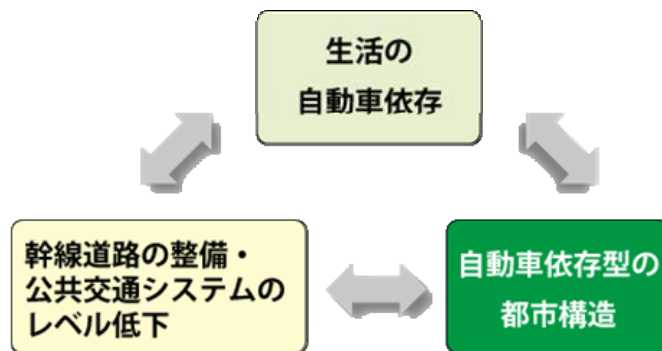
- ・市街地の拡散により、市民の移動距離が大きくなったことに伴い、交通手段構成比が自動車 72%である一方、公共交通の占める割合は 5% (路線バス 2.3%、鉄道 2.0%) に満たない状況となっている。
- ・公共交通の利用者減少は、自動車へのさらなる依存をもたらす「モータリゼーションスパイラル」に陥っている。



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



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

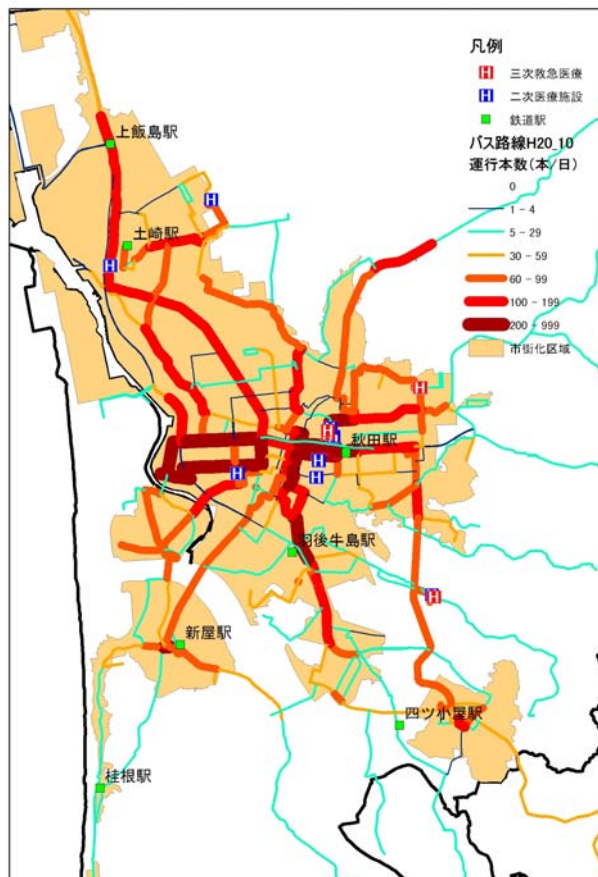
出典: 「都市再生 交通学からの解答」

学芸出版 著者: 家田 仁 岡 並木 国際交通安全学会都市と交通研究グループ

### (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、全人口の 64% を超えており、2/3 の市民は公共交通を利用可能な環境にある。

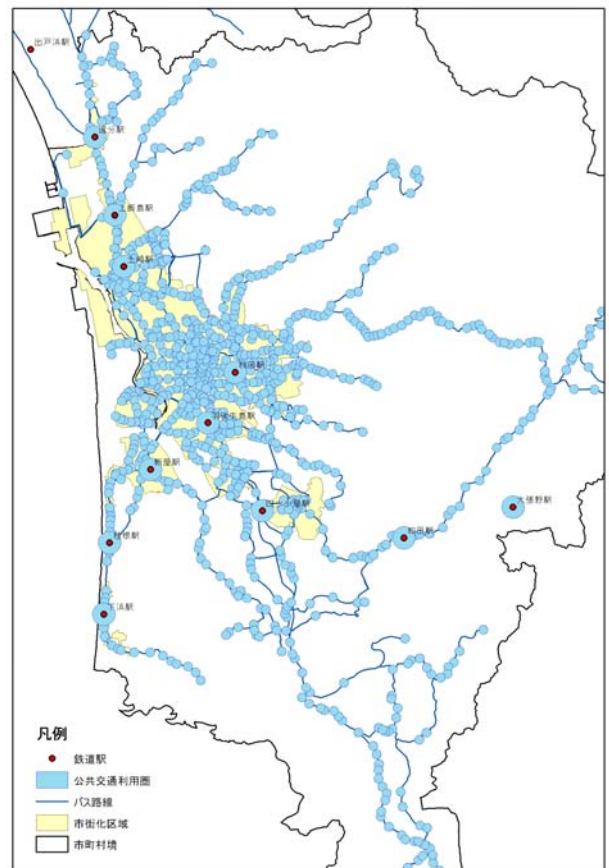
都心から放射方向に伸びるバス網



▲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)

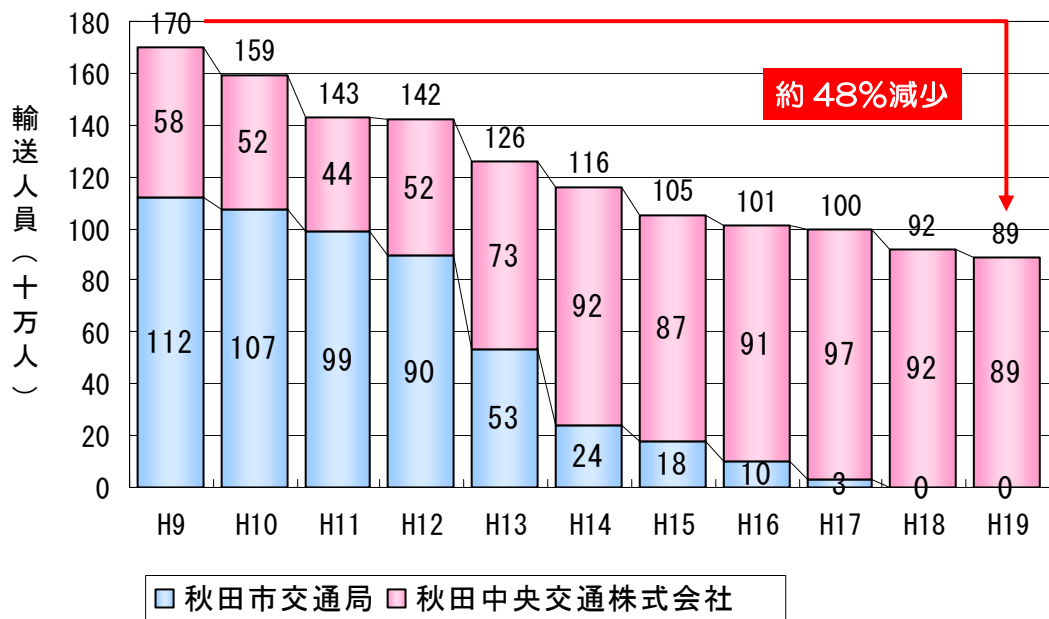
※バス路線はH18年4月現在  
人口はH17国調

- ・モータリゼーション（注）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、ピーク時と比べて約 85%減少し、H9～H19 の 10 年間も約 48%減少となっている。

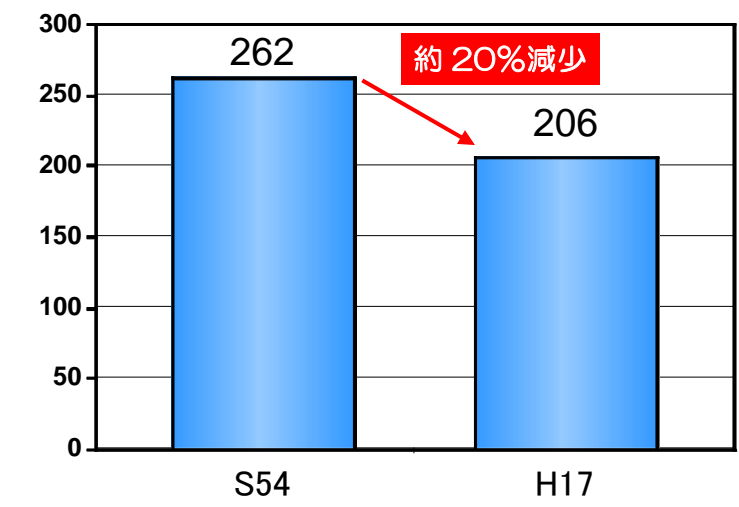
（注）モータリゼーション：自動車社会

- ・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



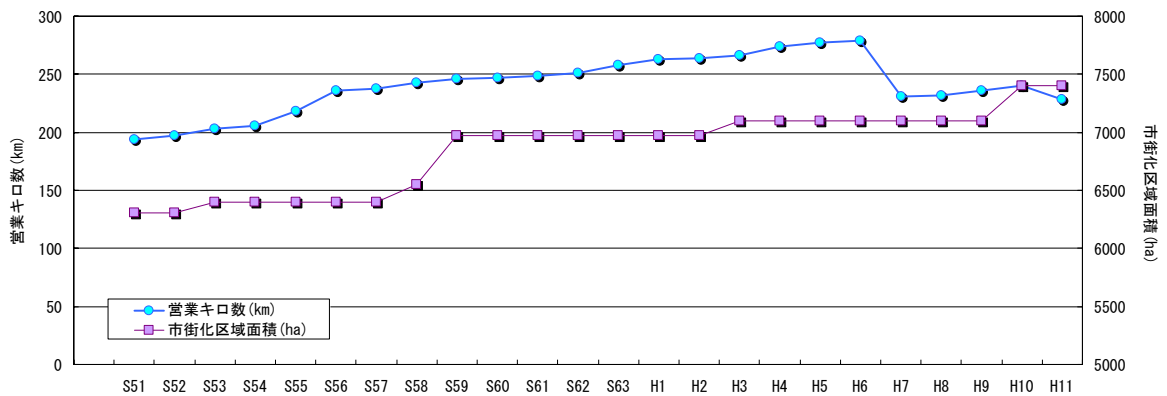
▼JR 駅 1 日平均乗車人員の推移（秋田市内計）



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

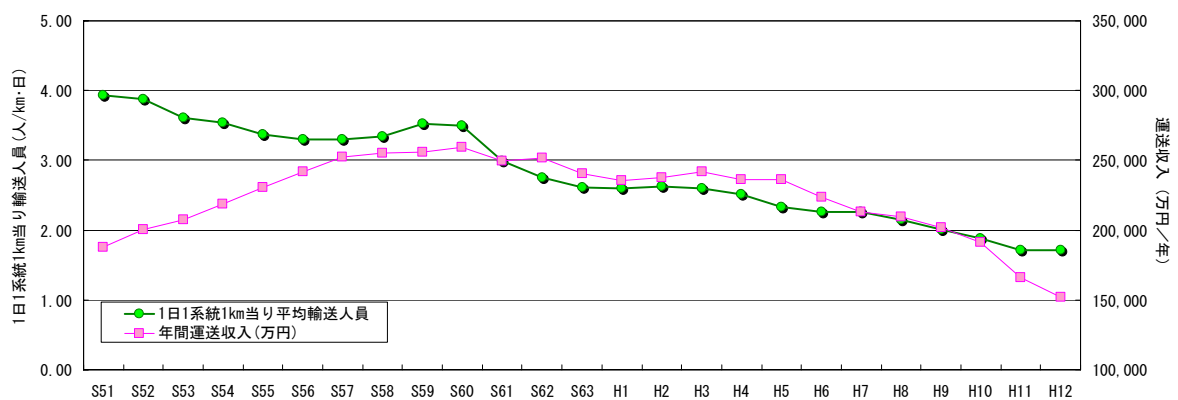
#### (4) バス路線の赤字拡大

・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、バスサービスと比べ利便性の高いマイカー利用者が増加したことにより、サービス拡大に見合う利用者数を確保できず、運賃収入がピーク時の約6割の水準にまで減少した。



▲市営交通の営業キロ数と市街化区域面積の推移

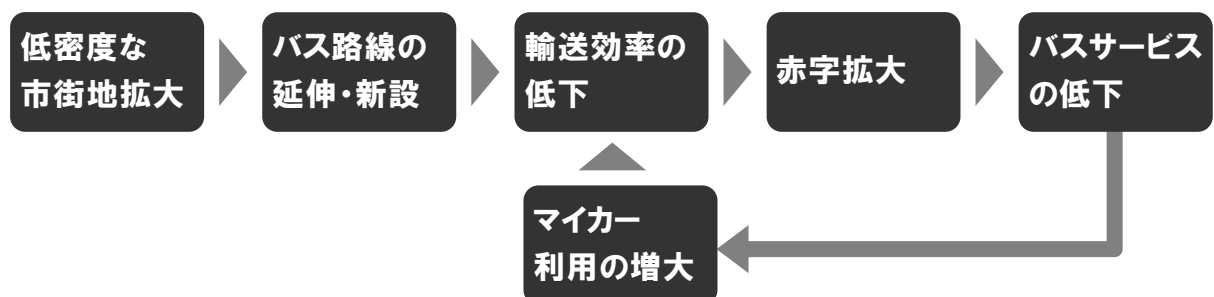
資料 秋田市交通局管理課



▲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）

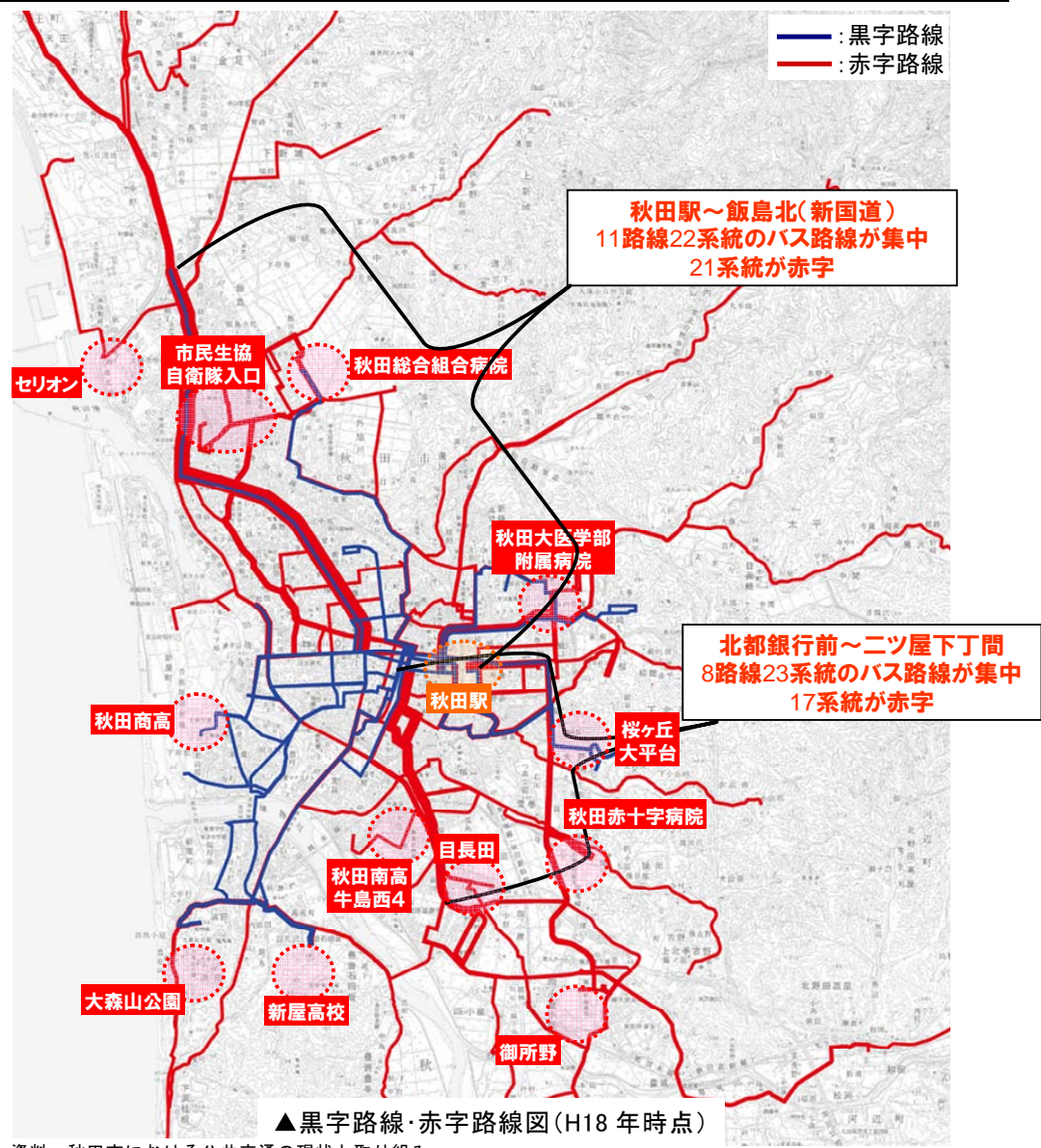


▲市街地の拡大と赤字バス路線の拡大の関連図

- ・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、黒字路線の黒字総額の約 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、バス事業者の他の事業部門の利益に加え、赤字額の 68%に相当する約 2 億 6 千万円を国・県・市が補助している。
- ・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。
- ・今後、さらに利用者の減少が進むと、赤字路線・系統が一層増加し、現在のバス路線網の維持が困難になることが懸念される。

▼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
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



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



## (5) 現在のバスのサービス水準

### ①現在の運行状況

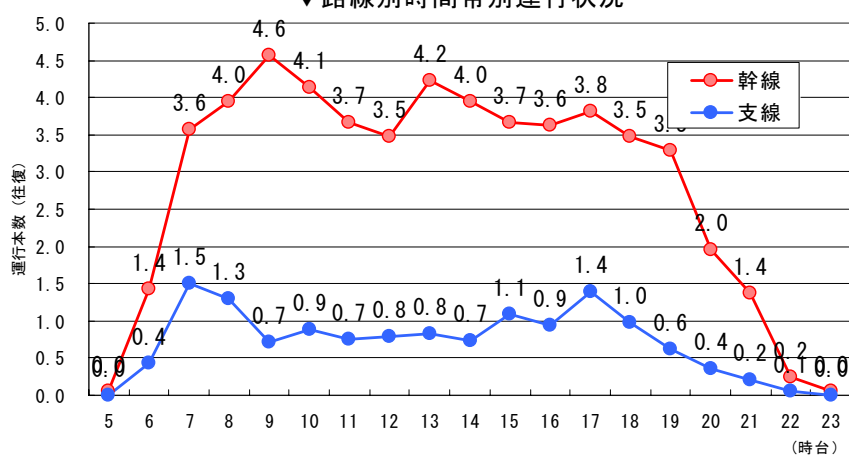
- ・中心部の中でも公共交通軸を形成する路線を幹線バス、その他を支線バスとして現在の運行状況を整理すると1路線当たり幹線バスは55往復/日、支線バスは14往復/日となっており、1系統あたりでは幹線バスで25往復/日、支線バスで4往復/日となっている。
- ・ピーク時には幹線バスでは1路線当たり4往復/路線・時(15分に1本)が確保されているが、支線バスは2往復/路線・時と少なくなっている。系統別に見た場合運行本数はさらに少ない。

▼中心部のバス運行状況

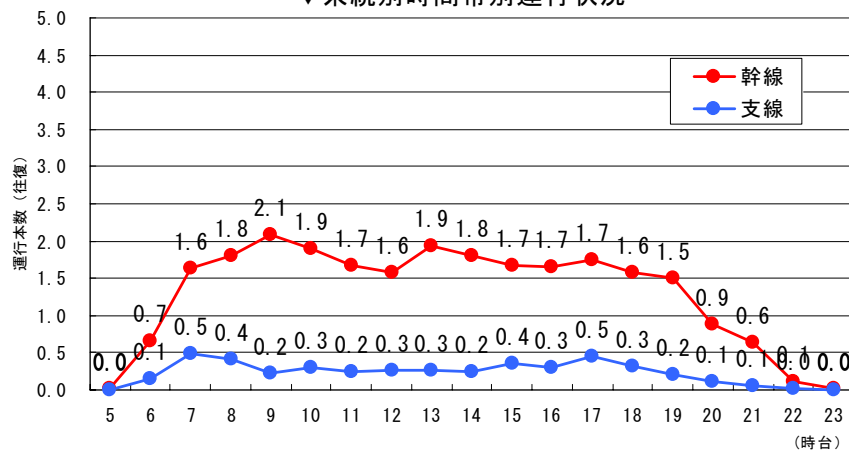
(往復/日)

	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



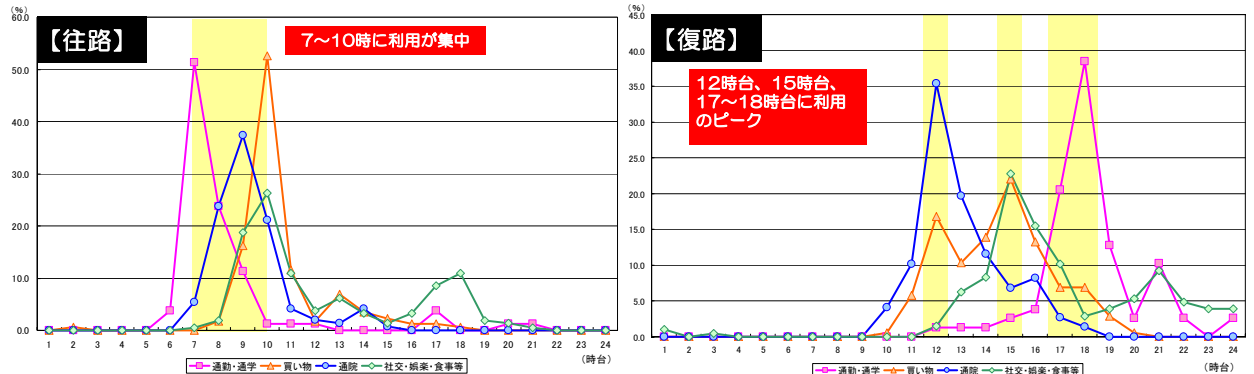
▼系統別時間帯別運行状況



## 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。

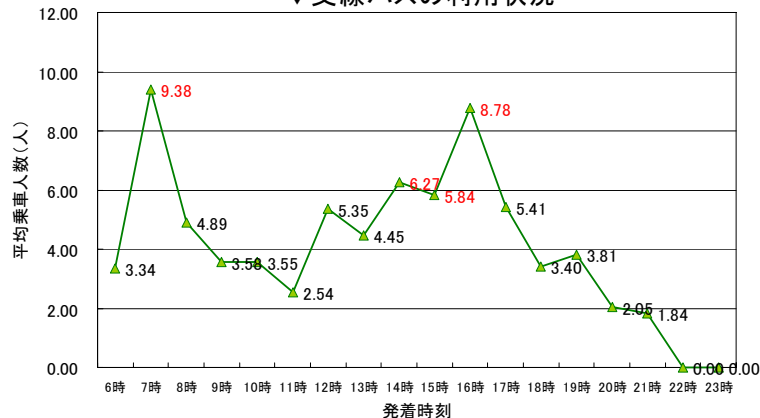
▼中央部バス沿線地域住民の  
バス利用パターン(目的別時間帯別利用率)



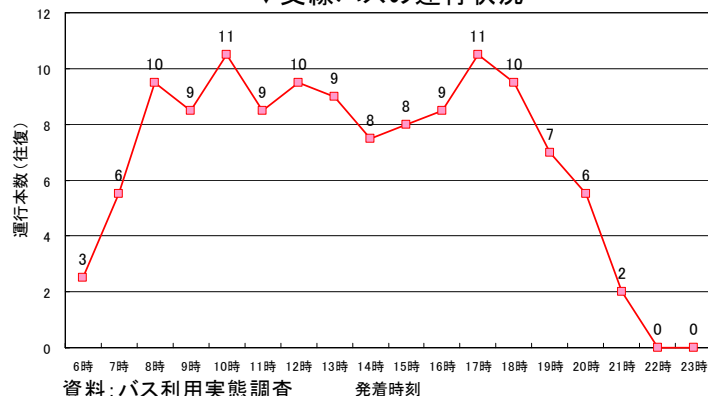
## ③支線バスの利用状況

- ・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、利用者のニーズと必ずしも一致していないダイヤも存在する。

▼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

発着時刻

※運行本数は利用実態調査の対象系統のもの

<参考>他都市の公共交通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。

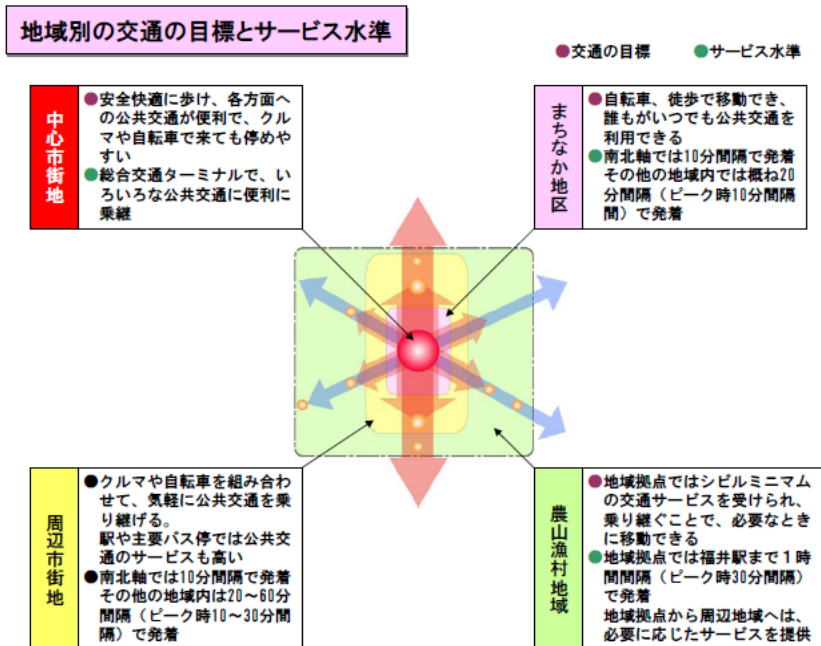
出典：伊賀市交通計画（H19.3）

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

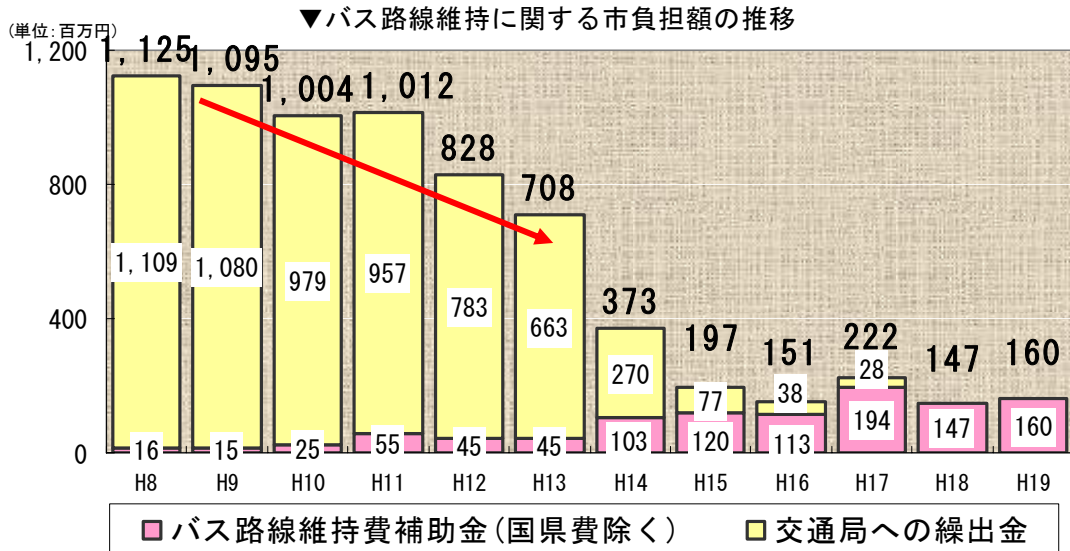


## 2.2 バス路線維持に向けた取り組み

### (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、19年度で約1.6億円となり、路線移管によって市民の負担が大幅に軽減されたこととなる。



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～)

##### 1) 市単独補助制度を創設

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、市では平成17年度に単独補助制度を創設している。

##### ▼県補助金と市単独補助金の比較

	秋田県生活バス路線維持費補助金		市単独補助制度	
	内容	補助対象経費としない理由	市単独補助制度	補助導入の根拠
相市 当街 地減 走行 割合	人口が15万人以上の都市の市街地を運行する路線は、市街地部分の含まれる割合に応じて補助対象経費を低減する(市街地走行割合相当分低減)	市街地を運行する路線では黒字路線が当然に発生し、赤字路線の欠損額に黒字路線の収益を補填することが可能であるとの前提に立つことによる	市街地走行割合相当低減分を上乗せ補助	乗客の減少により、市街地を運行することで黒字を期待できる状況が消滅したため
補乗 助客 率密 度低 減5 人未 満	平均乗車密度が5人未満の路線については、補助率を4分の3として、補助率低減分はバス事業者が負担する	ダイヤ改正や路線の統廃合などバス事業者が改善に取り組む事を進めるため	平均乗車密度5人未満補助率低減分を上乗せ補助	乗客数の減少をもって路線を廃止することは適切でなく、なお、当面は維持をはかる必要がある併せて、今後住民の移動手段を確保する方策を別途検討する必要がある
回運 超行 経回 費数 1 0	1日の運行本数が10回を超える路線については10回を超える経費(10回相当以上はカット分)	ダイヤ改正や路線の統廃合などバス事業者が改善に取り組む事を進めるため	補助対象外	現行どおり補助対象外とする

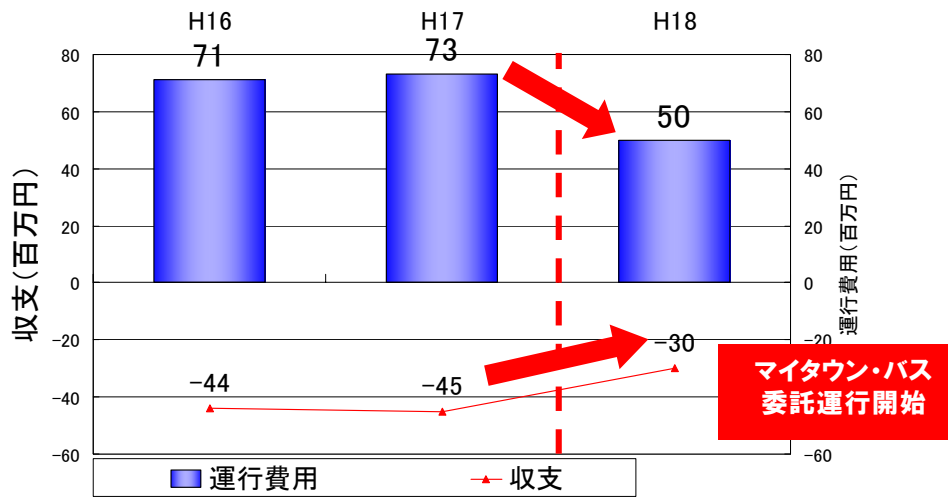
※補助額の上限：補助額は、バス事業者ごとに市内における補助対象となる赤字額から、黒字路線より生じる収益(黒字額)を控除した額を上限とする。

2) 不採算路線の郊外部に代替交通を導入検討(15 路線)

▼郊外部不採算路線一覧

平成 17 年度 (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 (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 21 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: 秋田市都市計画化 交通政策室

※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。

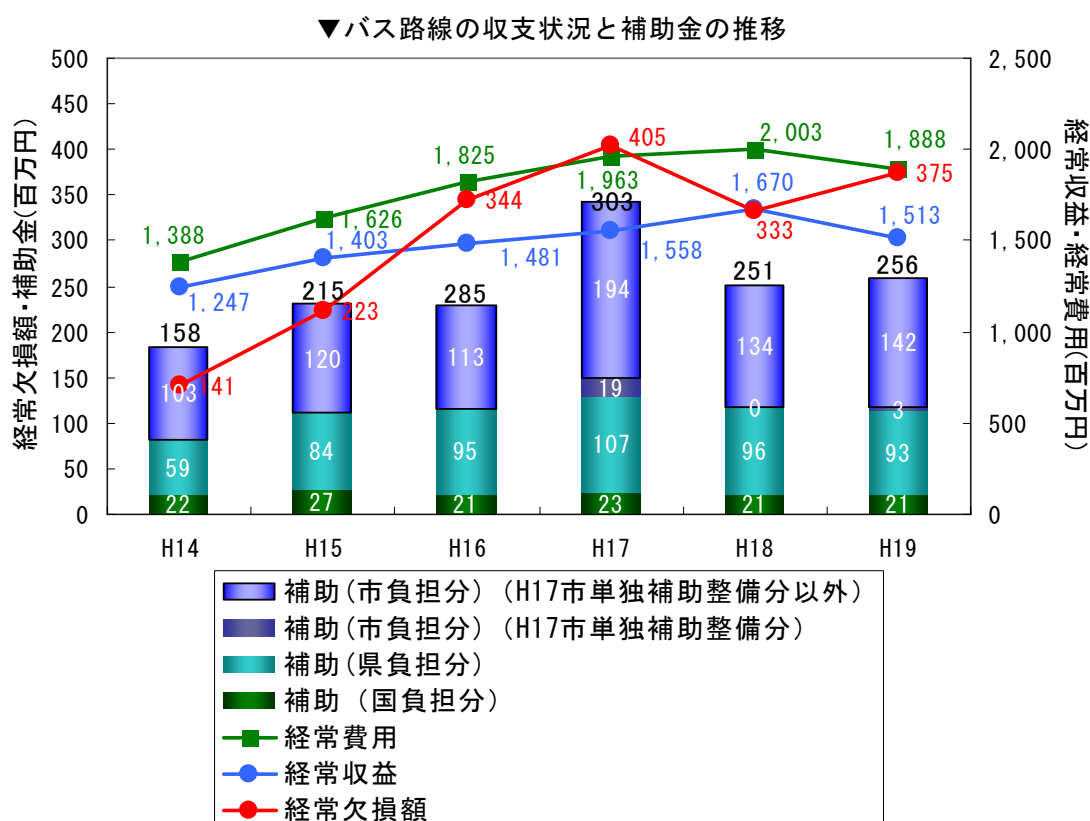
3) バス事業者へ路線再編やダイヤ改正等の抜本的な見直しを促す

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手段の確保

## (2) 秋田市のバス路線補助金負担の今後の必要性

### ① 路線バスに対する補助金の推移

- ・市交通局から秋田中央交通(株)にバス路線を移管した結果、路線数の増加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、補助金額が増加している。
- ・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。



### ② 県の補助制度の見直し(案)による影響

- ・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、バス事業者による減便や郊外部の不採算路線の廃止に拍車がかかることが予想される。このため、公共交通のサービスが大幅に低下するとともに、市民の移動手段の確保が一層困難になると考えられる。

▼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)
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%)
補助金の影響額	47,238 千円の減額 (県補助金の約 65%が減額) ⇒減額分を市が全額補填すると仮定すると、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) ⇒減額分を市が全額補填すると仮定すると、市負担額は約 9%増加
その他		現行制度では補助対象期間の限度はないが、見直し後は 3 年間で限度となる。 条件不利地域に新たな支援制度を創設する。

③生活バス路線維持費補助金の必要性

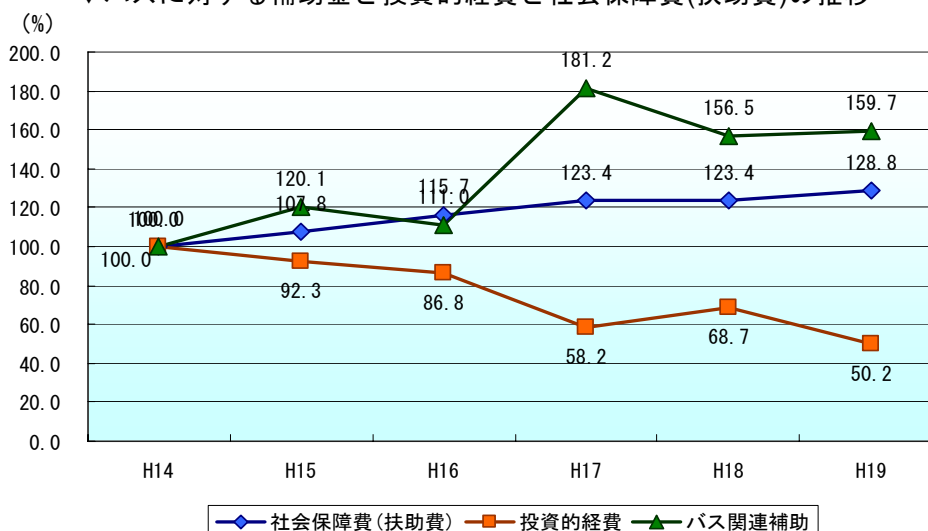
- ・仮にこれまでの路線バスへの支援を止め、交通弱者への外出支援策としてタクシー券の支給に切り替えた場合、年間 16 億円が必要と見込まれ、現在の市負担額(1.5 億円)の 10 倍以上の予算が必要となる。

【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(秋田空港～土崎駅間の乗合タクシー往復 3,000 円を例に計上)の 1/2 補助  
週 2 回で年間 52 週利用した場合を想定  
 $10,000 \text{ 人} \times (3,000 \text{ 円} \times 1/2) \times 2 \text{ 回/週} \times 52 \text{ 週/年} = 15.6 \text{ 億円/年}$

- ・その一方で、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を平成 14 年度と比べて 1/2 の水準まで削減してきており、バス関係予算の現行水準の維持さえも難しい状況となってきている。

▼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 ※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  
秋田市都市計画課交通政策室

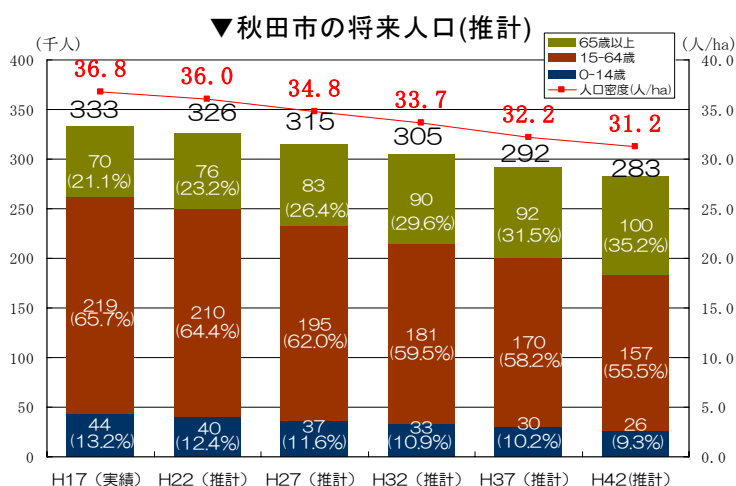
- ・このため、上記のような大幅な負担増は現実的には困難であり、市民の移動手段を確保するため、引き続き路線バスへの支援を継続していくことが必要となる。

### 3. 秋田市の目指すべき将来像の検討

#### 3.1 コンパクトで成熟した市街地形成の必要性

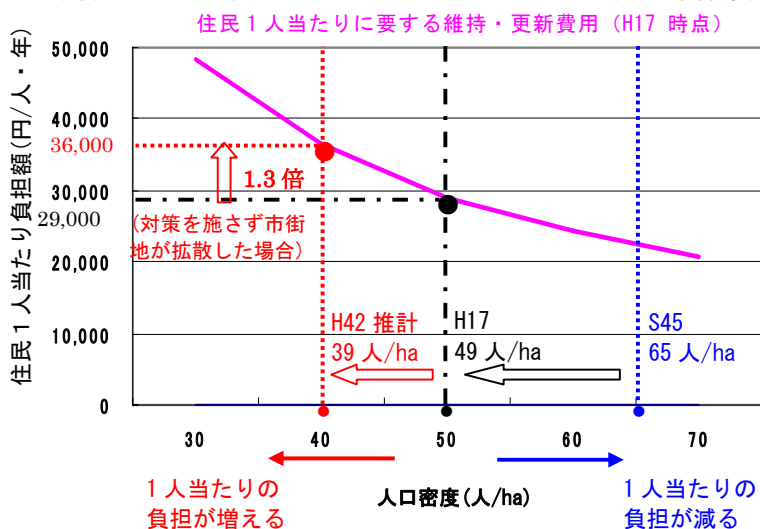
##### ①市街地の拡大による行政コストの増大、人口の低密度化による投資効果の低い都市形成

- ・人口は、平成 17 年から平成 42 年の 25 年間で 14%減少（333 千人→283 千人）すると推計されており、今後、さらに低密度化することとなる。また、年少人口（14 歳以下）が減少傾向にある一方で、高齢者（65 歳以上）の人口は増加し、平成 42 年には高齢化率は 35%を超え、約 3 人に 1 人が高齢者となる見込みである。
- ・市街地の人口密度と市民 1 人当たりの道路・公園・下水道等、インフラの維持・更新費との関係をモデル的に試算すると、人口密度が低くなると市民 1 人当たりのインフラの維持・更新費が加速度的に高まる傾向にある。平成 17 年の市街地人口密度 49 人/ha では住民 1 人当たり年間約 29,000 円となっているが、今後、対策を施さず市街地が拡散した場合、平成 42 年には市街地人口密度が 39 人/ha となり、1 人当たりの負担が、約 1.3 倍（約 36,000 円）に増加する見込みである。
- ・今後も市街地が拡大すると、道路・公園・下水道等、インフラの維持・更新費など行政コストが増加するとともに、人口密度の低下により 1 人当たりの維持・更新費が高くなるなど、投資効果の低い都市が形成されることとなる。



資料：秋田都市圏街路交通調査

##### ▼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

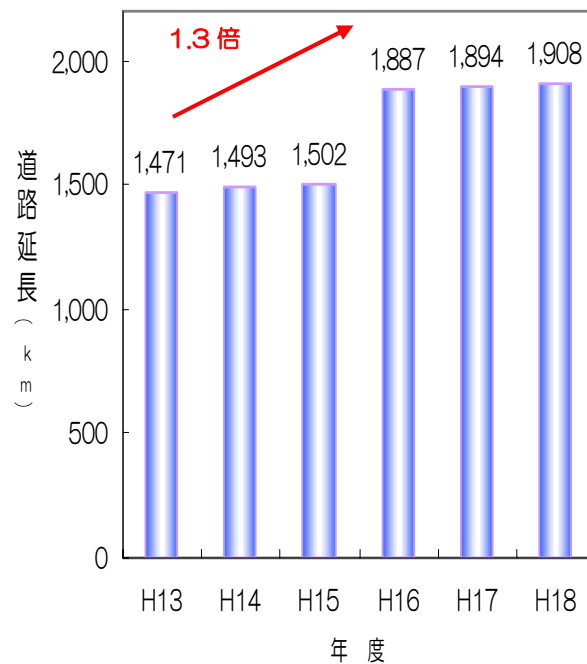
市街化区域の拡大		維持・更新費(百万円)
平成3年度	121ha	約2,990
平成10年度	305ha	約4,433
平成16年度	13ha	約76
平成18年度	11ha	約32
計	450ha	約7,531

※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

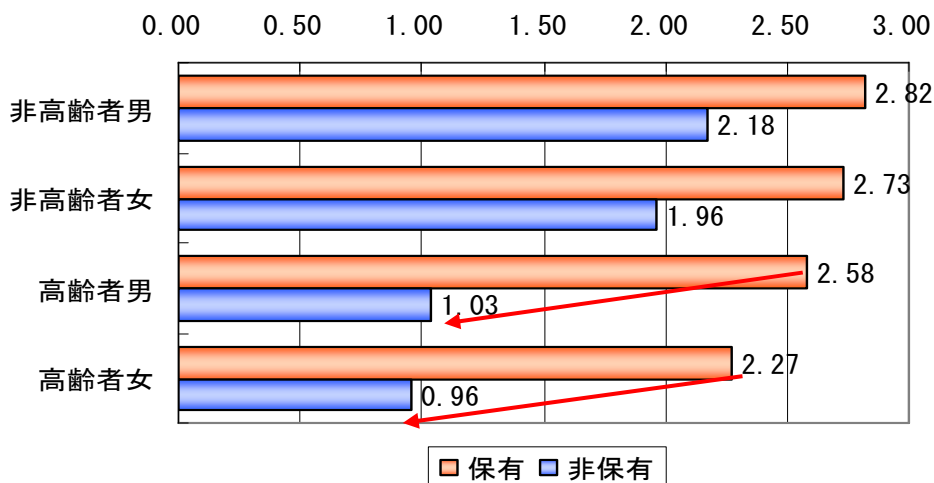
▼市街地の拡大に伴う市道延長の増大  
(秋田～宮崎まで1,900km)



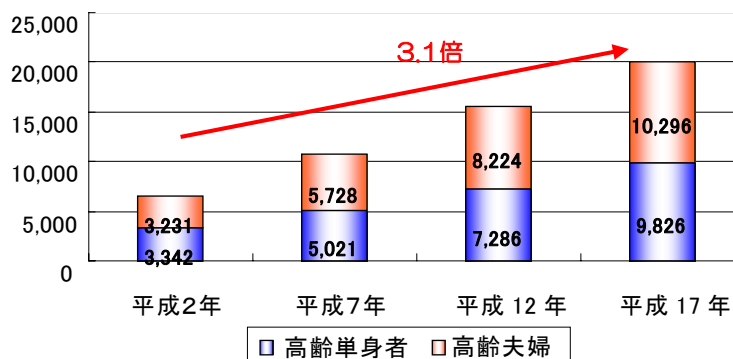
## ②自動車交通への依存の高まりによる道路交通問題の顕在化及び減少する公共交通利用

- ・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 42%(S54)→72%(H17)、バス利用割合 6.1%(S54)→2.3%(H17))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なるおそれがある。(不採算路線の増加(市内 189 系統のうち、約 70%の 129 系統が赤字)、市内 7 路線で郊外部の路線廃止)。
- ・自動車を運転できない市民の移動は、大きな制約を受けている。(自動車運転免許非所有者の 1 人当たりのトリップ数は所有者に比べて低く、特に高齢者で顕著)
- ・超高齢社会においては、自動車を運転できず日常の買い物や通院に不自由する交通弱者が急増する。特に、家族による移動支援が期待できない高齢者のみ世帯 (H17:20,122 世帯 (約 15%)、30,418 人 (約 9%)) の増加により、この問題が一層深刻となることが懸念される。
- ・自動車の増加に伴う交通事故・環境負荷の増大を抑制する必要がある (事故件数 20 年間で 2 倍、CO<sub>2</sub> 排出量 2010 年で約 1,000 万 t (県削減目標の 3 割増))
- ・マイカーの増加により渋滞の発生が早まり、長時間化等冬期の交通条件が一層悪化する。

▼自動車運転免許保有別生成原単位(トリップ※/人・日)



資料：秋田都市圏街路交通調査 簡易パーソントリップ調査

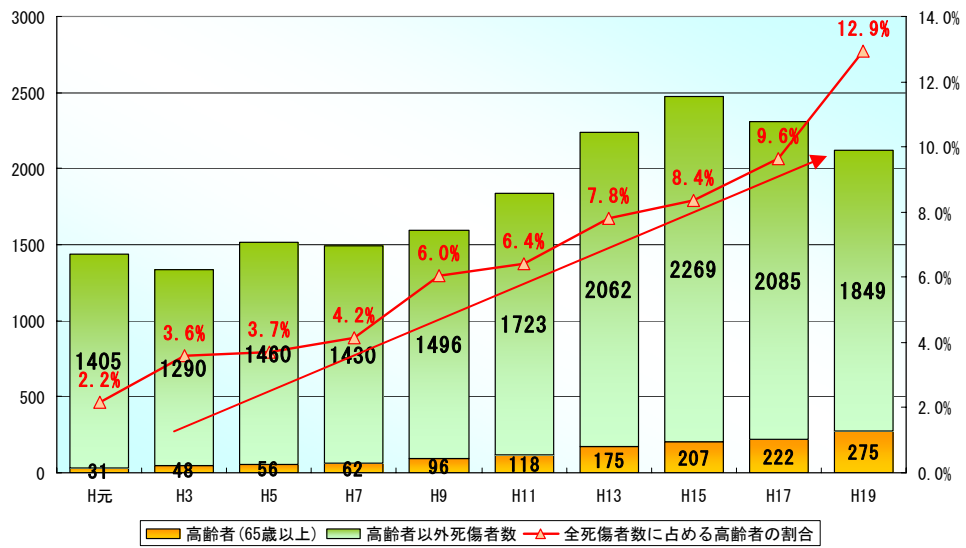


▲65歳以上の高齢者単身及び高齢者夫婦世帯数の推移

資料：国勢調査

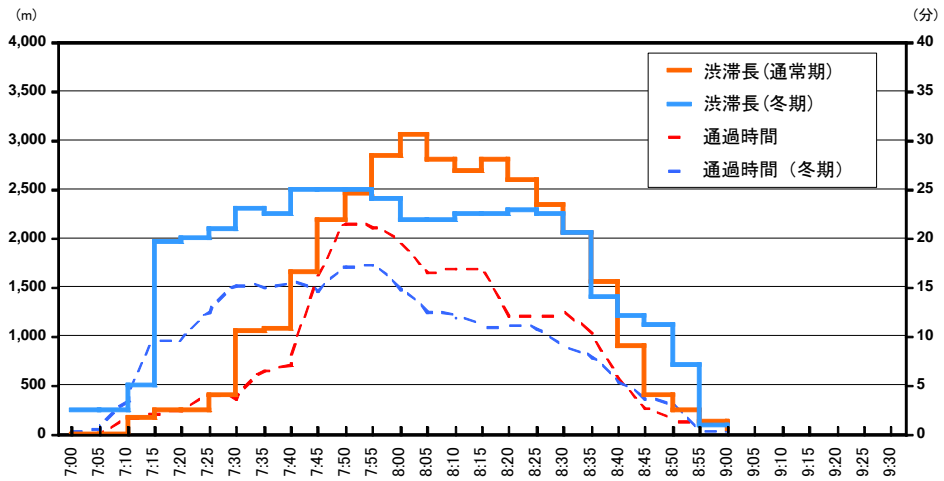


▼秋田市内死傷事故者数



資料：交通統計(秋田県警察本部)

▼茨島交差点の渋滞状況(国道13号大曲方向)



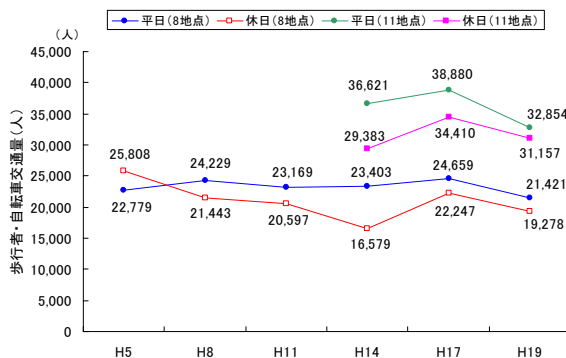
資料：H14 渋滞調査(秋田河川国道事務所)



### ③都市機能及び大規模商業施設の郊外への分散による中心市街地の衰退

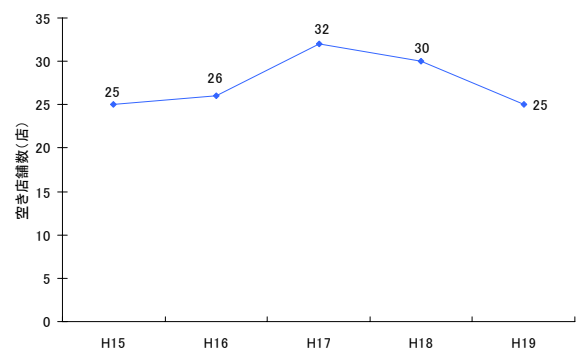
- ・中心市街地の主要地点における歩行者・自転車通行量は、平日、休日ともに減少基調にあり、JR秋田駅の乗客数やバス輸送人員数も年々減少基調にある。
- ・中心市街地では、平成10年に日赤病院が郊外へ移転しているほか、高齢者施設などの福祉施設が少ない。また、公的な住宅も整備されていない。
- ・中心市街地の小売店舗数は、平成9年以降一貫して減少基調にある。特に、平成10年の日赤病院の移転前後である平成9年から平成14年にかけて減少幅が大きい。
- ・中心市街地の小売業については、従業員数、年間商品販売額、売場面積ともに減少基調にあり、商業の活力が停滞している。
- ・平成5年の御所野ニュータウンへのイオンモール秋田（旧イオン秋田ショッピングセンター）の進出をはじめ、郊外のバイパス沿いなどに大規模小売店舗の立地が進んでいる一方、中心市街地の大規模小売店舗の移転・閉店・撤退が続いている。
- ・中心市街地内には、空き地や平面駐車場などの低未利用地が14.5haあり、中心市街地面積の約1割強を占めている。特に、中心部に位置する日赤・婦人会館跡地や旧産業会館跡地など、まとまった未利用地があり、このことが街並みの連続性を損ねるとともに、地価下落などにつながる中心市街地の閉塞感を生み出していると考えられる。また、空き店舗数が平成15年以降30店前後で推移していることも、商店街の連続性を損ねる要因となっている。

▼調査地点合計の歩行者・自転車通行量



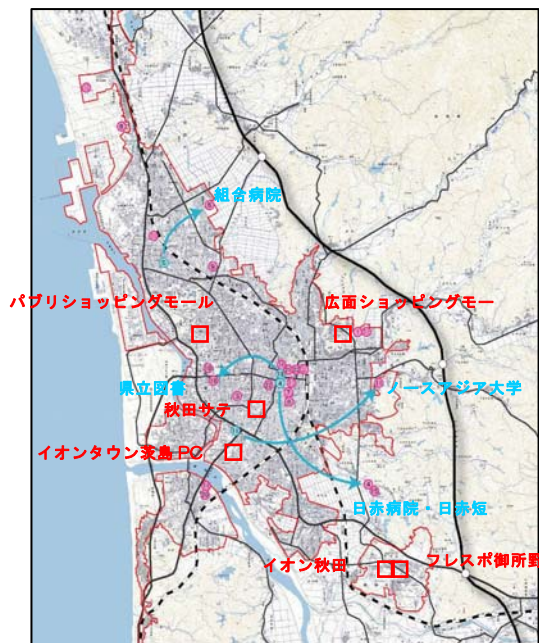
資料：市内主要商業地通行量調査(秋田市、秋田商工会議所)

▼中心市街地内の空き店舗数の推移(10:00~19:00)

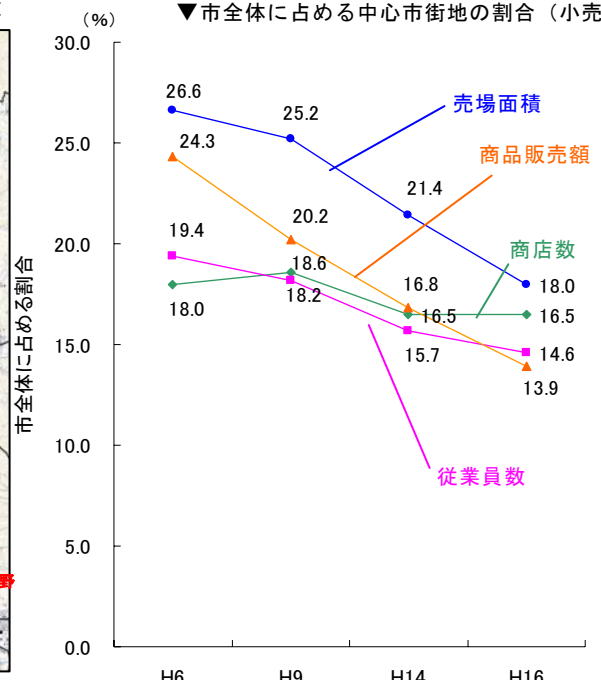


資料：秋田市商業観光課

▼公共公益施設の郊外移転及び商業施設の分散



▼市全体に占める中心市街地の割合(小売業)



資料：「商業統計調査」(経済産業省)

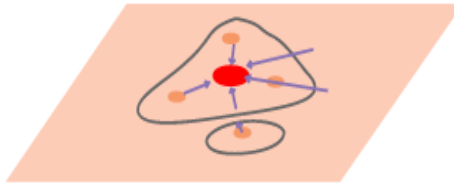
## <参考>上位計画における市街地形成の考え方

### ・ 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。

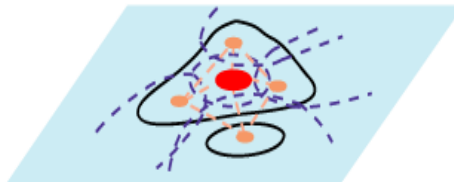
※計画期間 平成13年～32年

### ▼都市構造イメージ



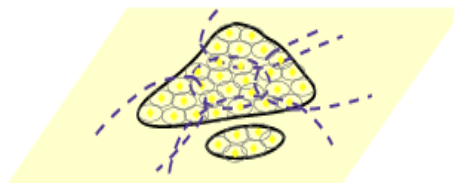
#### 機能1 都心機能再構築

都心部に必要な商業・業務施設、文化施設、都市型住宅などの都市機能を集積します。



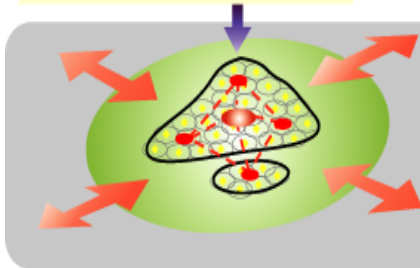
#### 機能2 地域中心育成(市内7地域)

地域固有の資源を活かし、生活を支える利便施設、サービス施設、市民活動の拠点等を集積します。



#### 機能3 地区生活環境形成

身近な公園や集会施設、福祉施設などを適正に配置し、安全で利便性の高い地区の生活環境を形成します。



#### コンパクトで成熟した市街地形成

都心・地域・地区の都市機能が重ね合わせられ、各地域・地区が連携することにより、秋田市全体としての魅力と活力を生み出し、コンパクトでありながら、交流・情報発信の拠点としての広がりを持つ成熟した市街地形成を図っていきます。

### ・ 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。

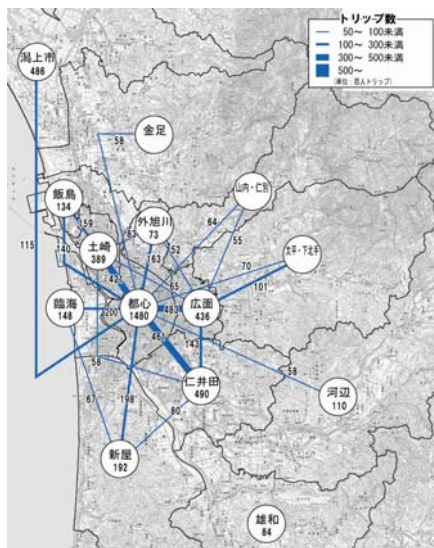
※計画期間 平成20年～42年

### 3.2 秋田市における市街地形成の方針

本市は広い市街地の中に都心と各地域中心を結ぶように道路網及び公共交通網が放射状に整備され、人の動きも都心を中心とした放射方向の動きが主となっている。また、本市では公共交通は現在でも市民の約 2/3 が利用可能である。

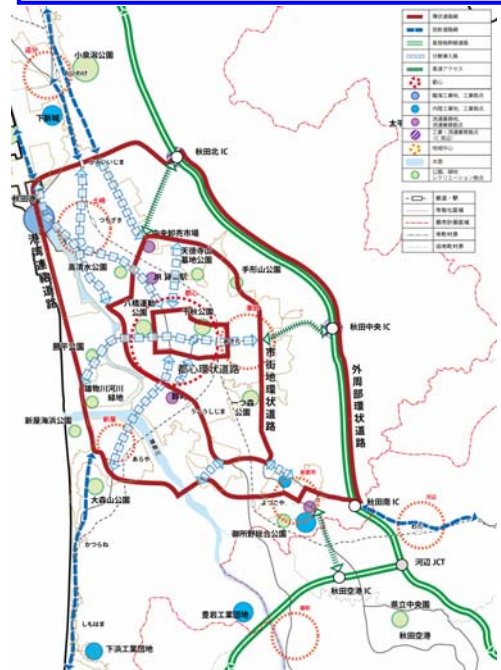
このような本市の特徴を活かし、過度なマイカー依存から脱して、持続可能な都市を実現するためには、都心、地域中心および公共交通軸沿線に施設や人口を集約していく公共交通軸集約型のコンパクトシティ像が適していると考えられる。

#### 都心⇄放射方向の人の動きが主



▲秋田市居住者の人の動き  
資料：秋田都市圏簡易パーソントリップ調

#### 環状放射型に計画された道路網



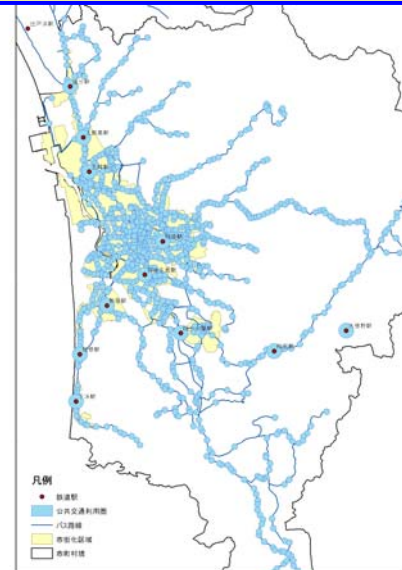
▲秋田都市圏総合都市交通マスタープラン  
骨格道路網の連結方針

#### 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



<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)

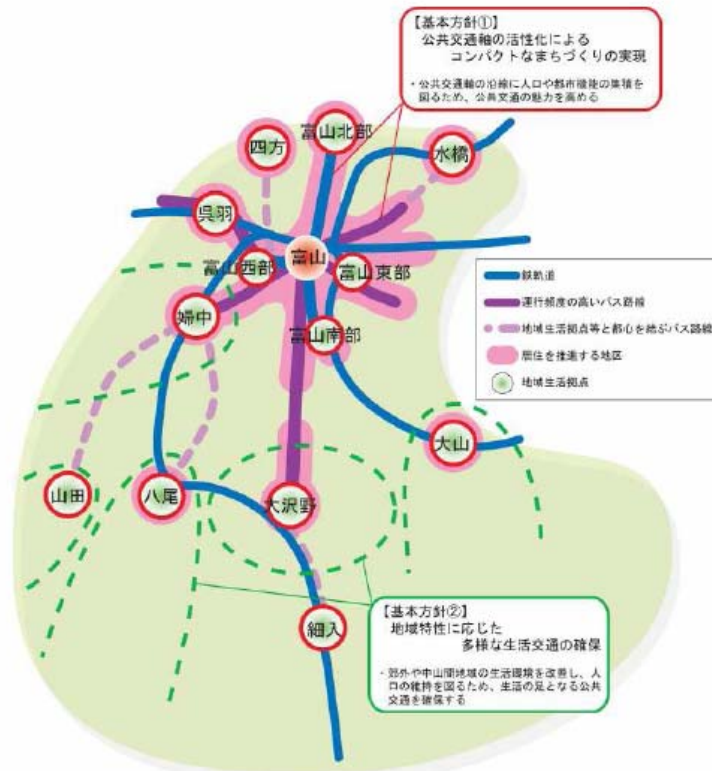
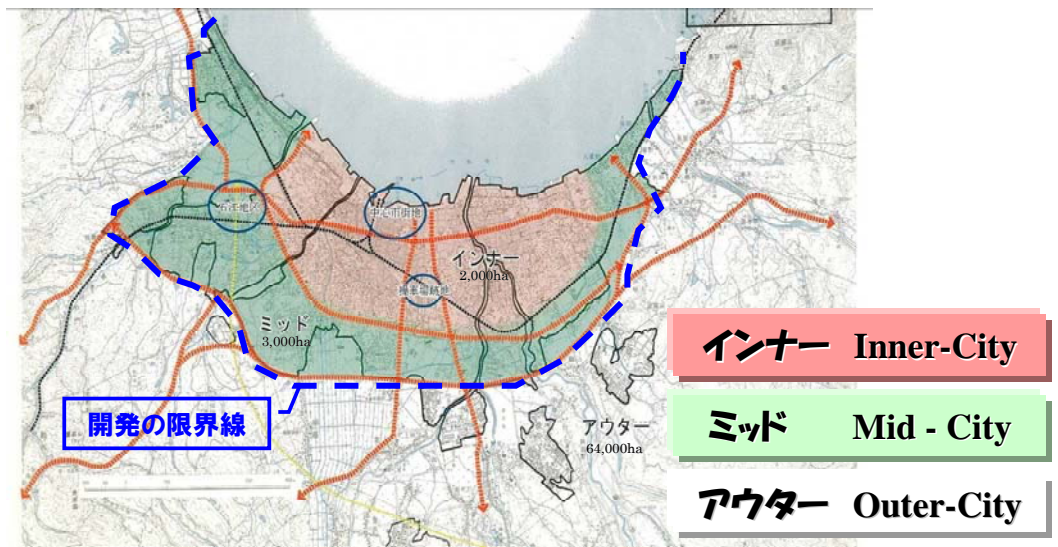


図 3-1-5 地域特性に応じた公共交通活性化の基本方針イメージ

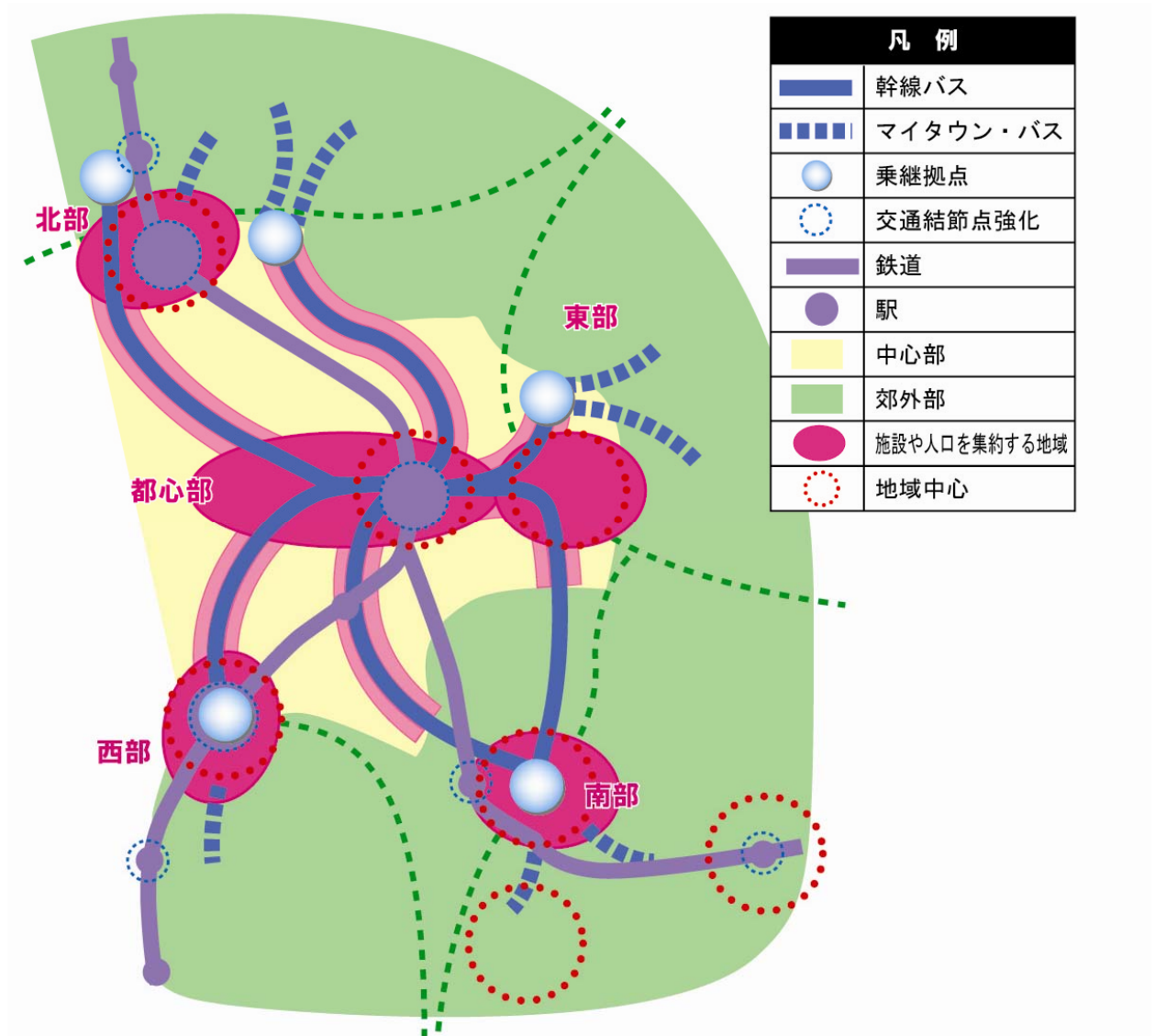
[参考2] 青森市の将来都市像(一極集中型)



### 3.3 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、地域中心および公共交通軸沿線への施設や人口の集約、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などにより、コンパクトで成熟した市街地形成を図る。

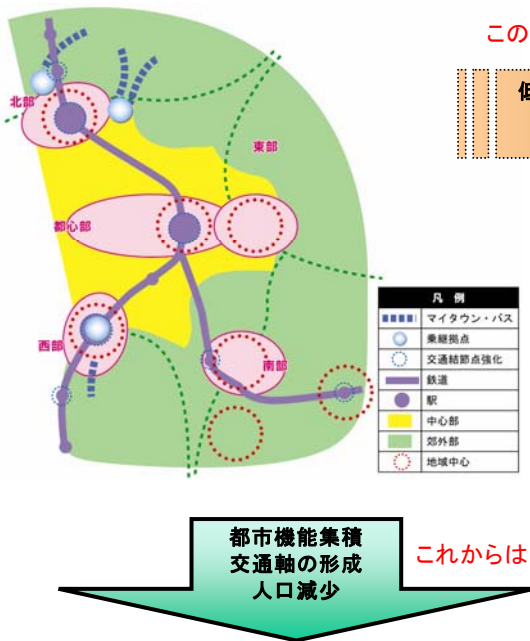
▼秋田市の目指すべき将来都市像



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、3.1で述べた課題がますます深刻化す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段階として都心、地域中心および公共交通軸の形成を図るものとする。さらに第2段階として公共交通軸を強化し、都心、地域中心および公共交通軸沿線に施設や人口を集約していくものとする。

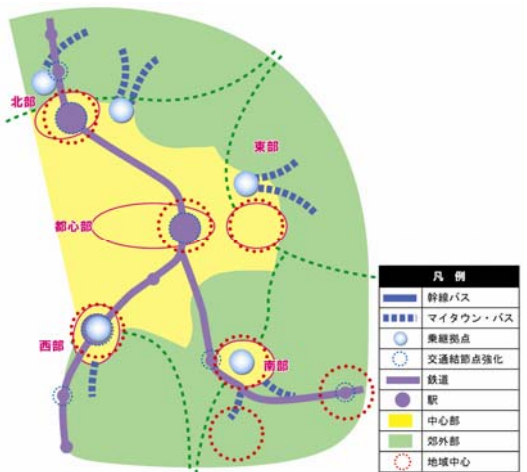
### 現在の市街地

- 市街地の拡散、低密度化



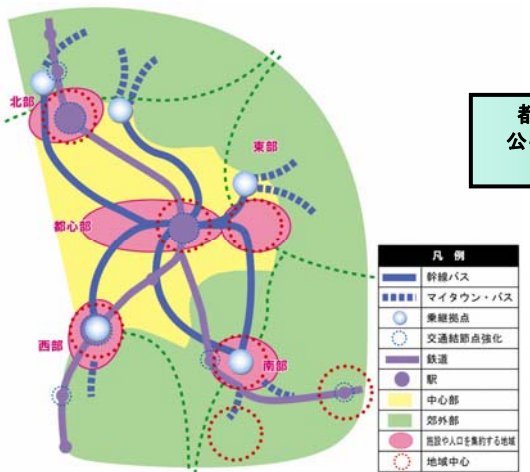
### 低密度になった拡散型市街地

- 市街地の低密度化がさらに進展
- 行政コストの増大
- 交通弱者の移動困難



### 集約型市街地(第1段階)

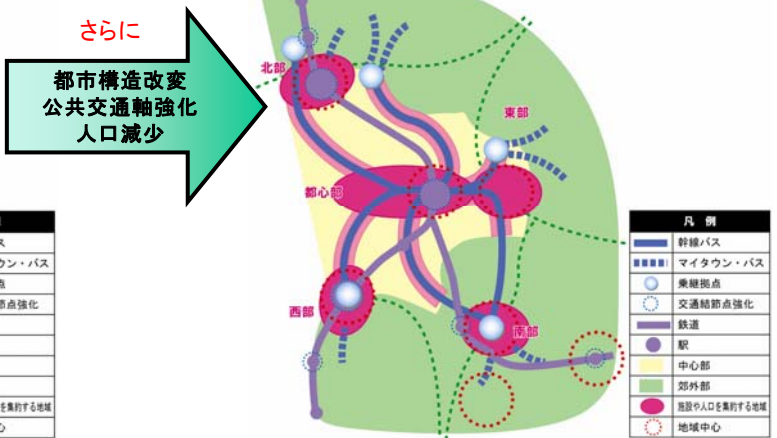
- 都心、地域中心および公共交通軸の形成



### 公共交通軸集約型市街地(第2段階)

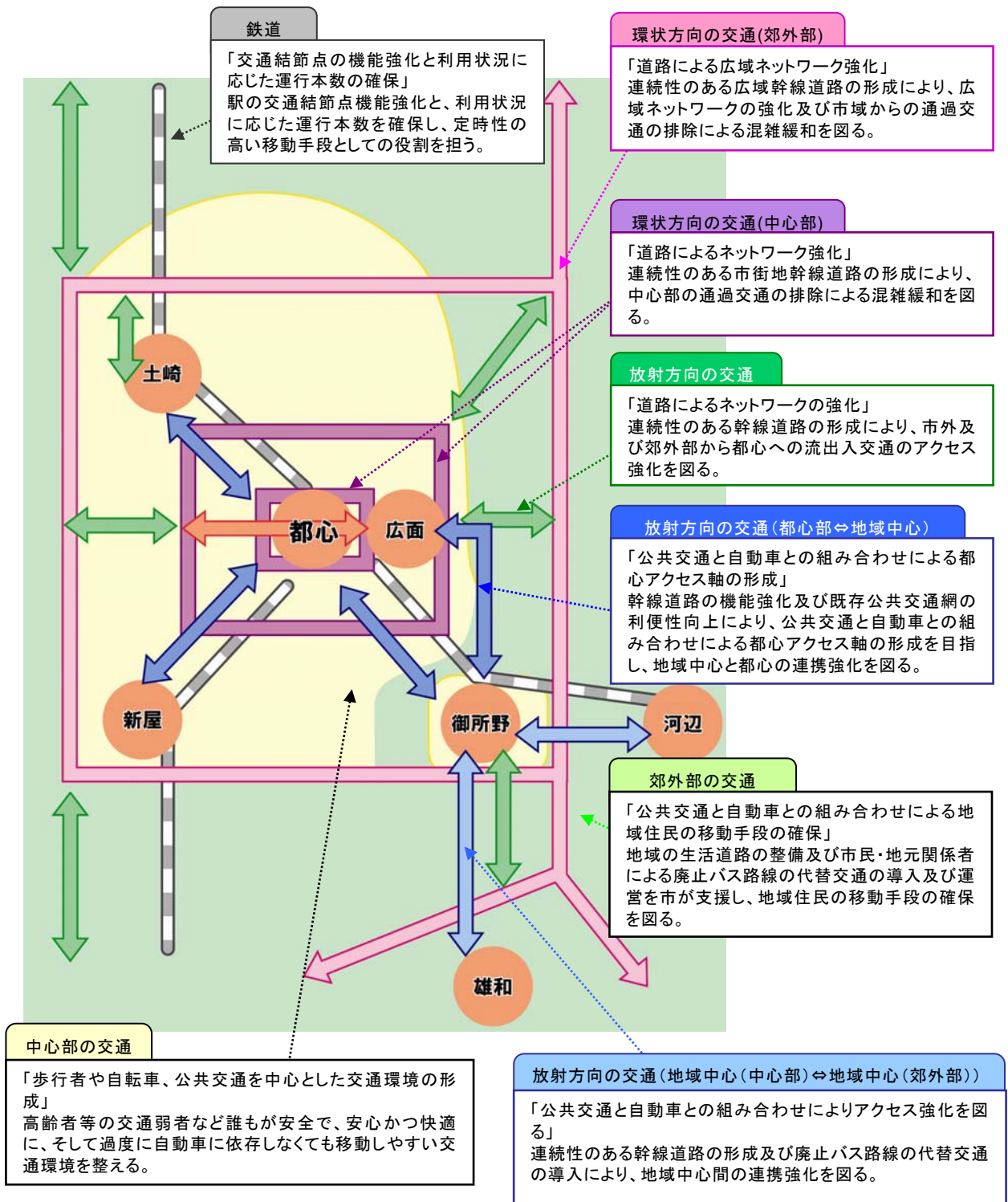
⇒目指すべき将来都市像

- 公共交通軸の利便性向上
- 都心、地域中心および公共交通軸沿線における施設や人口の集約
- 郊外部の生活交通を確保



### 3.4 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、市民のマイカーへの過度な依存を見直し、マイカー以外の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び公共交通軸の形成を促進し、地域特性に応じた交通手段が確保された交通体系を目指す。





## 4. 秋田市地域公共交通総合連携計画

公共交通の現状と課題、秋田市の将来都市像を踏まえて基本的な方針、目標等を設定し、関係者の役割を明確化する。

### 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い公共交通の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マイカーの利用が難しい市民にとって公共交通は不可欠な移動手段となっている。市民生活を支える交通機関として、地域ごとの需要、利用特性をふまえ、持続可能性を考慮した上で多様な移動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。

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うとともに、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。さらに、市民の積極的な公共交通の利用や市民、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**

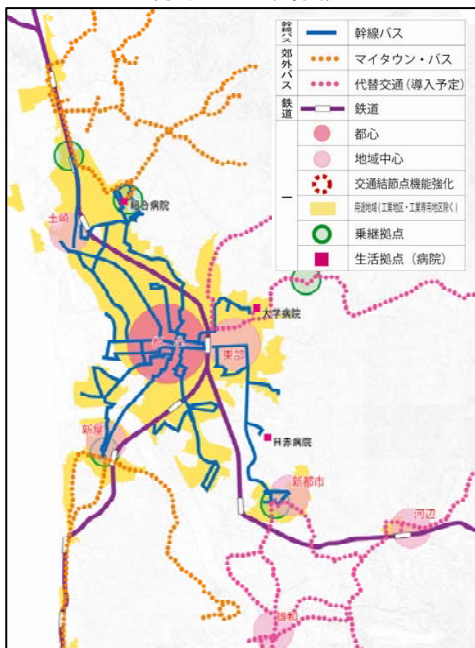
### (2) 公共交通のサービス水準

- ・ 中心部のバス路線については、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一定の運行本数を確保し、全体として現状と同等程度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・地元関係者と市が協力して代替交通を導入し、引き続き移動手段を確保していくこととする。

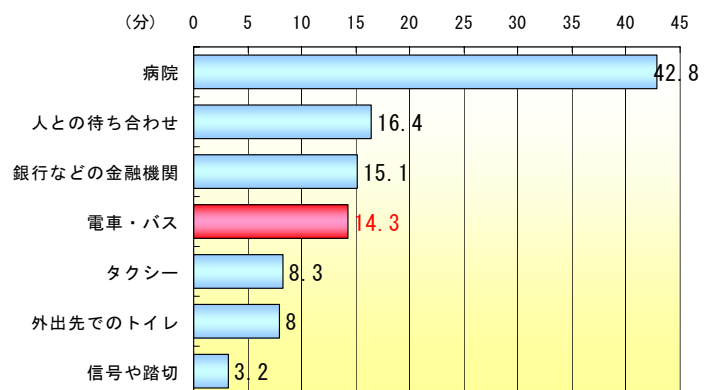
▼公共交通サービス水準の設定

地域	分類	公共交通サービス水準(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つことができ、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移動手段を確保する。	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



出典：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)

※支線バスの表示は数が多いため省略

### (3) 目標を達成するための関係者の基本的役割

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、地域住民の移動手段の確保に責任を持つ

#### (4) 目標を達成するための関係者の地域別役割

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。

##### ▼地域別役割

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関係】

##### 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、地域の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、運営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、実証実験に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。

#### 4.5 目標を達成するために行う施策およびその実施主体

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、協議会において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>			短期コスト <sup>※1</sup> (百万円) (H21～H23)	総コスト <sup>※1</sup> (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度) <sup>(注2)</sup>								ページ 番号						
					I	II	III			21	22	23	24	25	26	27	28～							
中心部	バス路線再編	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による効率化	バス事業者	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	●			—	—											P39～				
			県・市	赤字バス路線維持に向けた支援制度の充実	●			490	1,060															
		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市有財産(旧交通局用地・建物等)の貸付料について、平成20年度から3年間にわたり貸付料を2分の1に減額	●			40	90													P45～		
	バス走行環境の向上	TDM施策等の渋滞緩和策の導入や冬期走行性向上 幹線バス区間でのバス専用レーンの再導入検討 幹線バス区間でのバス優先信号システム(PTPS)の導入検討	国・県・市・市民	時差出勤、ノーマイカーデーの拡充等		●		—	—													P46～		
			県警	(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再導入検討			●	150 <sup>※2</sup>	150 <sup>※2</sup>														P50～	
			県警	(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	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、幹線バスのバス停での掲示	バス事業者	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>														P54～	
			市	設備導入費用の支援制度の導入				2	2															P56～
			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検証		●		5	15															
	バス利用環境の改善	バス停へ上屋及びベンチの整備等 低床バス、ワンステップバスの導入 市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	バス事業者	幹線バス路線の主要バス停での整備、交通バリアフリー特定事業計画に位置づけられた各事業の推進	●			20	40														P60～	
			市	施設整備費用の支援制度の拡充、交通バリアフリー特定事業計画に位置づけられた各事業の推進																				
			バス事業者	低床バス、ワンステップバスの導入	●			20 <sup>※4</sup>	50 <sup>※4</sup>															P61～
			協議会	バス導入費用の支援制度の導入																				
	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(トリガー方式) 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 商業施設との連携による割引制度の拡大	バス・鉄道事業者・協議会	ICカードの導入検討			●	60	230～ 350 <sup>※2</sup>														P62～	
			市	ICカード導入費用の支援制度の導入検討																				
			バス事業者	市民・地元関係者との協議・協定締結		●		—	—															P66～
			市民・地元関係者	交通事業者との協議・協定締結																				
			市	市民・地元関係者とバス事業者との協定締結を仲介																				
			バス事業者	バス運賃支払いの単純化の検討			●	—	—															
			市	ゾーン制料金導入の支援(実証実験への補助等)																				
		バス事業者	割引クーポン等の配布、割引運賃の設定等			●	—	—															P69～	
		商業施設	割引制度の割引費用負担																					
公共交通利用の促進	マイカー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	協議会	市民、児童・生徒、従業員を対象としたマイカーから公共交通への転換を促す働きかけ		●		4	4														P71～		
鉄道の利便性向上	泉・外旭川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	鉄道事業者・市	泉・外旭川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			●	—	—														P81～		

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

- ※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>			短期コスト <sup>(注1)</sup> (百万円) (H21~H23)	総コスト <sup>(注1)</sup> (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度) <sup>(注2)</sup>								ページ 番号	
				I	II	III			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)	●			—	—										P82~
		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															
		協議会	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	●			—	—											
	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																
	運行事業者	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	1,210										P92~
	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										P92~
	中心部のバス路線や鉄道へのスムーズな乗り継ぎの確保	市	中心部のバス路線や鉄道と郊外部の代替交通の乗り継ぎ拠点整備		●		—	—										P93~
		バス・鉄道事業者	中心部バス路線や鉄道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									P56~	
	市・市民	継続的なバスマップの作成・配布		●		※2	※2											
バス利用環境の改善	市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討	バス・鉄道事業者・協議会	ICカードの導入検討			●	※2	※2									P62~	
		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	マイカー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	協議会	マイカー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		●		※2	※2									P71~	
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)	バス事業者	市民・地元関係者と協定を締結		●		—	—									P66~	
		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  
※2 中心部のコストに含む



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>			短期コスト <sup>※1</sup> (百万円) (H21~H23)	総コスト <sup>※1</sup> (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度) <sup>(注2)</sup>								ページ 番号			
				I	II	III			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 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	市民団体やNPO法人等の組織を設立して生活交通を運営															P94~		
		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																	
		運行事業者	運行の受託及び導入検討、運営への協力																	
		バス事業者	市民・地元関係者と協定を締結																	
バス事業者	交通事業者と協定を締結																	P66~		
市民・地元関係者	市民・地元関係者とバス事業者との協定締結を仲介																			
全地域	利用しやすいバス運賃の検討	高齢者バス優遇乗車助成事業	市	高齢者が増加している現状を踏まえ、高齢者の社会参加の促進助成事業や生きがいを支援するため実施している高齢者バス優遇乗車助成事業の実施方法や助成内容について検討	●			310	720									P99~		
		障害者バス運賃助成事業	市	障害者の交通手段等の実態や将来的な変化に対応した「福祉特事業別乗車証」の交付をすることにより、継続して通院等の交通費軽減や積極的な社会参加を図る	●			230	530									P100~		
	バス利用環境の改善	児童福祉施設整備推進事業(保育所バス更新経費)	市	新市建設計画により予定している河辺および雄和地域保育所の老朽化が著しい通園バスを年次計画により更新	●			10	30									P101~		
		福祉有償運送	地元関係者	公共交通機関の状況等を勘案しながらNPO等が実施する福祉有償運送により移動制約者の交通手段を確保	●			-	-									P102~		
	公共交通利用の促進	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	市	市役所職員が自動車ではなく、公共交通機関や自転車等による通勤を実施	●			-	-									P104~		
代替交通の導入	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	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			●	-	-									P105~			
合計							1,915	4,388												

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

## バス路線再編

1. 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による効率化 中心部

関係者	事業内容	短期コスト※ <sup>1</sup> (百万円) (H21~H23)	総コスト※ <sup>1</sup> (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)								
				短期			中期				長期	
				21	22	23	24	25	26	27	28 ~	
バス事業者	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	1,060	→	→	→	→	→	→	→	→	→

※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

→ 検討

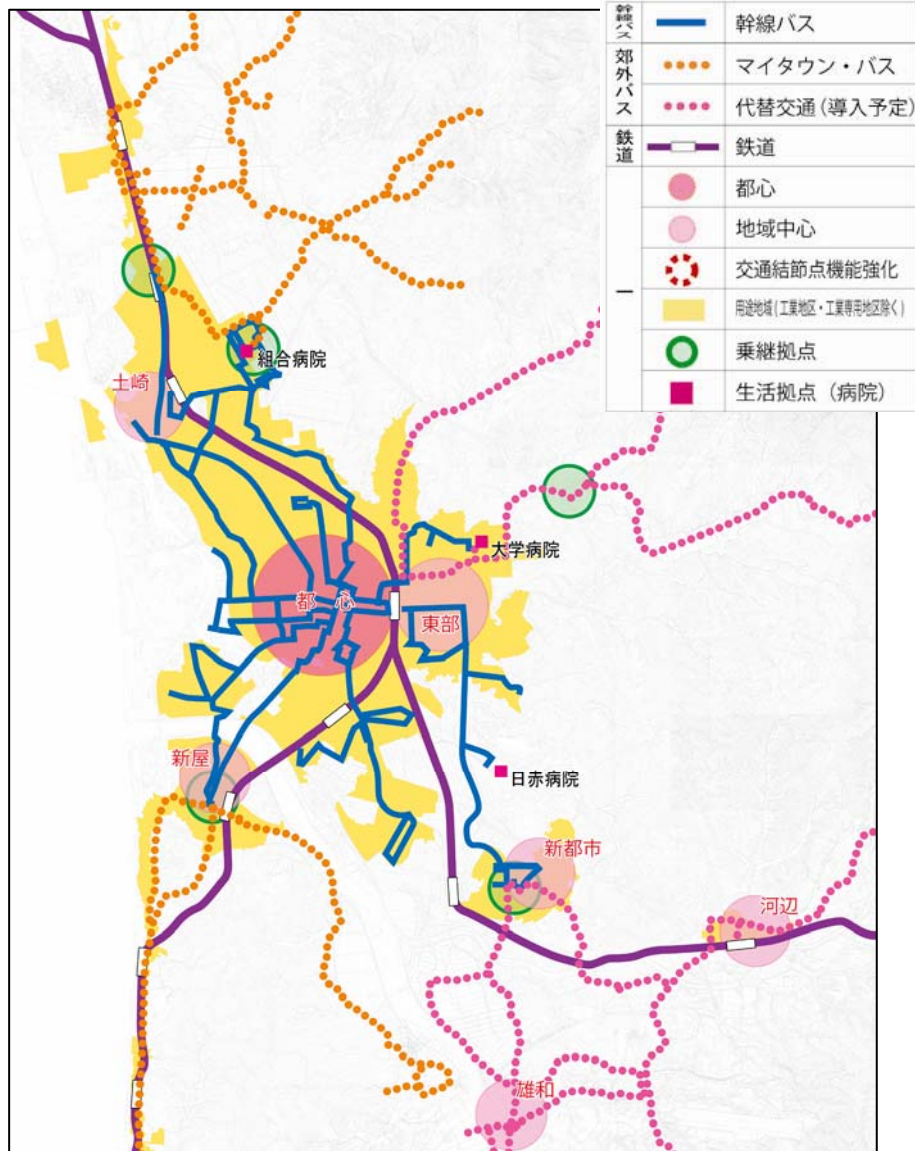
→ 実証実験・効果検証

→ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)

→ 本格実施

- ▶ 中心部は地域中心及び生活拠点(病院等)、乗継拠点と都心を連結する「幹線バス」の利便性向上により「公共交通軸」を形成し、その他支線バスを含めたバス路線網全体を維持する。
  - ▶ 幹線バスのうち、多車線道路を通り一定の走行速度が見込める路線については、ハード、ソフト面で走行性の向上に努め、多頻度運行化を目指す。
  - ▶ 公共交通軸の利便性向上により、公共交通軸沿線への居住を誘導する。
  - ▶ 県・市が生活バス路線の維持を費用面で支援していくとともに、バス事業者のサービス改善を促すものへと補助制度を見直していく。
  - ▶ バス路線再編を行う際には、協議会の枠組みを通じて市とバス事業者が一体となって取り組むものとし、市が有するノウハウも提供していく。
  - ▶ バス路線再編を行う中で基幹バス※の設定についても検討する。(先行して幹線バスに位置づける、施策を重点投入するなど)
- ※基幹バスとは、概ね都市部の鉄道並みの基幹交通として都市部で整備される路線バスの運行システム。

▼将来バス路線網



※支線バスの表示は数が多いため省略



➤ 具体的な検討方針

【幹線バス・支線バスの設定】

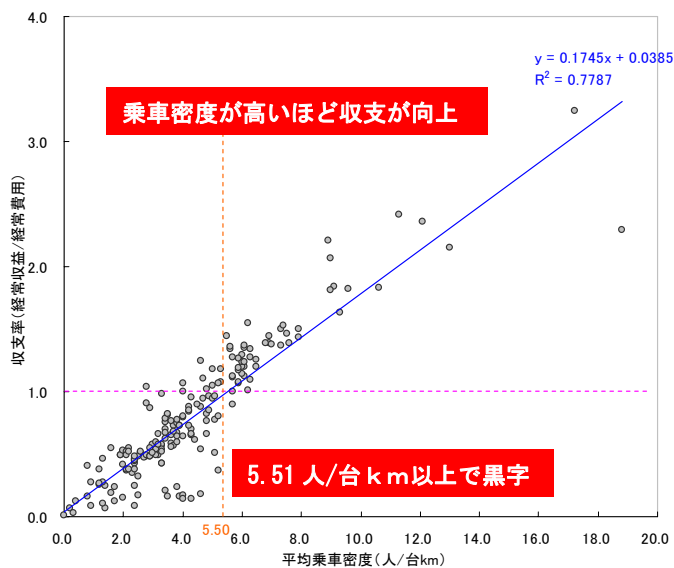
市内バス路線のうち、以下の要件に適合するバス路線・区間を「幹線バス」とし、少ない系統で多頻度の運行を行なう。

- ① 運行頻度が多く利用者が多い路線(概ね平均乗車密度 5.5 人/台 km 以上、平均運行回数は概ね 5 往復以上)
- ② 地域中心と都心を結ぶ路線
- ③ 生活拠点（病院等）と都心を結ぶ路線

▼幹線バス一覧表（運行実績は H19 年度）

方面	起 点	経 由 地	終 点	系統扣程km	路線名	平均乗車密度(人)	平均運行回数(回)	①運行頻度が高く利用者が多い路線(平均乗車密度 5.5人以上)	②地域中心と都心を結ぶ路線	③生活拠点(病院)と都心を結ぶ路線
都心	大川反車庫	八橋市民広場	秋田駅西口	5.0	中央交通	1.9	54.7		○	○
都心	臨海営業所前	県庁	秋田駅西口	5.0	臨海営業所	2.0	24.9		○	○
都心	秋田駅西口	商業高校	南浜回転地	9.0	川尻割山	5.9	28.0	○	○	○
土崎	秋田駅西口	高野	飯島北	11.1	新国道土崎	6.0	21.3	○	○	○
土崎	秋田駅西口	県庁・青交セ	飯島北	11.3	寺内経由土崎	4.6	28.0		○	○
土崎	秋田駅西口	高野	セリオン	11.3	新国道土崎	H20.10~	H20.10~		○	○
新屋	秋田駅西口	大町	新屋案内所	7.6	新屋	6.0	24.8	○	○	
新屋	秋田駅西口	市町村会館	新屋案内所	8.3	新屋西	6.0	26.3	○	○	
大学病院	秋田駅西口	手形山北町	大学病院前	4.3	手形山大学病院	6.2	14.0	○		○
大学病院	秋田駅西口	手形山西町	大学病院前	5.1	手形山大学病院	5.5	11.2	○		○
外旭川・組合病院	土崎駅前	自衛隊	組合病院	3.7	神田土崎	3.3	9.7			○
外旭川・組合病院	秋田駅西口	天徳寺	外旭川市営住宅	6.8	神田旭野	6.1	24.4	○		○
外旭川・組合病院	秋田駅西口	天徳寺	組合病院	9.1	神田旭野	6.8	4.9	○		○
外旭川・組合病院	秋田駅西口	高野	組合病院	9.1	新国道土崎組合病院	H20.10~	H20.10~			○
外旭川・組合病院	土崎駅前	自衛隊	組合病院	3.7	組合病院	H20.10~	H20.10~			○
外旭川・組合病院	秋田駅西口	県庁・青交セ	組合病院	12.1	將軍野	4.9	12.9			○
泉	秋田駅西口	千代田町	秋操駅	4.1	泉秋操	4.6	18.9			○
日赤・御所野	秋田駅東口	明田	大平台	4.8	桜方丘	5.6	16.5	○		
日赤・御所野	秋田駅東口	日赤病院	中央シルバーク	12.1	広面御所野	5.1	24.2		○	○
仁井田	秋田駅西口	牛島東五丁目	二ツ屋中丁	5.1	二ツ屋福島	3.5	14.7		○	○
仁井田	秋田駅西口	有楽町	牛島西四丁目	7.1	大住団地	4.3	18.9		○	○
仁井田	大川反車庫	長崎・上新田	御野場団地	12.9	御野場団地	3.7	11.6		○	○
幹線バス計	—	—	—	168.6	—	—	—	—	—	—

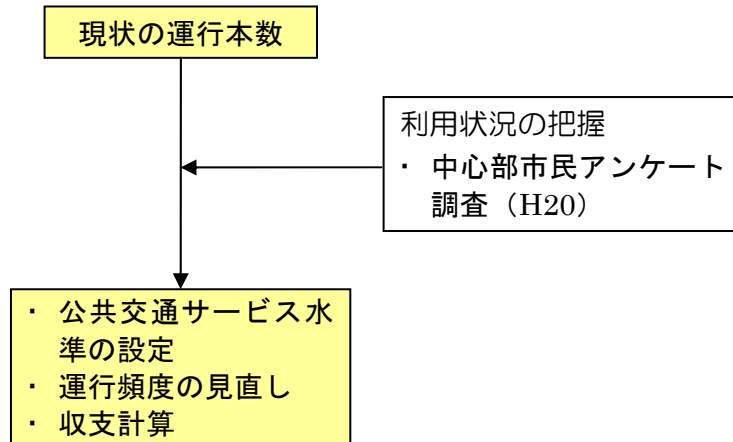
▼平均乗車密度と収支率の関係



【幹線バスの公共交通サービス水準の設定方針】

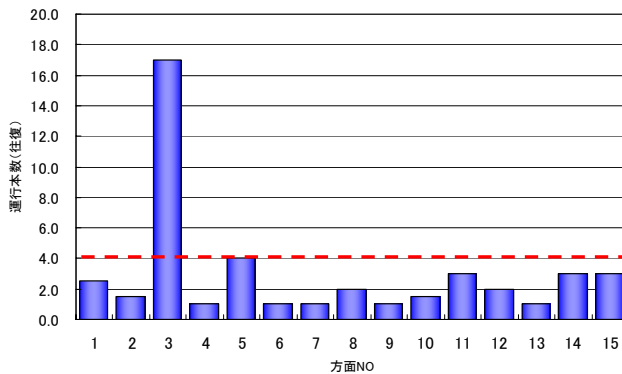
幹線バスの公共交通サービス水準は以下のフローに従って設定する。

▼設定フロー

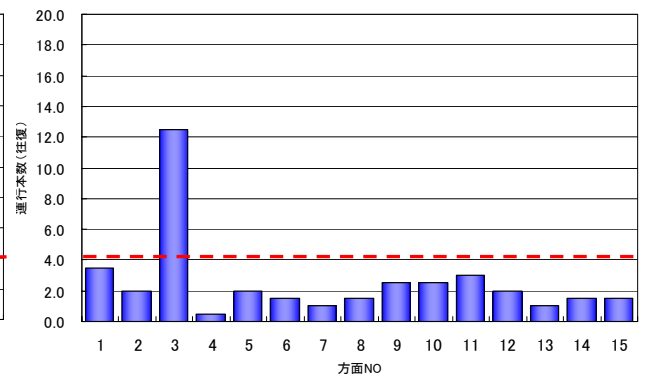


- ・ 幹線バスは系統を集約し、朝・夕のピーク時には1路線当たり15分に1本以上の運行本数を確保する。また、極力待ち時間が均等となり、わかりやすく利用しやすいダイヤ設定とする。
- ・ 幹線バスの現在の主要方面別平均往復回数を見るとほとんどの方面で朝・夕ピーク時に15分に1本（1時間当たり4往復）間隔を満たしておらず、運行本数の増加が必要である。

▼幹線バスの  
主要方面別平均往復回数（朝ピーク9時台）



▼幹線バスの  
主要方面別平均往復回数（夕ピーク17時台）



※朝・夕ピークの中で15方面の合計値が最大の時間帯を表示

※平均往復回数を集計した主要方面は以下の通り

(15方面：幹線バスの起終点となる秋田駅⇄地域中心、病院、郊外代替交通との乗り継ぎ地点)

NO	方面	運行本数 (往復)	系統 数	NO	方面	運行本数 (往復)	系統 数
1	秋田駅西口⇄新国道⇄飯島北	37.0	1	9	秋田駅西口⇄新屋案内所	24.0	1
2	秋田駅西口⇄寺内(旧国道)⇄飯島北	23.5	1	10	秋田駅西口⇄県庁・市役所⇄新屋案内所	22.5	1
3	秋田駅西口⇄県庁・市役所前	196.5	5	11	秋田駅西口⇄二ツ屋下丁	32.5	2
4	秋田駅西口⇄寺内(旧国道)⇄組合病院	15.0	1	12	秋田駅西口⇄秋田貨物駅入り口	20.0	1
5	土崎駅⇄組合病院	25.0	2	13	秋田駅東口⇄大平台	16.5	1
6	秋田駅西口⇄天徳寺⇄組合病院	12.5	1	14	秋田駅東口⇄新都市交通広場	26.0	1
7	秋田駅西口⇄天徳寺⇄外旭川市宮住宅前	18.0	1	15	秋田駅東口⇄日赤病院	26.0	1
8	秋田駅西口⇄大学病院	28.5	2				

※往復回数 = (上り本数 + 下り本数) / 2

※H20.10時点（廃止予定系統は除く）

## 【支線バスの公共交通サービス水準の設定方針】

### ① 黒字路線

1日4往復を基本とし、現状の運行本数を維持とする。

### ② 赤字路線（運行頻度少（4往復未満））

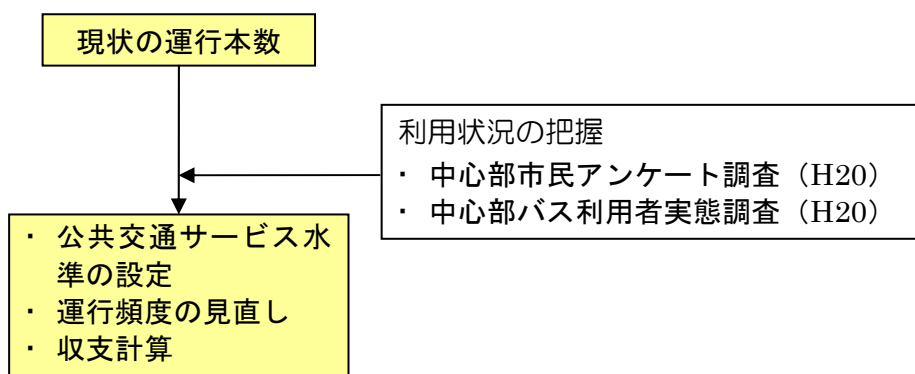
利用者が少ないため、増便もできない一方、運行頻度が少なくこれ以上の減便もできないため、現状の運行本数を維持する。

### ③ 赤字路線（運行頻度多）

#### ▶設定方針

以下のフローに従って設定する。

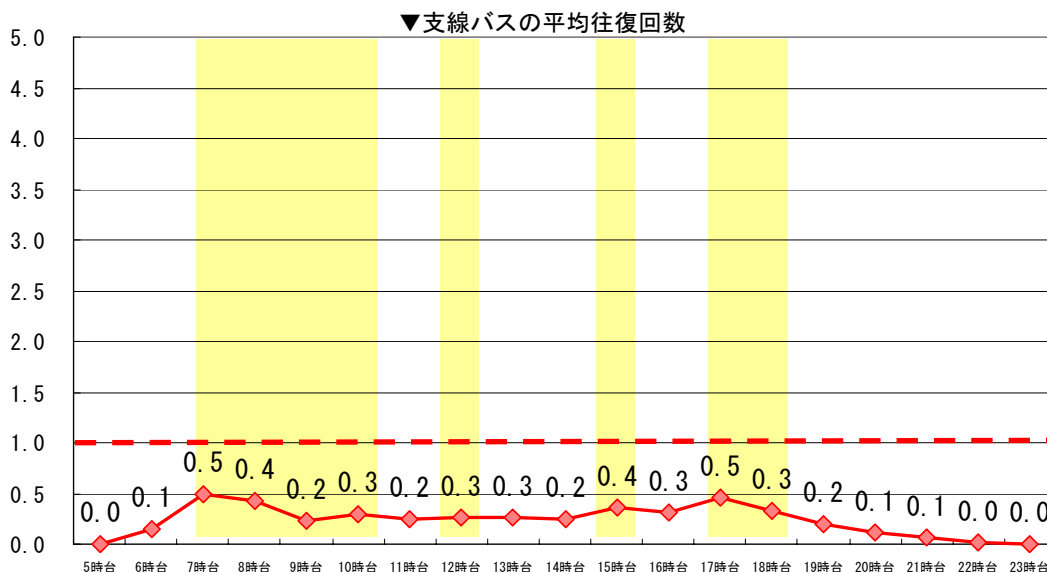
#### ▼設定フロー



#### ▶現状の運行状況

- 支線バスは行き先が同じでも通るルートが異なる系統が多いため方面別ではなく、全系統の平均往復回数を見ると、ピーク時であっても1往復以上の運行頻度が確保されていない状況にある。さらにピーク時とオフピーク時に運行本数の差がないことから、利用状況及び収支に応じた運行頻度の見直しが必要である。

単位:往復

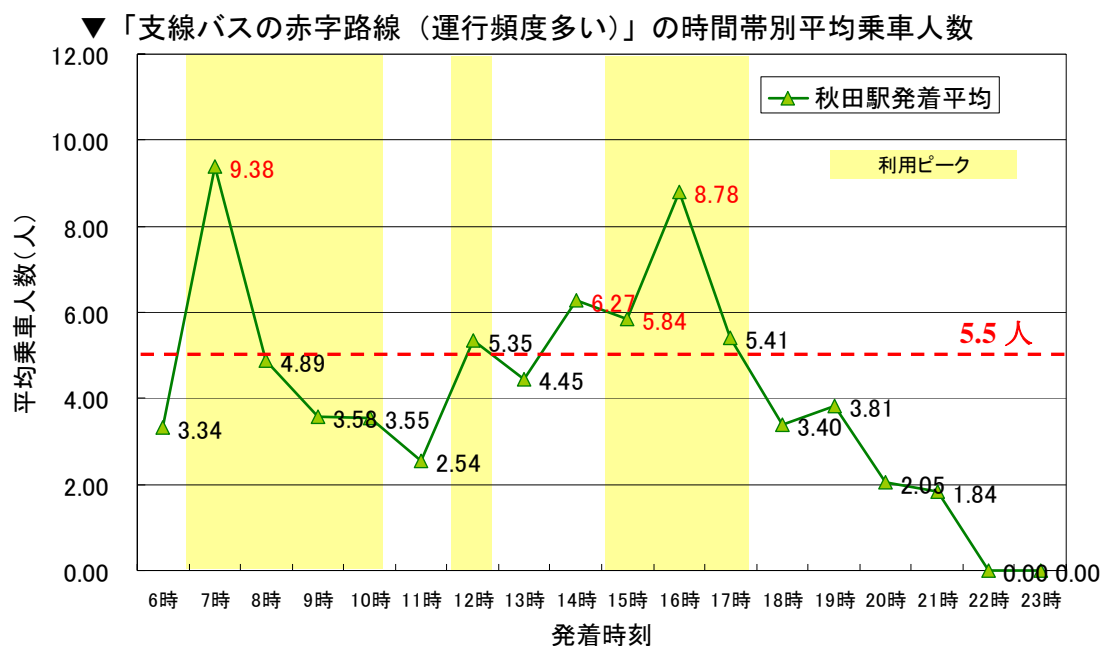


※往復回数 = (上り本数 + 下り本数) / 2

※H20.10時点（廃止予定系統は除く）

➤ 運行頻度と収支

- 平均乗車密度と収支率の関係を見ると秋田市では平均乗車密度が概ね5.5人で収支が黒字となる。しかし、秋田駅発着のバスを見たときにピークの時間帯でも平均乗車人数が秋田駅発着平均で5.5人を下回る時間帯があり、その時間帯は需要と運行頻度のバランスが取れていない。
- 公共交通サービス水準である1日4往復（ピーク時7～10、12、15、17～18時台）を基準とし、ピーク時は、利用状況に応じた運行区間の短縮、その他の時間は利用状況に応じた運行頻度の見直しにより経費削減を図っていき、収支改善を図っていく必要がある。



※6, 8, 11, 13, 16, 18 時台の各 1 便を調査

資料：バス利用実態調査結果（H20, 12）

【バス路線再編のスケジュール】

中心部のバス路線は平成 21～22 年度に具体的な再編方法を検討し、平成 23 年度より順次実施していくものとする。郊外部については、平成 21 年 9 月のバス路線廃止に合わせて代替交通の運行を開始するよう検討を進める。

## 2. バス事業者の使用する土地・建物の減額貸付

中心部

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期				長期
				21	22	23	24	25	26	27	28 ～
市	バス事業者が事業用として使用する市有財産(旧交通局用地・建物等)の貸付料について、平成20年度から3年間にわたり貸付料を2分の1に減額	40	90	→							

※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

→ 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

- ▶ バス事業者が事業用として使用する市有財産(旧交通局用地建物等)の貸付料減額について、平成20年度から3年間にわたり貸付料を2分の1に減額している。

### ▼対象となる用地・建物

用地名	所在地	地目
旧交通局	寺内字蛭根	雑種地
旧交通局東営業所	広面鍋沼	宅地
秋田温泉線、添川線のバス回 転地	添川字蓬田	雑種地
神田土崎線(笹岡経由)のバス 回転地	外旭川字南沢	雑種地

### ▼対象となる建物

建物名	所在地
事務所及び油脂庫	寺内字蛭根
事務所、整備棟及び油脂庫	広面字鍋沼

### ▼旧交通局東営業所

(秋田中央交通(株)東営業所(建物))



### ▼旧交通局東営業所

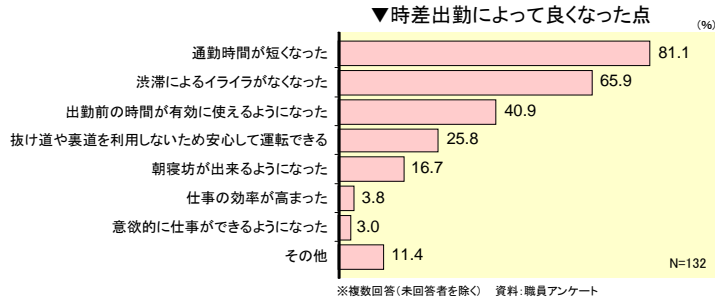
(秋田中央交通(株)東営業所(用地))





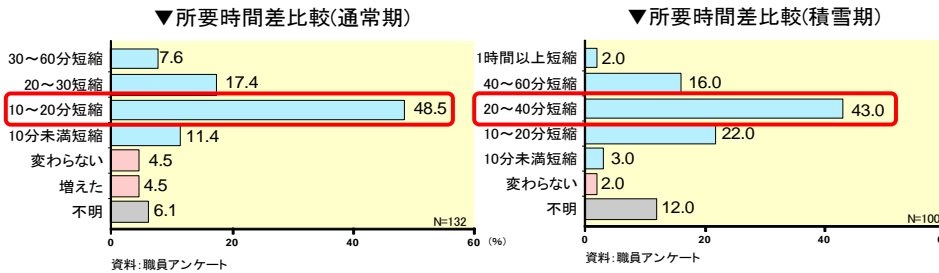
## 時差出勤の効果について(秋田市内)

### ■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>他都市におけるTDM施策による渋滞緩和策とその効果

種類	内容	効果
ノーマイカーデー <福島市>	平成11年7月から毎月1日(土・日の場合は翌月曜日)に日頃クルマで通勤している方に電車・バス、自転車、徒歩、クルマを使う場合でも相乗りなどでの通勤に協力していただくノーマイカーデーを開始。平成13年10月から参加事業所、参加者、協賛事業所、事務局それぞれの役割を分担し、自発的にノーマイカーデーに協力していただく方に、優遇サービスの利用が受けられる「ノーマイカーデー登録制度」を実施。 その他に時差出勤や100円バスの運行、サイクルアンドレールライド等の社会実験を実施している。	ノーマイカーデーの実施により通常日に比べCO <sub>2</sub> が18%削減した。(平成11年の推計値。参加規模2,300人)
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平準化し、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。	・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
共同乗配<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」により共同乗配が行われている。 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。	・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 ・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。	●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、大量公共輸送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。	—
大量公共輸送機関の連結強化 <豊橋市>	大量公共輸送機関等の連結を強化するため、JR豊橋駅前にペDESTリ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。



### (3)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)
- ▶ これらを着実に実施していくことで、冬期のバス路線の走行性向上を図る。

#### ▼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)



出典：あきたのみち情報 HP

#### ▼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	2	2
	生活道路	生活幹線	3	3	3
		一般生活道路	4	4	4
		狭あい道路	5	5	5
歩道	主要歩道	緊急路線	1	1	1
		幹線歩道	2	2	2
	一般歩道	通学歩道	3	3	3
		一般歩道	4	4	4

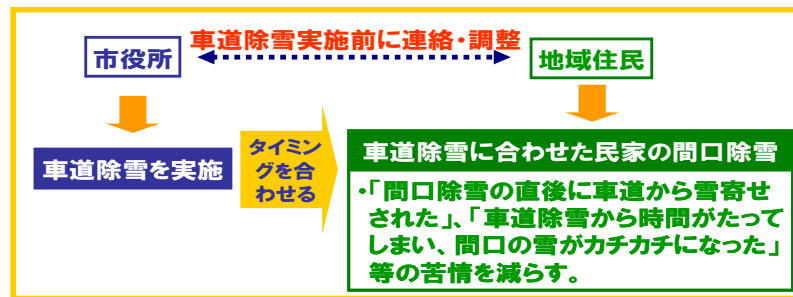
- 平常時(レベル1): 秋田地方气象台発表の積雪深が30cm未満
- 警戒時(レベル2): " 30cm以上50cm未満
- 豪雪時(レベル3): " 50cm以上

＜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。

○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。
- 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】

行政

- ・機械・用具の貸し出し
- ・消耗品の提供
- ・安全指導
- など

協定など

住民・企業など

- ・活動の実施 (清掃美化活動、植栽管理、除雪など)

Volunteer Support Program

2. 幹線バス区間でのバス専用レーンの再導入検討、幹線バス区間でのバス優先信号システム (PTPS) の導入検討 中心部

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期		長期 28 ～		
				21	22	23	24	25	26	27	28
県警	(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再導入検討	150※2	150※2								
県警	(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※2	30※2								

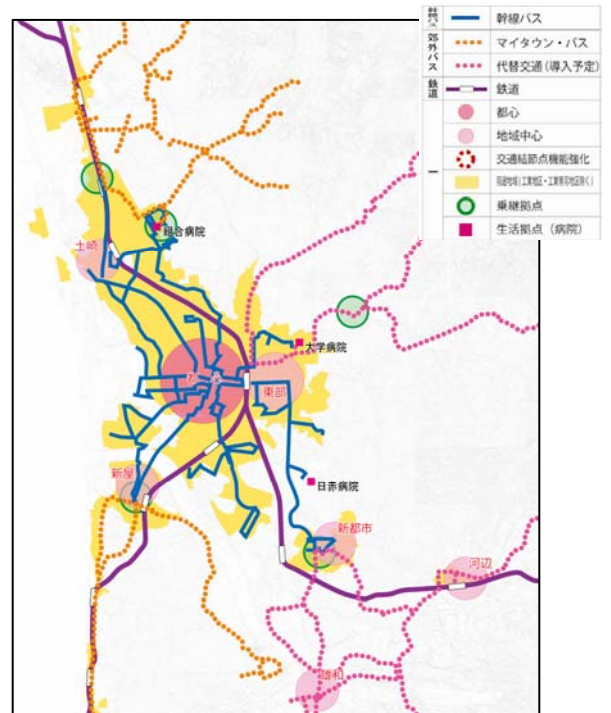
※1 全て現時点での金額であり、今後 圧縮していく予定である  
基本的にH21～H23もしくはH21～H27での金額を計上

※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

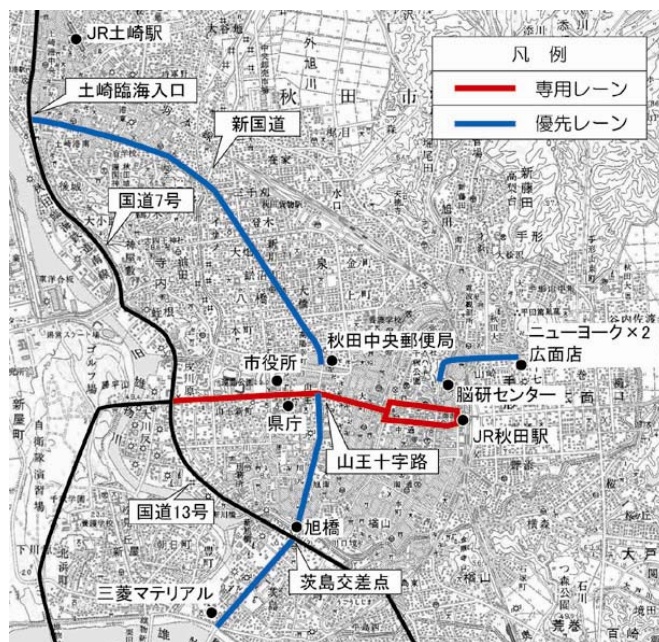
→ 検討  
→ 実証実験・効果検証  
→ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)  
→ 本格実施

- バスの走行速度の向上による多頻度運行をめざす、「幹線バス」運行区間への導入を検討する。
- 導入にあたってはバスの便数の増加を前提とする。
- 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区間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。しかし、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おらず、バスの遅れも著しい。左折車の進入を排除することができないなど、運用面での問題を抱えているが、県警の協力のもと実証実験も視野に入れた導入を検討する。
- 社会実験により効果を検証する。

※秋田市内ではバス優先信号システム(PTPS)は導入されていない。



▼秋田市内のバス専用・優先レーン設定状況





### ▼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)

#### <参考事例1>4車線道路のリバーシブルレーン運用(金沢市)

##### 【金沢市市道】

- ・ (菊川2丁目交差点～鱒町交差点間)
- ・ 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



<参考事例 2>3車線道路のリバーシブルレーン運用(秋田市)

【(主)秋田岩見船岡線】

- ・ 秋田県脳血管研究センター～(手形陸橋)～New York×2
- ・ 規制区間延長 1,500m
- ・ 午前 0:00～正午 都心方向へ2車線運用
- ・ 現在運用中

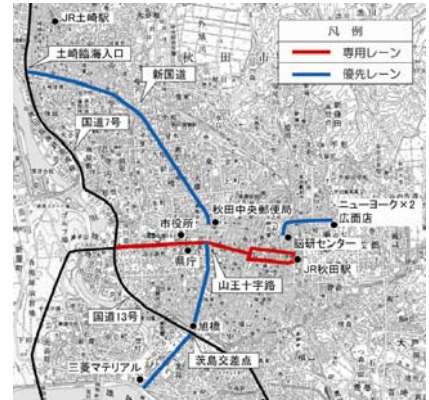


＜参考3＞新国道の基幹バス導入に向けた車線運用(リバーシブルレーン)社会実験案

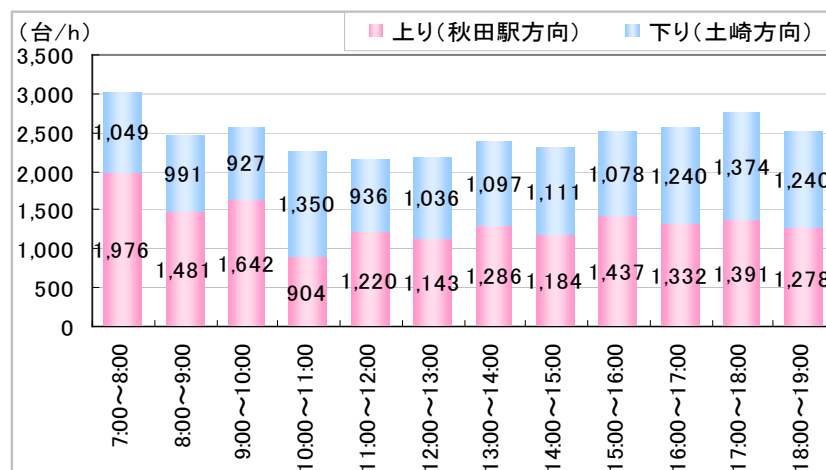
- ・ 新国道の時間帯別上下線別交通量を見ると、7:00～10:00 で上り線の交通量が下り線の交通量を大きく上回っている
- ・ そのため、新国道基幹バスの定時性確保に向け、時間帯で車線運用を変更する社会実験を実施
- ・ 車線運用は、朝ピーク時 7:00～10:00 で上り 3 車線(うち 1 車線をバス専用レーン)・下り 1 車線運用、その他の時間帯については従来どおりの片側 2 車線運用とする。

【課題】

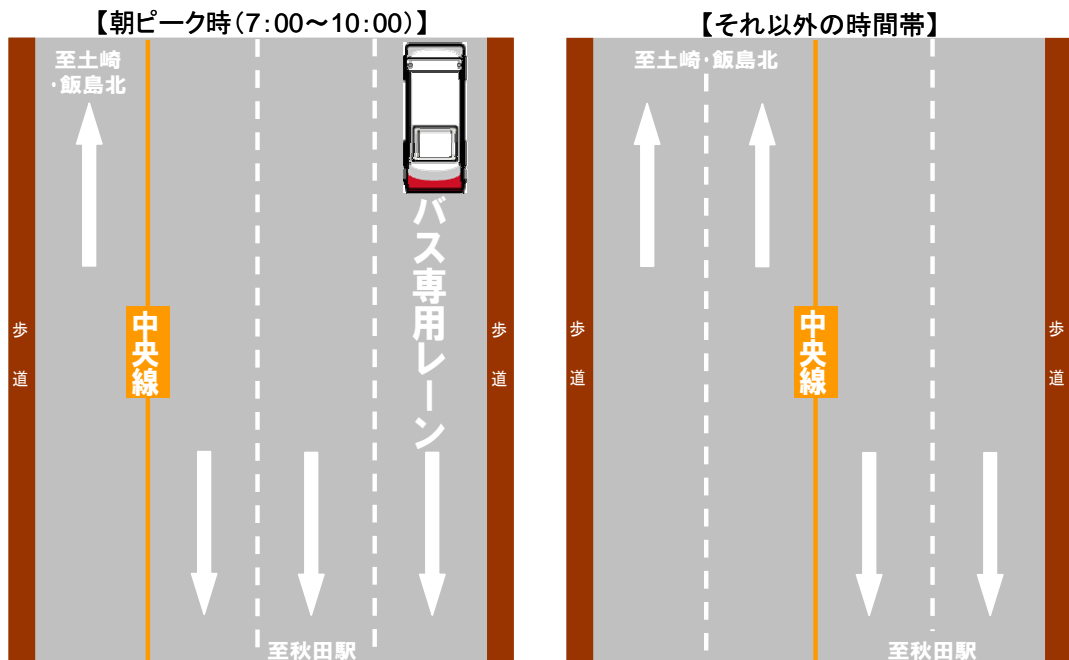
- ・ この車線運用で、現行の交通量を処理可能かの詳細な検討が必要。
- ・ 社会実験を実施するにあたり、現在の各交差点での流出入交通量調査等を実施し、それらの結果を用いて、マイクロシミュレーションによる検討を実施。
- ・ 車線運用上の課題、交通処理面から見た精査を実施する。



▼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川)



▼車線運用イメージ



# バス運行情報提供の充実

## 1. 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

中心部  
郊外部

関係者	事業内容	短期コスト*1 (百万円) (H21~H23)	総コスト*1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)								
				短期				中期				長期 28 ~
				21	22	23	24	25	26	27		
バス事業者	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※3	80※3									
市	設備導入費用の支援制度の導入											

※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

→ 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

- 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。
- こうした特徴を踏まえ、利用者がわかりやすくなるよう、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。
- バスの行き先表示の文字情報(地名等)は、利用者が混乱しないように表現の統一を図る。
- 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。
- 同時にバス路線の多くが発着する秋田駅西口および東口のバス乗り場のバス路線の割り振りについても、よりわかりやすくなるように見直しを検討する。
- 現在、秋田中央交通では、行き先表示を LED 表示へ切り替え中であり、近い将来、路線記号の表示も容易に行うことができるようになる見込みである。(現在、247 両中 131 両が LED 表示)
- 切り替えに対し、市が設備導入費用の支援制度の拡充を検討する。
- バスのダイヤ改正の情報提供を市の広報(広報あきた)や地元紙の市の広報枠、市のインターネットホームページでも行っていく。

### ▼方面別路線で色分け、記号、番号分類(案1)(一部路線のみ例示)

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

### ▼方面別路線で色分け、記号、番号分類(案2) (一部路線のみ例示)

秋田駅西口			
路線名	方面	行き先表示	
		主な経由地	行き先
新国道經由土崎線	北 - 1	新国道	土崎
寺内經由土崎線	北 - 2	寺内	土崎
セリオン線	北 - 3	新国道	セリオン
新国道土崎經由組合病院線	北 - 4	新国道・土崎	組合病院
新屋線	西 - 1	県庁・市役所	新屋
新屋西線	西 - 2	大町	新屋
川尻割山線	西 - 3	県庁・市役所	南浜町
臨海営業所線	西 - 4	県庁・市役所	臨海営業所
赤沼線(大学病院)	東 - 1	大学病院	大川反車庫
木曾石線	東 - 2	秋田駅西口	木曾石
核力丘線	東 - 3	築地・桜ヶ丘	梨平
岩見三内線(日赤病院)	南 - 1	日赤病院	和田駅
大住みなみの団地線	南 - 2	南高校	牛島西四丁目
大野線	南 - 3	秋田駅西口	大野四区



▼秋田市 秋田中央交通におけるバスの行き先表示



▼福岡市 西鉄バスにおけるバスの行き先表示



▼秋田市 秋田中央交通におけるバスの行き先表示

(LED表示)



▼秋田市におけるバスの行き先表示(案1)

神田旭野線 表示案



▼秋田市におけるバスの行き先表示(案2)

新屋線 表示案



新屋西線 表示案

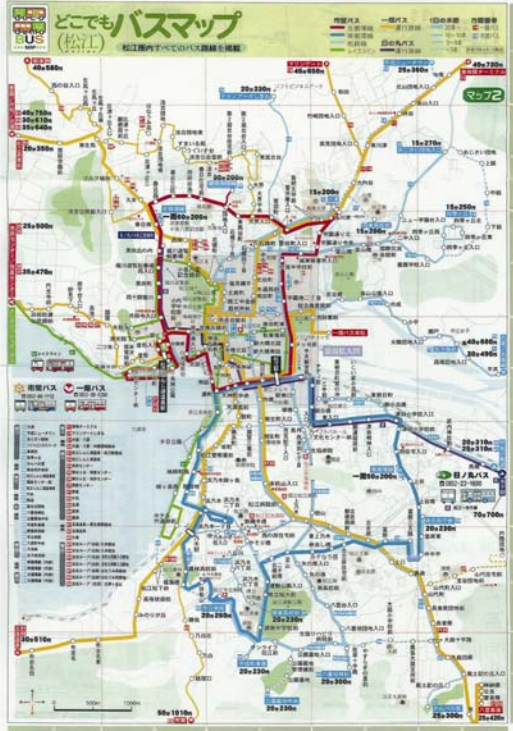




＜参考事例＞松江市における分かりやすいバスマップ作成

- ・市内のバス路線再編に伴い、松江市内のバス路線をわかりやすく1枚にまとめた「どこでもバスマップ」を地元の市民団体「まちかど研究室」が作成した。3事業者が運営するすべての路線を網羅し、1日の本数や運賃などもビジュアルに示されている。広告を通じて無料配布され、7年継続している。
- ・市民にアンケート(50通)したところ、半分の25通が「バスマップを利用して利用回数が増えた」と回答しており、効果を上げている。

▼どこでもバスマップ(市街地)



▼どこでもバスマップ(市街地)



＜参考事例＞福岡市におけるバス停でのバス路線・系統図の掲示

- ・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。

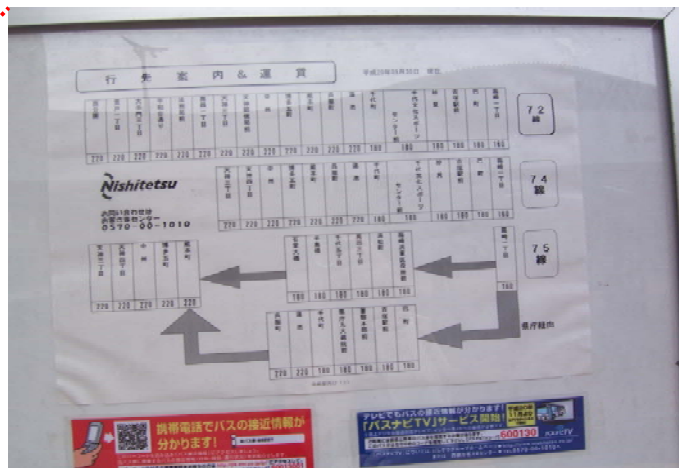
**快速 福岡タワー南** **4**  
 昭和三池 天神 西公園 TNC放送会館

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

▼バス路線・系統図





<参考>現在、秋田市で実施されているバス運行情報提供サービス

▼秋田駅前バス案内サービス

**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

**その他の検索方法**

- 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)

秋田駅前中央改札口  
ほほろーと  
観光案内所  
2171-5270

▼携帯版バス案内サービス

**携帯版** **秋田市**  
**バス案内サービス**

ダウンロードの間にバ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

○お問合せ先 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合せ先  
秋田中央交通株式会社 秋田市元山下町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

まぐろは  
まぐろを  
まぐろを  
まぐろを

▼秋田中央交通(株)のインターネットホームページの時刻・料金表検索

秋田中央交通 公式サイト 秋田駅から探す時刻・料金表 - Microsoft Internet Explorer

Home 路線バス リムジンバス 高速バス 定期観光 貸切バス

秋田駅から探す時刻・料金表

路線名検索 バス停名検索

1 路線名  
新ルート

2 バス停名  
新ルート内所

3 平日・土日祝・全日  
平日

リセット 表示

「1.路線名」で「バス停名」が表示されます。  
「3.平日・土日祝・全日」を選択し、「表示ボタン」を押すと右側に時刻表と料金が表示されます。

検索結果  
×印:日・祝日・土曜日運行。日印:日・祝日・土曜日のみ運行。ス印:27→機関車場のみ運行

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	7番線	新ルート 平日	07:00	07:30	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	07:30	08:00	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	08:00	08:30	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	08:30	09:00	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	09:00	09:24	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	09:20	09:45	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	09:40	10:10	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	10:10	10:35	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	10:40	11:10	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	11:10	11:34	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	11:40	12:10	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	12:10	12:35	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	12:40	13:04	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	13:10	13:35	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	13:30	13:55	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	13:50	14:20	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	14:10	14:34	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	14:30	14:55	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	14:50	15:20	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	15:10	15:35	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	15:30	15:55	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	15:50	16:20	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	16:10	16:35	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	16:30	16:55	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	16:50	17:15	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	17:10	17:35	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	17:30	17:55	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	17:50	18:15	370円	190円

秋田中央交通 公式サイト 秋田駅から探す時刻・料金表 - Microsoft Internet Explorer

Home 路線バス リムジンバス 高速バス 定期観光 貸切バス

秋田駅から探す時刻・料金表

路線名検索 バス停名検索

1 路線名  
新ルート

2 バス停名  
新ルート内所

3 平日・土日祝・全日  
平日

リセット 表示

「1.路線名」で「バス停名」が表示されます。  
「3.平日・土日祝・全日」を選択し、「表示ボタン」を押すと右側に時刻表と料金が表示されます。

検索結果  
×印:日・祝日・土曜日運行。日印:日・祝日・土曜日のみ運行。ス印:27→機関車場のみ運行

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	7番線	新ルート 平日	07:00	07:30	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	07:30	08:00	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	08:00	08:30	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	08:30	09:00	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	09:00	09:24	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	09:20	09:45	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	09:40	10:10	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	10:10	10:35	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	10:40	11:10	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	11:10	11:34	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	11:40	12:10	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	12:10	12:35	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	12:40	13:04	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	13:10	13:35	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	13:30	13:55	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	13:50	14:20	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	14:10	14:34	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	14:30	14:55	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	14:50	15:20	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	15:10	15:35	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	15:30	15:55	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	15:50	16:20	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	16:10	16:35	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	16:30	16:55	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	16:50	17:15	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	17:10	17:35	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	17:30	17:55	370円	190円
秋田駅西口	7番線	新ルート 平日	17:50	18:15	370円	190円

※URL : <http://www.akita-chuokotsu.co.jp/>

## バス利用環境の改善

### 1. バス停へ上屋及びベンチの整備等 中心部

#### (1)事業概要

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)									
				短期			中期				長期		
				21	22	23	24	25	26	27	28 ～		
バス事業者	幹線バス路線の主要バス停での整備、交通バリアフリー特定事業計画に位置づけられた各事業の推進	20	40										
市	施設整備費用の支援制度の拡充、交通バリアフリー特定事業計画に位置づけられた各事業の推進												

※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

→ 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

- 現在、秋田市内のバス停 1,505 箇所中、149 箇所(約 1 割)でバス停上屋が設置されている。(概ねベンチとセットで設置)
- 基本的に交通事業者が設置することになっているが、近隣の施設が設置する場合もある。
- 幹線バスの利便性向上のため、幹線バス路線沿線のバス停のうち上屋やベンチの未設置で学校や役所などのバス利用の見込まれる施設に隣接するバス停への導入を促進していく。(路線バス等活用調査結果より 22 箇所で設置可能)
- 冬期の強風や積雪を考慮し、歩道幅員など構造上問題が無ければ風除けのついた冬でも使いやすいバス停上屋の設置を検討する。
- バス停上屋を設置する際には、歩行者・自転車の通行との輻輳を考慮し、乗客が安全に乗降できる位置に設置する。
- 設置には一定の費用がかかることから、市が交通施設整備費用の支援制度の拡充を検討する。
- 秋田市交通バリアフリー基本構想の特定事業計画に基づく秋田駅、土崎駅周辺における各種事業の推進を図る。また、秋田市中通二丁目バス停広場の修繕を随時実施していく。
- 市では、バス路線を「主要路線」に位置づけ、優先的に除排雪を行っている。また、バス停のすみやかな除排雪を実施するために各代表の方々が協議会の委員である各 PTA 連絡会、老人クラブ、町内会の皆様にバス停付近の除排雪状況の確認および市への情報提供にご協力いただく。

▼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)



※ 秋田大学医学部附属病院が設置



## 2. 低床バス、ワンステップバスの導入 中心部

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期				長期
				21	22	23	24	25	26	27	28 ～
バス事業者	低床バス、ワンステップバスの導入	20※4	50※4								
協議会	バス導入費用の支援制度の導入										

- ※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
- 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

- 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(平成 18 年 12 月 15 日国土交通省告示)においては、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。
- 秋田中央交通(株)の保有車両約 247 両中、低床バス車両は 76 両(約 35%)となっている。
- ノンステップバスについては車高が低く、積雪地では降雪による走行困難、歩道の堆雪による乗降困難が発生するため、秋田県内においてノンステップバスの保有数はゼロである(首都圏を抱える関東運輸局管内では 18,441 両中 5,778 両(31.33%))。
- 本市は超高齢社会を迎え、高齢者の利用もますます増えることが予想され、また、平成 16 年 8 月「秋田市交通バリアフリー基本構想」の特定事業計画において秋田中央交通(株)による「ノンステップ・ワンステップバス等低床車両の導入」が位置づけられており、秋田中央交通(株)の低床バス(ワンステップバス)導入を随時行っていく。
- 秋田中央交通(株)では、車両更新時に低床バス(ワンステップバス)の導入を進めているが、導入促進に向けて、市が導入費用の支援制度の導入を検討する。

### ▼バリアフリー対応のバスの種類

低床バス	床面の地上面からの高さは 65 cm 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 80 cm 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。	
ワンステップバス	乗客が乗降しやすいように乗降口のステップを 1 段だけとしたバス車両である。中ドアに車いす用スロープを設けることにより、車いすでの利用が可能となる。	
ノンステップバス	床面の地上面からの高さが概ね 30 cm 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。	

### 3. 市内バス・公共交通で利用可能なICカードの導入検討

中心部・郊外部

関係者	事業内容	短期コスト※ <sup>1</sup> (百万円) (H21～H23)	総コスト※ <sup>1</sup> (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期				長期
				21	22	23	24	25	26	27	28～
バス・鉄道事業者・協議会	ICカードの導入検討	60	230～ 350※ <sup>2</sup>								
市	ICカード導入費用の支援制度の導入検討										

※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

→ 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

- 利用者は現金の準備もせず、カードをかざすだけで楽に乗降ができて乗降時間の短縮につながる。また、事業者も割引等の様々な形でのサービス提案が可能になる。
- ICカード導入の際、各種バス回数券の割引等の現行の割引制度の適用や乗り継ぎ割引、商店等のポイントカードとの融合などの新たな割引制度の適用についても検討する。
- 利用者の多い特定路線にて実証実験を実施し、利用者の意見や利用状況を把握し、導入効果を検証する。
- 実証実験の効果をふまえて、一定の効果が見られれば、本格導入を実施する。
- 導入にはかなりの費用がかかることから、市が導入費用支援制度の導入を検討する。

#### 【ICカード(パス)の概要(山梨交通)】

・ ICカードとは



スタートフェア型乗車券  
Stored Fare

かざすだけの簡単操作  
Contactless

カードケースに入れそのままOK

環境にやさしいリサイクル

- ICカードは、ICカード読み取り装置を搭載したバスでご利用いただける、スタートフェア型乗車券(運賃積み増しのできるプリペイドカード)です。磁気カードのように装置にカードを挿入する必要はなく、バスに搭載した、ICカード読み取り装置にかざすだけの簡単なそろうさでご利用いただけます。
- 使い方は、乗車の際に入口の読み取り装置にかざしていただき、降車の際には出口の読み取り装置にかざしていただくだけです。
- ICカードは積み増しにより、1枚のカードを繰り返しご利用いただけます。


■ ポイント式サービス【by Point】

積み増し購入時の金額100円毎に1ポイント。1ポイントあたり3円換算で、次回積み増し購入時に加算。

初回購入	1000円 +100 =10ポイント	3000円 +100 =30ポイント	5000円 +100 =50ポイント	10000円 +100 =100ポイント
2回目積み増し	10×3円 =30円加算	30×3円 =90円加算	50×3円 =150円加算	100×3円 =300円加算

■ 乗り継ぎ割引【by Joint】

ICカードを使用し、1時間以内に乗り継いだ場合、2回目の運賃を一律30円(小児20円)定額割引。



● 甲府駅・韮崎駅周辺部で実施中の100円運賃区間は乗り継ぎ割引(適用外)です。

▼ICカード(パス)の概要(山梨交通)

・ ICカードの使い方

●バスICカードを使って、バスに乗ってみましょう！






1

■バス中央（または、後部）より乗車して下さい。

すると



2

■乗車口右側に、このような読み取り装置があります。

では、



3

■読み取り装置にICカードをかざしてみましょ  
う。”ピッ”と音が鳴り、残高と整理番号が表示され、読み取り完了です。


もちろん



4

■カードケースに入れたままでもO.K.

●バスICカードを使って、降車してみましょ！






1

■運転席横に読み取り装置があります。

では、



2

■読み取り装置にICカードをかざしてみましょ。

すると



3

■”ピッ”と音が鳴り、運賃・残高・整理番号が表示され、読み取り完了です。

もちろん



4

■カードケースに入れてたままでもO.K.

■定期券の場合は、有効期限と券種が画面に英語表記されます。  
 ■残高の確認をお忘れなく。



＜参考＞他都市の導入事例

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。

▼「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」と「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。

(i) 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。

(ii) IC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。

(iii) 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。

((ii)、(iii)は「ラピカ」のみ)

- ・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。

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

平成17年4月1日スタート!

3月22日(火)発売開始

乗る時

降りる時

「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・JR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

▲「Rapica」

## ＜参考＞他都市における実施効果

### ①伊予鉄道での実施効果

- ・ 運賃値下げ等の総合的な施策の効果により、利用者が増加。
- ・ 顧客満足度としては、特に高齢者の方に小銭が不要、残額保障などが好評。
- ・ 現金客が依然として多いが、バス停留所ごとの乗車人員の把握可能。

### ②鹿児島市ほか 5 事業者での実施効果

- ・ 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。

### ③札幌市の実証実験での実施効果

- ・ 交通型 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乗降時間:約 2.67 秒  
交通型 IC カード用時の一人当たりの乗降時間:約 1.78 秒

## 利用しやすいバス運賃の検討

### 1. 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） 中心部・郊外部・公共交通空白地域

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)									
				短期			中期				長期		
				21	22	23	24	25	26	27	28～		
バス事業者	市民・地元関係者との協議・協定締結	—	—										
市民・地元関係者	交通事業者との協議・協定締結												
市	市民・地元関係者とバス事業者との協定締結を仲介												

※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

→ 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

- 金沢市で実施されている「金沢バストリガー方式」の秋田市版である。
- 市民・地元関係者と交通事業者が協定を結ぶことで、交通事業者が積極的に事業展開しようとする際のリスクを軽減する一方で、利用者には利便性が向上する代わりに、積極的かつ継続的にバスを利用してもらうという一定の責任を担うものである。
- 大学だけでなく、その他地元関係者との実施可能性もある。

#### <参考>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し、利用者に積極的かつ継続的なバス利用を促すため、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束する協定(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

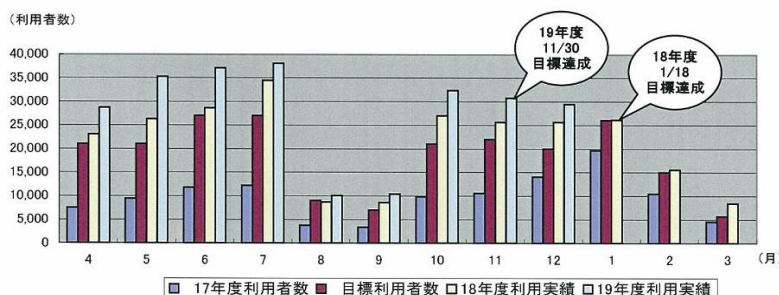
#### 【バストリガー利用実績】

##### ■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



※平成20年11月12日時点において目標を達成(222,543人)し、平成21年度も継続実施



## 2. 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 中心部

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期				長期
				21	22	23	24	25	26	27	28 ～
バス事業者	バス運賃支払いの単純化の検討	—	—								
市	ゾーン制料金導入の支援(実証実験への補助等)			→	→	→	→	→	→	→	

※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

→ 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

- 秋田中央交通(株)の路線バスは、現在、基本的に対距離料制の運賃体系を採用している。
- バス路線の再編が終了後、幹線バスへの導入を検討する。
- 幹線バスで実証実験を行い、その結果を踏まえて本格導入を検討する。
- 幹線バスで十分な効果が得られれば、支線バスへの導入も検討する。
- ICカード導入の際には、ICカードを活用した割引運賃も検討していく。

### <参考>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円定額バスの運行を開始。
- ・ 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

＜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。

### 3. 商業施設との連携による割引制度の拡大 中心部

関係者	事業内容	短期コスト*1 (百万円) (H21~H23)	総コスト*1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)								
				短期			中期				長期	
				21	22	23	24	25	26	27	28 ~	
バス事業者	割引クーポン等の配布、割引運賃の設定等	—	—									
商業施設	割引制度の割引費用負担											

※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

→ 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

現状の割引制度、他都市の割引制度を考慮すると以下の実施方法が考えられる。

- ・ 商業施設と連携した割引サービスの拡大による買物客の利用促進
- ・ 現在の一日フリー乗車券の土・日・休日割引の導入と現在の一日フリー乗車券提示による沿線施設割引の導入による休日利用促進。

#### 【参考】秋田市における現行の割引制度

秋田市には現在、以下のバス割引サービスが存在する

##### ① 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)

##### ▼ほっぺちゃんカード



##### ② 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)

##### ▼イオンモール割引券



##### ③ その他の割引制度

- ・ 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(株))  
(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
- ・ 乗り放題乗車券(秋田中央交通(株))  
(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

- ・普通回数乗車券(秋田中央交通(株))  
100円から10円刻みで200円まで、それぞれ11枚つづりで発売(1枚分割引)
- ・普通回数乗車券(1,000円セット回数券)(秋田中央交通(株))  
10円券10枚、50円券10枚、100円券5枚を1,000円で発売(100円割引)
- ・普通回数乗車券(3,000円セット回数券)(秋田中央交通(株))  
10円券10枚、20円券10枚、50円券10枚、100円券5枚、200円券10枚を3,000円で発売(300円割引)
- ・買物回数乗車券(1,000円セット回数券)(秋田中央交通(株))  
10円券5枚、20円券5枚、50円券5枚、100円券10枚を1,000円で発売。(400円割引)  
但し、使用できる時間は降車時午前10時～午後4時までです。土曜・日曜・祝日は終日利用できます。
- ・通学回数乗車券(中・高校生・大学生)(秋田中央交通(株))  
10円券5枚、50円券15枚、100円券5枚を1,000円で発売(300円割引)
- ・通学回数乗車券(小学生)(秋田中央交通(株))  
10円券15枚、20円券20枚、50円券15枚を1,000円で発売(300円割引)

#### <参考>他都市における割引サービス

##### 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
- ・「ドニチエコきっぷ」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

- ・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。
- ・「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。
- ・その結果、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。

# 公共交通利用の促進

## 1. マイカー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・郊外部

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)									
				短期			中期				長期		
				21	22	23	24	25	26	27	28~		
協議会	市民、児童・生徒、従業員を対象としたマイカーから公共交通への転換を促す働きかけ	4	4	▶									

※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

▶ 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

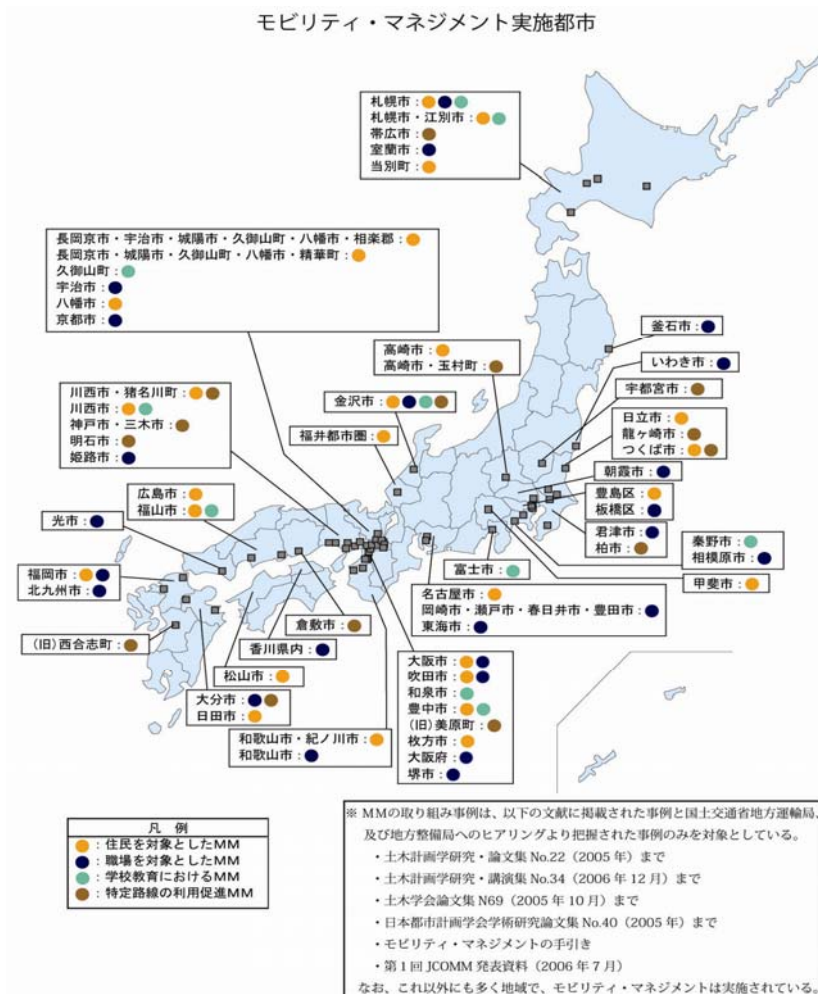
### 【モビリティ・マネジメントとは】

#### (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※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。

※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

#### ▼国内のモビリティ・マネジメントの実施事例





## (2)モビリティ・マネジメント (MM)の対象

- 居住地における 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)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）」である。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る。

### 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ある。

#### 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ある。

##### ■ 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る。

##### ■ 行動プラン法

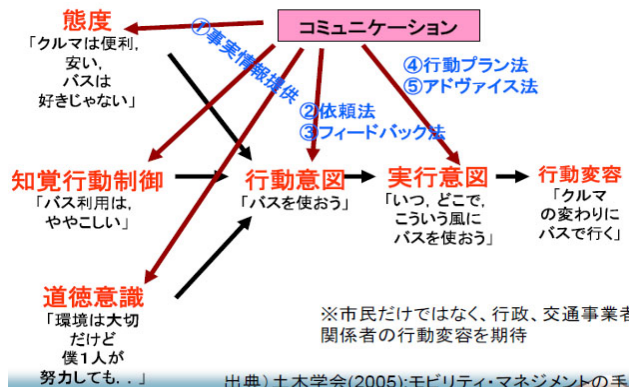
行動変容をすとしたら具体的にどの様に行うかの「行動プラン」の策定を要請する方法で、極めて有効な技術であることが様々な研究によって明らかになっている。

##### ■ 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ある。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）がある。

##### ■ 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ある。これもまた、集団的なものと個別的なものがある。



出典：モビリティ・マネジメント交通をとりまく様々な問題解決に向けて 国土交通省



## 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る。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ある。

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つがある。

各TFPの基本的な流れは下図に示すとおりである。

### ■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に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。

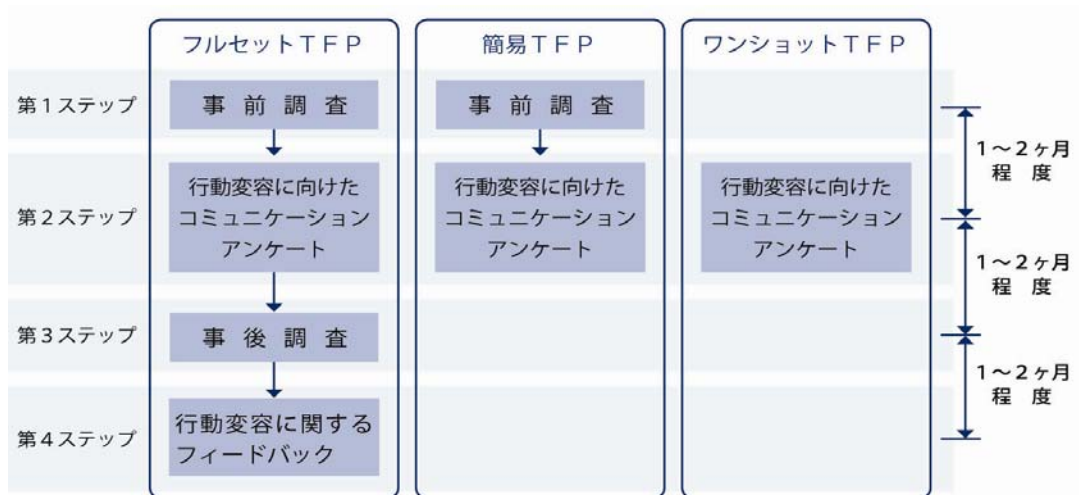


図 各TFPのプログラム構成

出典：モビリティ・マネジメント交通をとりまく様々な問題解決に向けて 国土交通省

### 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」による情報伝達がなされる可能性があり、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。

## (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、以下の結果が得られている。
  - ・ 自動車利用が約 1~3 割削減
  - ・ 公共交通利用が増加

出典：モビリティ・マネジメント交通をとりまく様々な問題解決に向けて 国土交通省

## 【実施内容】

- ▶ 市民、児童・生徒、従業員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を行っていく。
- ▶ モビリティ・マネジメントは公共交通を利用できる環境にありながら利用しない市民を中心に実施し、その効果を検証した上で中長期的に実施可能かどうか今後検討していく。
- ▶ 生徒自らがバス利用に参加することで、地域づくりに貢献できる体験をすることを目的として、小中学生、高校生によるバス利用促進策を検討していく。

### ① 住民利用者向けプログラム

- ・対象：市民(中心部)

プログラム内容：100名の市民を対象に使いやすいバスマップを作成・配布するとともに、コミュニケーション・アンケートを実施する。その検証結果を次年度以降の施策内容へ反映する。

効果：過度なマイカー依存を脱却するため、移動手段の選択肢として公共交通を市民のライフスタイルへ位置づける。

- ・対象：市民(郊外部)

プログラム内容：マイタウン・バスが運行する地域(西部、北部、南部、東部地域)の住民へ公共交通を利用するライフスタイルを提案し、地域住民の一層の活用を図るとともに、運営の担い手を養成する。

効果：マイタウン・バスの利用者が増加し、将来にわたり路線を安定的に維持することができる。

### ② モデル団体向けプログラム

- ・学校向け

対象：市内小中学校

プログラム内容：自家用車でできるだけ依存せずに生活することが、社会にも個人にも望ましいことを周知する教材を用意し、それによる交通環境学習を実施する。

効果：低年齢時から学習することにより、公共交通利用の意識の形成を図る。

- ・職場向け

対象：市内事業所(市役所)

プログラム内容：公共交通利用を促す資料を作成・配布するとともに、通勤手段別コスト比較や通勤手段の変更意向に関するアンケートを実施することにより、マイカーからマイカー以外の移動手段への転換を促し、その定着を図る。

効果：交通渋滞の緩和、環境負荷の低減などの効果を市内企業にアピールし、同様の取組みを促す。

### ③ MM 協力団体の公募

モビリティ・マネジメント実施にあたっては、協力団体の公募を行うとともに、公共交通に関心のある個人に研修を受けてもらい、モビリティ・マネージャーとして協力してもらえそうな運用を検討していく。

＜参考＞利用者にわかりやすい系統番号の共通化

- ・ 実施地域
  - 大分県・大分市
- ・ 実施主体
  - 大分県・大分市・大分県バス協会
- ・ 実施対象
  - 市内全世帯
- ・ 実施規模
  - 約 19 万世帯
- ・ 実施時期
  - 2006～2007 年度

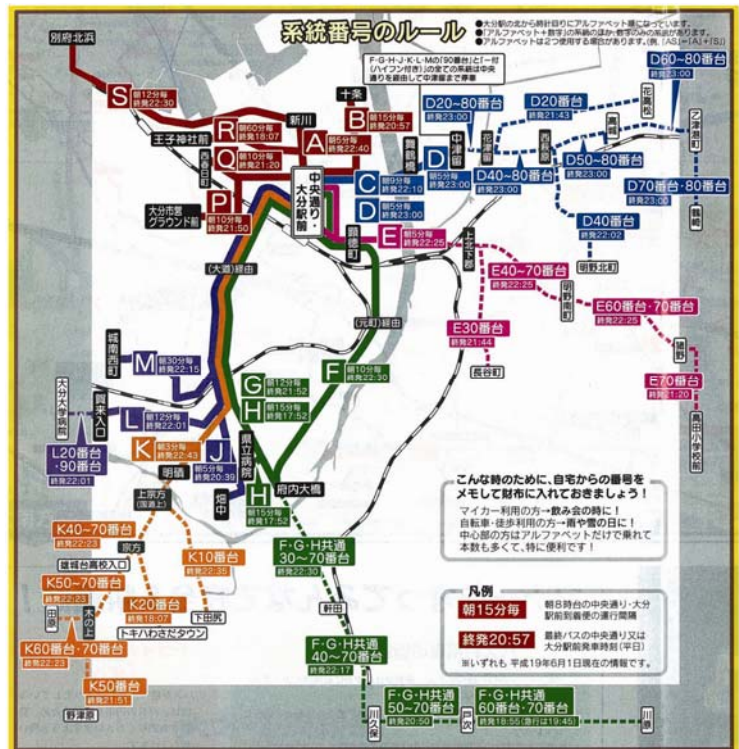
【内容】

大分市を中心とする地域では、主に2つのバス事業者が路線バスを運行しているが、事業者毎に行先番号の体系が異なる上、利用者にその存在や意味があまり知られていなかった。そのため、大分県・大分市とバス業界の連携により、共通のルールに基づき、利用者にとって走行経路がわかりやすい系統番号の共通化を行い、車両、路線図、時刻表、バス停に使用した。さらに、市内全世帯(約19万世帯)に、共通の系統番号を用いた公共交通マップを配布した。

共通化された系統番号は、市内中心部の走行経路(基幹経路)を示すアルファベットと行先と示す2桁の数字からなっている。また、公共交通マップは酒造メーカー等の協賛を得て平成19年度から広告収入により約10万部が発行され、大分市の転入届受付窓口等で配布されている。

【効果】

バス事業収入が約1.5%、年間で約5000万円の増加が見込めるとの結果となった。また、便益として省エネルギー効果のみを用いて費用便益比を求めたところ、3.48となった。



▲利用者向けパンフレット

出典:モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題解決に向けて 国土交通省

<参考> 交通運用改善と合わせた職場モビリティ・マネジメント

- ・ 実施地域  
京都府京都市南区久世工業団地周辺
- ・ 実施主体  
久世工業団地周辺地域共同運行システム構築検討会議(国・京都府・京都市・学識経験者・京都商工会議所・工業団地協同組合・地元企業等)
- ・ 実施対象  
久世工業団地及び周辺の事業所
- ・ 実施規模  
対象者約 1,700 人・ツール配布対象者約 500 人
- ・ 実施時期  
2005～ 2006 年度

【内 容】

京都市南区の久世工業団地及びその周辺においては、最寄り駅への公共交通サービスが希薄なことが要因となって、多くの従業者は通勤をマイカーに依存している。また、いくつかの事業所では独自に送迎バス等の運行を行っているものの、利用率は低いものとなっていた。

2006年1月に、京都府では、府南部地域(京都市南区・伏見区、久御山町)の企業経営者を対象とした通勤交通マネジメントに関する研究会(21社が参加)を設置して、地域の交通サービスを考え、自動車通勤から公共交通への転換を促すための具体的な施策を検討し、久世工業団地周辺における送迎バスの共同化が提案された。

第1ステップとしては、2006年9月に、久世工業団地内及び周辺に立地する企業・事業所に勤務する従業員(約1,700人)を対象に、通勤交通の実態や「新しい通勤バス」の利用意向及び個人属性について、アンケート調査を実施した。

第2ステップとしては、同年10月から11月にかけて、共同送迎バスの試験運行の準備として利用者数を推定し、試験運行ルート及び乗降位置や運行ダイヤ、運行車両を検討するとともに、以下のコミュニケーションを実施した。

- ニュースレター発行:当該地域の通勤事情や共同送迎バス試験運行の内容、動機付けを目的としたコラムなどを掲載したニュースレターを対象事業所に複数回配布。
- 記念講演:「かしこいクルマの使い方を考える企業の取り組み～職場モビリティ・マネジメントを考える～」をテーマに企業の職員研修として実施
- ホームページ・問い合わせ窓口の設置:ホームページと共同送迎バスの運行に関わる問い合わせのための電話を設置し、運行便の混雑状況や利用状況を提供
- グッズ・チラシの配布:対象事業所の全従業員に共同送迎バスの時刻表と実験への申込用紙を兼ねたチラシや、「利用に関するご注意(裏面に車輛の写真)」、「乗り案内(のりば案内、時刻表など)」、「乗車チケット(60 回分)」、「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト(動機付け冊子)」、「バンドエイド」のグッズをA5サイズのホルダーにワンセットにして配布
- 通勤プランの配布:申込者に送迎バスを使った通勤方法を情報提供
- 交通診断の実施:希望者を対象に面談方式で、通勤行動の改善策をアドバイス

▼対象地域の位置図



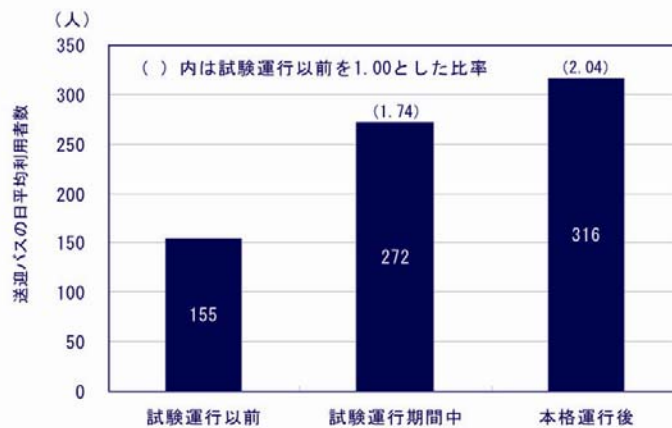


▲共同送迎バスの乗り案内(裏面は鉄道時刻表)

【効果】

試験運行以前から送迎バスを利用していた対象者の試験運行期間中の平均利用人数は1日当たり155人であり、試験運行期間中全体の平均利用人数は1日当たり272人となっていることより、約1.74倍の利用増があったと考えられる。

また、この共同送迎バスは、「試験運行」の成功を受けて、共同運行の期間が延長され、さらに、2007年5月14日から「久世共同運行バス」として、地元企業により本格運行が始まっており6月末現在では316人と試験運行以前と比べ倍増している。



出典:モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題解決に向けて 国土交通省

＜参考＞簡易プログラムによる学校モビリティ・マネジメント

- ・ 実施地域  
神奈川県秦野市
- ・ 実施規模  
5年生3クラス
- ・ 実施主体  
神奈川県秦野市都市計画課
- ・ 実施時期  
2004年度
- ・ 実施対象  
神奈川県秦野市立堀川小学校

【内容】

秦野市は人口約17万人の都市であるが、自動車の交通機関分担率は、平成10年パーソントリップ調査において約40%となっており、交通渋滞は朝夕のピーク時、秦野駅周辺や国道246号において慢性的なものとなっている。

学校教育へのモビリティ・マネジメントの実施にあたっては、TDM教育の位置付けや時間的制約などより実施が困難な場合も多くある。そのため、短期間(1回2時間)で実施可能な、簡易プログラム(授業カリキュラム)の構築を目的として、小学生を対象に学校教育におけるモビリティ・マネジメントを実施した。

簡易プログラムによるモビリティ・マネジメント授業は、2005年3月上旬に3-4時限を用いて、教諭ではなく交通の専門家が授業を行った。

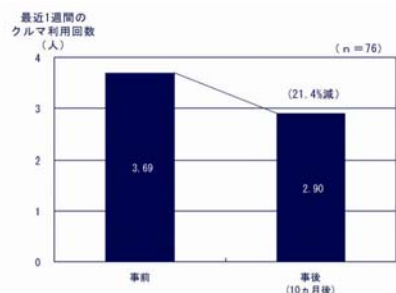
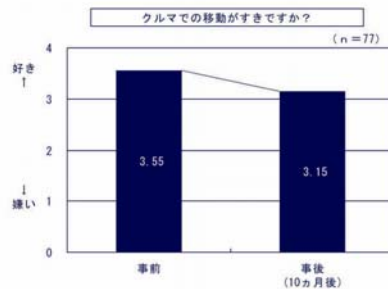
授業では、まず、利用コスト、環境、交通事故の観点から、これまで何気なく同乗していた自動車のデメリットを指摘すること、そして、その上で身近な秦野市の交通の現状を示すことで「かしこいクルマの使い方」への動機付けを試みた。休憩後、実際にかしこいクルマの使い方を考えてもらうため、行動プラン票を5-6名のグループに1枚、秦野市のバス路線図と併せて配布し、あらかじめ準備した仮想的な「秦野市内の自動車利用トリップ」を、公共交通や徒歩・自転車に変更する行動プランの策定を課題として作業を行った。各グループで話し合いながら行動プラン策定作業を行い、その後、策定した行動プランの発表を行った。最後に、保護者とこの授業内容について話し合うための資料を配付して授業を終了した。



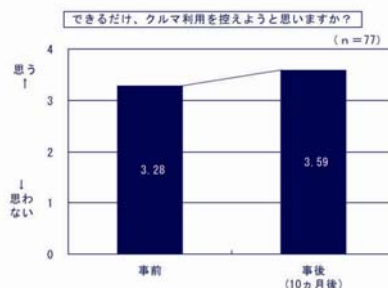
▲行動プラン票の作成風景

【効果】

カリキュラム実施日の朝とカリキュラム実施から一週間後及び10ヵ月後に、児童に対して効果計測のためのアンケート調査を行った。その結果、「クルマでの移動がすきですか?」と「できるだけ、クルマ利用を控えようと思いませんか?」の2つの心理指標において、事前と10ヵ月後の2時点間で、望ましい方向に統計的に有意な差がみられた。また、児童自身がクルマに同乗しての利用回数についても事前の3.69回/週から10ヵ月後には2.90回/週と改善がみられ、簡易プログラムにおいても、長期的な効果が継続している。



▲最近1週間のクルマ利用回の変化



▲心理指標の平均値の変化

出典:モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題解決に向けて 国土交通省

＜参考＞コミュニティバスの利用促進のためのモビリティ・マネジメント

- ・ 実施地域  
茨城県龍ヶ崎市
- ・ 実施規模  
5000 世帯
- ・ 実施主体  
東京工業大学(龍ヶ崎市が協力)
- ・ 実施時期  
2005 年度
- ・ 実施対象  
コミュニティバス沿線の住民

【内容】

茨城県龍ヶ崎市のコミュニティバス(龍・ゆうバス)は、導入当初から利用者数は順調に伸び続けていたが、導入4年目にあたる平成17年度では、前年度からの増加は低い水準に留まっており、おおよそ需要増も頭打ちの状況に近づいてきた。

2005年8月に、市内の全世帯に「コミュニティバス通信」と題したニューズレターを配布し、コミュニティバスに関する情報や、一般的な交通に関する話題を提供してコミュニティバスに対する関心を喚起させた。(以降、コミュニティバス通信は第6号まで発行されている。)その後、コミュニティバスの循環ルートの沿線全世帯(約5,000世帯)を対象に、以下のような簡易TFPを実施した。

第1ステップとして、同年9月上旬に、バスや自動車利用に対する心理・行動指標や交通行動について把握するため事前調査を実施した。

第2ステップとして、第1ステップの回答者に対して、同年10月中旬に、動機付け冊子、コミュニティバスの路線図・時刻表、コミュニティバスの乗り方などの情報提供と行動プラン票を配布するコミュニケーション・アンケートを行った。なお、一部の対象者については、寄せられたコミュニティバス等に関する意見や要望に対して、11月上旬に、個別に回答の返信を行った。なお、効果測定のための事後調査は、同年12月中旬に実施した。



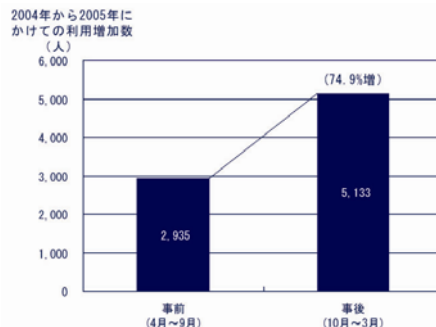
▲コミュニティバスの乗り方



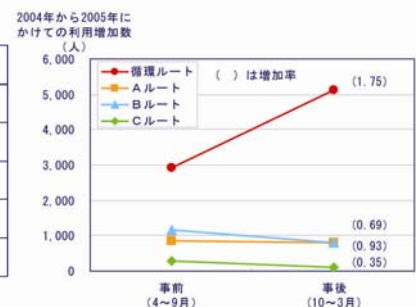
▲あなたのバス利用プラン

【効果】

モビリティ・マネジメント対象路線の龍・ゆうバスの2004年度から2005年度にかけての利用増加数は、モビリティ・マネジメント実施前(4月～9月)では前年同期より2,935名の増加であったが、実施後(10月～3月)では前年同期より5,133名の増加と利用増加数が約75%増加した。しかし、モビリティ・マネジメントを実施しなかった路線ではこうした傾向がみられなかったことから、対象路線の上述の需要変化はモビリティ・マネジメントによるものと考えられる。



▲循環ルートの利用増加数の変化



▲路線別の利用増加数の変化

出典:モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題解決に向けて 国土交通省

## 鉄道の利便性向上

### 1. 泉・外旭川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

中心部

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)								
				短期			中期			長期		
				21	22	23	24	25	26	27	28～	
鉄道事業者・市	泉・外旭川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	—	—									

※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

→ 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

- ▶ 住民アンケート調査等により整備効果を検証しながら、泉・外旭川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を検討する。
- ▶ 市は鉄道事業者と導入について協議していく。

## 代替交通の導入

### 1. 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

郊外部

関係者	事業内容	(注) 短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)									
				短期			中期				長期		
				21	22	23	24	25	26	27	28 ~		
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												▶
協議会	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	—	—										▶

※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

▶ 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)

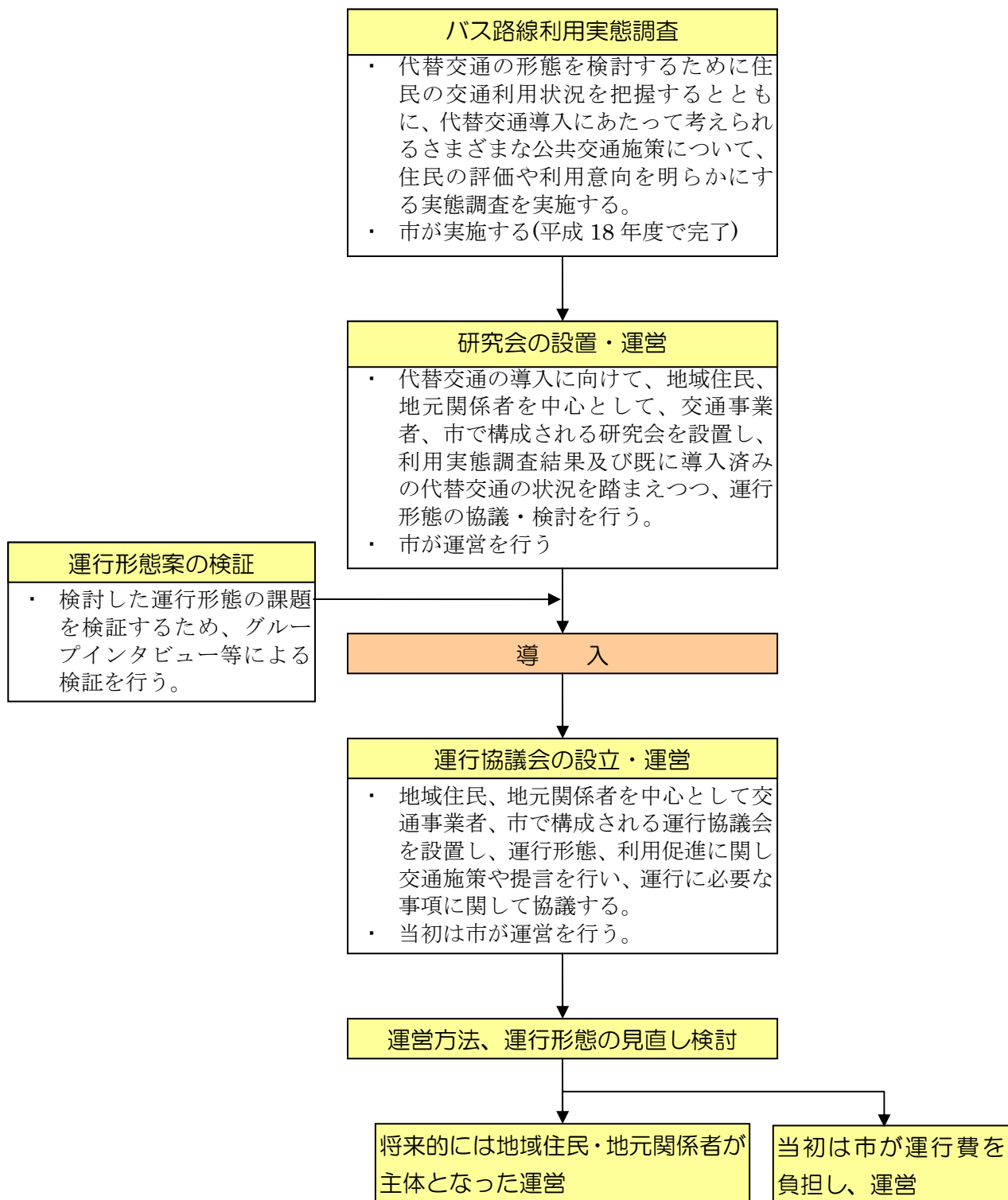
▶ 本格実施



## (1)導入、運営準備の実施

- 秋田市における郊外部既存バス路線の廃止に伴う住民組織や地元関係者(企業等)が参加した組織による代替交通の導入、運営準備は以下のフローに従って行う。
- 研究会、運行説明会の設置、運営は市民、地元関係者が主体とするが、その設立・運営は市が支援する。

### ▼代替交通の導入、運営準備の実施フロー



➤ 現在の代替交通の導入、運営準備状況は以下の通りである。

▼代替交通導入、運営準備状況

	西部地域	北部地域	南部地域	東部地域
利用 実態調査	平成 15 年度実施	平成 16 年度実施	平成 18 年度実施	平成 17 年度実施
研究会	—	終了 (平成 15 年度)	運営中 (平成 20 年 5 月～)	設立予定
導入	導入済 (委託運行) (平成 17 年 10 月)	導入済 (平成 20 年 4 月～)	導入予定 (平成 21 年度)	導入予定 (平成 21 年度)
運行 協議会	運営中 (平成 18 年 2 月～)	運営中 (平成 20 年 6 月～)	設立予定	設立予定

▼マイタウン・バス西部線



▼マイタウン・バス北部線



## (2)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

- ▶ 東部地域では、不採算バス路線となっている下北手線、上北手線、木曾石線、仁別線、太平線の5路線が平成21年度末に廃止される見通しである。
- ▶ このため平成22年度の代替交通の導入に向けて、平成21年度に地域住民・地元関係者を中心として、交通事業者、市で構成される研究会を設置し、平成17年度に実施された利用実態調査及び北部地域の取り組みを踏まえつつ、運行形態の協議・検討を行う予定である。
- ▶ 地域住民・地元関係者に対してグループインタビュー等を実施し、そのニーズを把握し、研究会での検討を支援する。

### ▼地域住民の移動ニーズ調査例

#### ○移動実態把握調査

市民の移動実態(目的、目的地、交通手段、交通手段など)や公共交通の現状に対する改善要望や代替案(新規サービスや路線再編案)の利用意向などをアンケートやヒアリングにより把握します。

#### ○グループインタビュー調査

数名の住民に対してインタビューを実施し、現状の公共交通の改善点や代替案等に関する意見を把握します。アンケート調査に比べ、本音の意見を聞けることから、より正確な需要を把握できます。

#### 〈事例：三重県鈴鹿市「C-BUS」グループインタビュー調査〉

##### 『千枚のアンケート(建前)よりも、ひとりの切実な思い(本音)』

- ・鈴鹿市では、アンケートなどの定量的なデータを取得するとともに、「一人の本音」を重要と考え、グループインタビュー調査を実施
- ・地域の代表者ではなく、実際に移動に困っている人、例えば、運転免許のない高齢者、自分で移動できる手段が公共交通しかない学生の保護者などをグループインタビュー調査のメンバーに選定

##### 〔三重県鈴鹿市グループインタビュー調査状況写真〕



### (3)運行車両購入費の補助による運行事業者への運行支援

- 北部地域では、ジャンボタクシーによる運行を行っている。
- また、現在、河辺および雄和地域公共交通研究会において、平成 21 年 10 月 1 日からの代替交通導入に向けて運行形態等について検討中である。
- 両地域において利用状況に応じた現在の代替交通の運行形態案で必要な車両はジャンボタクシー 4 台、マイクロバス 2 台となる見込みである。
- 市内の運行事業者はマイクロバス車両については余裕はあるものの、ジャンボタクシー (24 台)はすべて使用中であり、現在、市が示している代替交通案に使用できる車両はなく、運行事業者も新たな車両を購入できる状況にはない。
- さらに、東部地域でも平成 22 年度に代替交通導入を検討しており、これまで以上にジャンボタクシーが必要になる可能性もある。
- そこで、市が代替交通導入に際し、運行事業者に対して運行車両の確保を支援する。

2. 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、運行事業者に運行委託 郊外部

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)									
				短期			中期				長期		
				21	22	23	24	25	26	27	28~		
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					▶							
運行事業者	運行の受託及び運営への協力					▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶

※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

▶ 検討

▶ 実証実験・効果検証

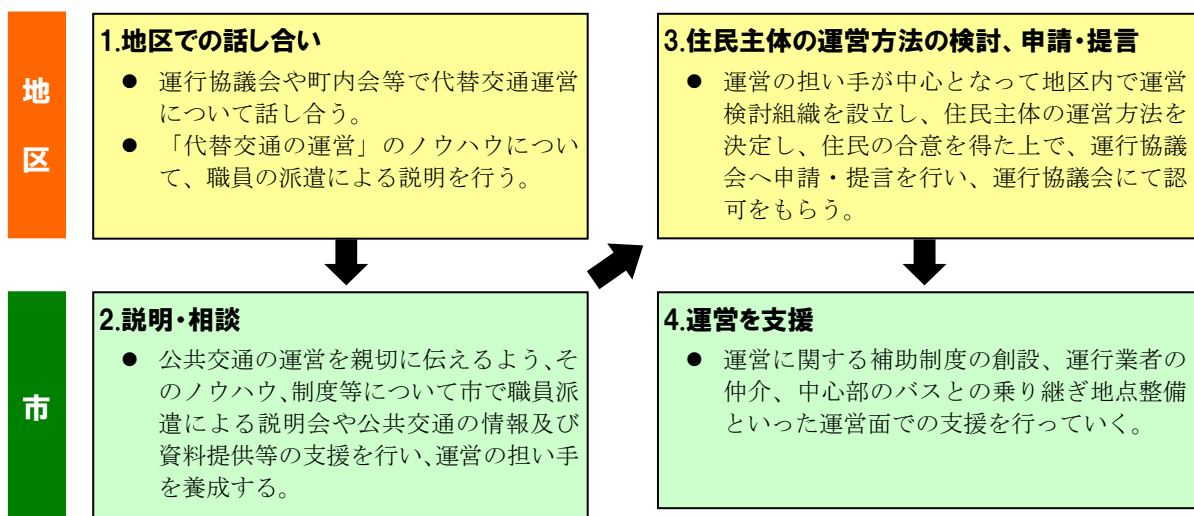
▶ 本格導入(実証実験で効果が検証できた場合)

▶ 本格実施

- ▶ 導入、運営に際しては、既存の運行協議会、自治会、町内会、商工会、振興会等が主体となるほか、新たな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、運行事業者に運行委託する方法が考えられる。
- ▶ 導入、運営にあたり、商業施設など沿線施設、地域住民による利用促進活動や資金協力が考えられる。
- ▶ 今後、各地域の運行協議会において導入、運営方法について検討していく。
- ▶ 市は地域住民による運営の担い手の養成、運営に関する支援制度の創設、運行事業者の仲介を実施していく。
- ▶ 代替交通の運営の担い手養成を目的としたモビリティ・マネジメントを実施し、市民の代替交通運営への積極的参加を促す。
  - ・ 市民を対象としたプログラム内容
    - マイタウン・バスが運行する地域(西部、北部、南部、東部地域)の住民へ公共交通を利用するライフスタイルを提案し、地域住民の一層の活用を図るとともに、運営の担い手を養成する。
  - ・ 効果
    - マイタウン・バスの利用者が増加し、将来にわたり安定的に路線を維持することができる。
- ▶ 運行事業者は運行の受託及び運行への協力といった役割を果たしていく。



▼運営の担い手の養成の仕組み、手順



＜参考事例1＞NPOによる運営(三重県四日市市「生活バスよっかいち」)

【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、バスがなくなると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。

【運行主体】

- ・ NPO法人「生活バス四日市」が主体となって運営

【運賃】

- ・ 運賃は一乗車100円

【利用者数】

- ・ 無償試験運行時には、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



<参考事例2>地域住民主導のバス運行(京都府京都市醍醐地区コミュニティバス)

【経緯】

- ・ 醍醐地区は丘陵地区に広がる住宅地
- ・ 市営バス路線が廃止となり、京阪バスが幹線道路を走るのみとなった
- ・ 住民が「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる会」を組織し、ルート及びバス停も協議した

【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

【運行主体】

- ・ 醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会

【運行業者】

- ・ ヤサカバス

【運賃】

- ・ 均一 200 円(小児 100 円)
- ・ 1 日乗車券 300 円

【路線】

- ・ 9 系統

【利用者数】

- ・ 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の運行本数を増やすなど、積極的な運行が行なわれている

【効果】

- ・ 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

【運行補助】

- ・ 国や自治体からの財政支援無し  
(運行経費は運賃収入、病院・寺院・商業施設等の「コミュニティバスパートナーズ」や個人応援団による募金によりまかなわれている)

病院構内で折り返す→



←拠点である醍醐駅

<参考事例3>NPOによるデマンド型乗り合いタクシーの導入(岩手県雫石町)

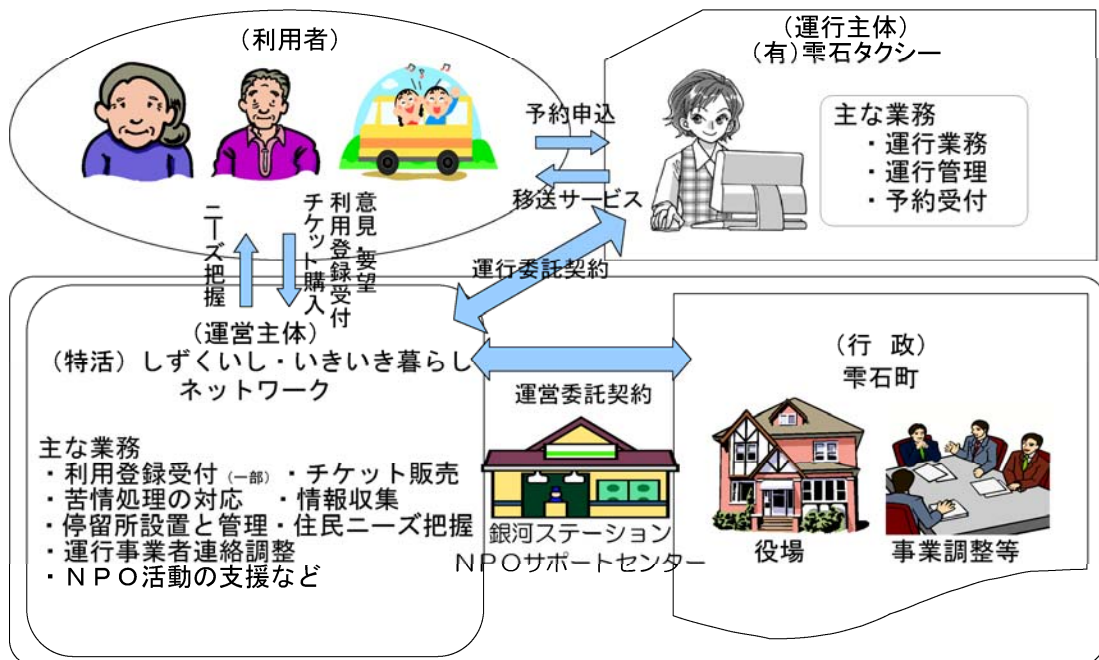
【実施経緯】

- ・ 県交通のバス路線廃止の方針を受けて、町内バス 8 路線全てを廃止することになったため、生活交通対策提言委員会を設置し、市民ニーズを満たす新たな交通網整備を検討してきた。NPO 法人による運営は県内初の試み。
- ・ デマンド型タクシー(予約型)で、9 人乗りワゴン型タクシー1 台で運行
- ・ 平成 16 年 4~6 月までの 3ヶ月間は試験運行し、7 月以降は試験結果を踏まえ住民の要望などを取り入れながら段階的に本格運行とし現在に至っている

【施策概要】

- ・ 運行日:平日と土日祝祭日
- ・ 運行本数:平日⇒「上り」1 便、2 便、3 便  
「下り」2 便、3 便、5 便  
予約がない場合には運行しない

あねっこバス運行事業の概要



【運賃】

- ・ 一般利用者、高齢者、障害者:一律 200 円
- ・ 小学生以下:一律 100 円

【特色】

①予約代行サービス

- ・ 高齢者や障害者など予約が不便な方には、目的地の停留所から帰宅する際に役場や郵便局、病院、銀行など主な施設で「あねっこバス」の予約電話をかけることが可能

②あねっこバス予約専用直通電話

- ・ 役場、病院など町内の 10 箇所に、「あねっこバス」の予約専用直通電話を設置した。料金は無料。

③運営は NPO、タクシー会社が予約受付

- ・ NPO が運営し、運行しているタクシー会社が予約センターとなっている。

### 3. 代替交通の運行 郊外部

関係者	事業内容	(注) 短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)								
				短期			中期				長期	
				21	22	23	24	25	26	27	28~	
市	代替交通の費用負担	440	1,210									

- ※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
- 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

- ▶ 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が難しいので、市では地域住民の移動手段を確保するため、市が事業主体となり、運行費用を負担して代替交通の「委託運行」を行っている。
- ▶ 秋田市が事業主体となる。
- ▶ 市は、運行主体となる貸切バス事業者とマイタウン・バス運行に係る運行協定を締結し、負担金を交付している。

#### ▼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21年度(予定) (東部地域)	下北手線、上北手線、木曽石線、仁別線、 太平線	検討中

### 4. バス事業者の使用する行政財産使用料の減免 郊外部

関係者	事業内容	(注) 短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)								
				短期			中期				長期	
				21	22	23	24	25	26	27	28~	
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									

- ※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
- 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

- ▶ 代替交通と中心部のバスの乗り継ぎ地点及び代替交通のバス待合所が市の所有施設の場合には、市はバス事業者が使用する行政財産使用量の減免による支援も実施している。現時点では、下表のような土地・建物で実施されている。

#### ▼バス事業者が現在減免を受けている土地・建物

所在地	使用用途・目的
雄和市民センター内のバス専用レーン・バス乗り継ぎ施設	ユーグル運行
雄和バスターミナル及びその敷地	ユーグル運行
雄和地区内バス待合所(6箇所)	ユーグル運行
泊田バス回転地	マイタウンバス西部線運行



## 5. 中心部のバス路線や鉄道へのスムーズな乗り継ぎの確保

郊外部

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)						
				短期			中期			長期 28 ～
				21	22	23	24	25	26	
市	中心部のバス路線や鉄道と郊外部の代替交通の乗り継ぎ拠点整備	—	—	■	■	■				
バス・鉄道事業者	中心部バス路線や鉄道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	—	—	■	■	■	■	■	■	■

※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

■ 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)

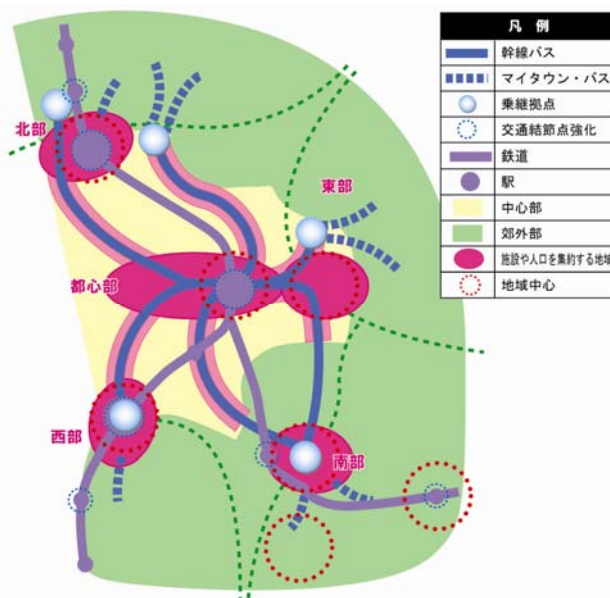
■ 本格実施

### ▶ 中心部のバス路線や鉄道と郊外部の代替交通の乗り継ぎ拠点整備

市は中心部のバスや鉄道と郊外部の代替交通の乗り継ぎ拠点整備(地域の拠点となる市民サービスセンター、鉄道駅、病院等)を実施していく。

### ▼秋田市の目指すべき将来都市像における

#### 乗継拠点



### ▼乗り継ぎ拠点整備イメージ

(秋田大学医学部附属病院の上屋付きバス停)



### ▶ 中心部バス路線や鉄道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・鉄道事業者は、バス事業者が運行する中心部のバスや鉄道事業者が運行する鉄道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により、市民・地元関係者による代替交通の導入、運営に協力していく。

**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**

1. 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

公共交通空白地域





関係者	事業内容	(注1) 短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)										
				短期			中期				長期			
				21	22	23	24	25	26	27	28~			
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													
運行事業者	運行の受託及び導入検討、運営への協力													

※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

 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

- 地域として生活交通が必要でその導入を検討する際には、市民・地元関係者が参画した市民団体や NPO 法人等の組織を自ら設立して検討し、導入後の運営も行う。
- 運行方法としては、運行事業者に運行委託もしくは住民ボランティアが運行する方法が考えられる。
- 導入、運営にあたり、商業施設など沿線施設、地域住民による利用促進活動や資金協力が考えられる。
- 市は、導入への補助制度の創設、運行事業者の仲介といった支援を実施していく。
- 運行事業者は、運行受託及び導入検討、運営への協力といった役割を果たしていく。

＜参考事例1＞住民が運行費の一部を負担（青森県鯉ヶ沢町・相馬町）

- ・ 青森県鯉ヶ沢深谷線、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鯉ヶ沢町深谷地区(62 世帯すべて賛同)に深谷線が開設された。

▼藍内線(弘前市)



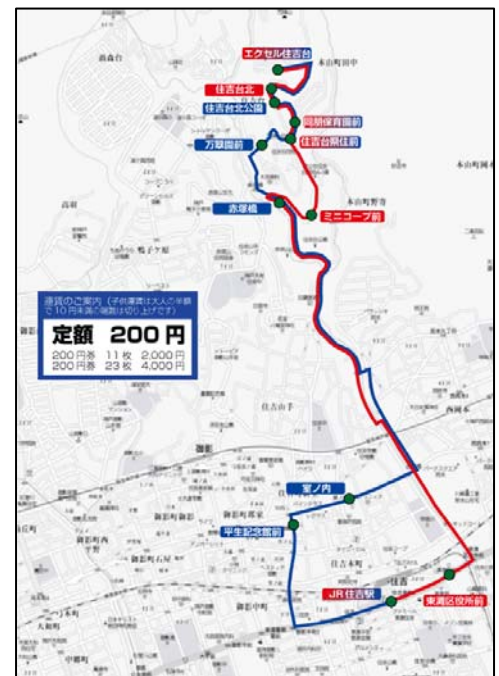
＜参考事例2＞高齢化の進んだ郊外住宅団地における住民誘致による乗合バス「住吉台くるくるバス」(神戸市)

【実施経緯】

- ・ 住吉台は1970年代に六甲山の南傾斜に造成された分譲住宅地で、最寄り駅から4kmの急坂を介している。
- ・ 入居当時は住民も若かったが、近年は高齢化し、住民から坂道や階段の上下の苦情が訴えられるようになった。
- ・ 地区の入口までは御影・住吉と甲南山手から渦森台を結ぶ神戸市営バスが走っているが、住宅地まではさらに急な坂を数百m上らなければならない。
- ・ 住民は市バスの乗入れを要望したが、地区内の道路幅と急傾斜のため別地区と共用できる大型バスが入れないとして実現しなかった。
- ・ このため住民たちは自らバスを走らせようと2003年ごろから活動を開始した。
- ・ 国の「全国都市再生モデル調査」に選ばれたことから、2004年2月にNPO法人が主体となり実験運行が行われ、その実績をもとに東灘区内の住民や学識経験者、実験運行を行ったみなと観光バスなどで構成する「東灘交通市民会議」が組織され、関係機関やバス事業者との調整と住民の相互理解を図り、ルートやバス停を住民たちで決定、申請も行った。
- ・ 2005年1月23日から「住吉台くるくるバス」が本格運行を開始した。

【施策概要】

- ・ 運行主体  
東灘地区市民会議
- ・ 運行事業者  
みなと観光バス
- ・ 運行車両  
後部リフト付き小型バス3台(28人乗)
- ・ 運行経路駅  
JR住吉台駅⇔住吉台住宅地
- ・ 運賃  
均一200円
- ・ 運行時間帯  
6時～21時(15分ヘッド(一部時間帯を除く))
- ・ 利用者数  
2005年6月には1日平均750人(座れないことも多い)
- ・ 運行補助  
自治体からの財政支援無し



### <参考事例3>住民によるコミュニティバスの導入(千葉県市原市)

#### 【実施経緯】

- ・ 市原市青葉台地区は JR 内房線姉ヶ崎駅から 1.5～2km 程度離れた住宅団地であるが、団地内に起伏があることや道路形態などからバス運行がなく、近くの街道まで出ないと路線バスを利用できなかった。
- ・ 地元自治会は、平成 8 年からバス会社に運行を要望してきたが、現実に至らなかった。
- ・ 平成 15 年度には、市が「バス交通調査」を実施し、公共交通空白地域における住民主体のバス等の運行を検討することとし、市内の町会などに説明を行った。
- ・ 平成 16 年 8 月に、地元 3 町会が「青葉台地区に市民バスを走らせる研究会」を発足させ、地元住民アンケート調査の実施、ルート・運行形態・運行ダイヤ・運賃・収支等を見当し、実現に向けた検討を行った。
- ・ 平成 17 年には、町会が「青葉台コミュニティバス運営協議会」を設置し、運行委託先を決定し、平成 17 年 11 月に運行を開始した。

#### 【施策概要】

- ・ 運行主体  
青葉台地区コミュニティバス運営協議会(町会の組織)
- ・ 運行事業者  
小湊鉄道(株)
- ・ 運賃  
100 円～210 円
- ・ 運行時間帯  
6 時～23 時
- ・ 運行本数  
21 本/日(内、急行 13 本/日)
- ・ 利用者数  
21 日当たり 250～300 人(5.9～7.1/便)
- ・ 運行補助  
市からの補助あり。(運行経費の半分以上)

出典:バス・タクシーの地域住民ニーズ中間モード、システム新市場 地域科学研究会



<参考事例4>住民主導型乗合タクシー「やぐちおもいやりタクシー」（広島市）

【実施経緯】

- ・ 安佐北区口田地区のふじランド・上矢口地区を循環運行する住民主導型の乗合タクシーである。
- ・ 地元の方々が中心となり、急な坂道が多く、住民の高齢化が進んでいるにもかかわらず、路線バスの乗り入れがない地域の生活交通を何とか自分たちの手で確保しようと活動され、地元のタクシー会社の協力のもと、平成 15 年 8 月から運行されている。

【施策概要】

- ・ 運行事業者  
地元タクシー業者
- ・ 運行経路  
ふじランド矢口地区～梅園団地～商業施設・医療機関～JR 安芸矢口駅～ふじランド  
(1 週約 8km、30 分)
- ・ 停留所  
14 箇所(一部フリー乗降区間あり)
- ・ 運行回数  
15 便/日(日祝は運休)
- ・ 運賃  
1 回 300 円(当日限り往復 400 円(復路 100 円))  
やぐちおもいやりタクシーを利用し、協賛商業施設で 2 千円以上の買い物をした人の復路運賃は商業施設が負担
- ・ 利用者数  
運行当初は 1 日平均 15 人程度だったが、検討委員会を設置しアンケートを実施した頃から増え始め、平成 17 年 4 月・5 月は 35 人/日を超え、目標とする 40 人/日にほぼ届く程度になっている

出典:バス・タクシーの地域住民ニーズ中間モード、システム新市場 地域科学研究会





## バス利用環境の改善

### 1. 児童福祉施設整備推進事業(保育所バス更新経費) 全地域

- ▶ 新市建設計画により予定している河辺地区及び雄和地域保育所の老朽化が著しい通園バスを年次計画により市の負担で更新する。

関係者	事業内容	(注) 短期コスト※1 (百万円) (H21～H23)	総コスト※1 (百万円) (H21～H27)	実施計画(年度)									
				短期				中期			長期		
				21	22	23	24	25	26	27	28 ～		
市	新市建設計画により予定している河辺および雄和地域保育所の老朽化が著しい通園バスを年次計画により更新	10	30										▶

※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

- ▶ 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

#### ▼保育所通園バス(川添保育所)



## 2. 福祉有償運送

全地域

関係者	事業内容	短期コスト※ <sup>1</sup> (百万円) (H21~H23)	総コスト※ <sup>1</sup> (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期				長期
				21	22	23	24	25	26	27	28~
地元関係者	公共交通機関の状況等を勘案しながらNPO等が実施する福祉有償運送により移動制約者の交通手段を確保	—	—								

※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

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

- 平成 18 年に道路運送法が改正され、要介護者や障害者など自力での移動が困難な方々が通院などをしようと考えても、地域の事情からタクシーなどの公共交通機関による輸送サービスが必ずしも十分に提供されていない場合には、対象地域において地方公共団体が道路運送法に基づく運営協議会を設立し、合意が得られたときは、NPOや社会福祉法人といった非営利活動法人等によって、自家用有償旅客運送（福祉有償運送や過疎地有償運送）を行えることになった。
- 秋田市では現在、特定非営利活動法人あきた NPO センターが福祉有償運送を実施しており、登録会員が電話で依頼して病院、学校等施設へ送迎してもらうサービスを実施している。（秋田市で発着する移動が対象で料金：20 円/100m）
- 公共交通機関の状況等を勘案しながら NPO 等が実施する福祉有償運送により移動制約者の交通手段を確保していく。

### ▼特定非営利活動法人 あきた NPO センター使用車両





＜参考＞ 自家用車有償旅客運送の登録及び留意点



- （登録が可能なもの）**
- ・ NPO
  - ・ 公益法人
  - ・ 農業協同組合
  - ・ 消費生活協同組合
  - ・ 医療法人
  - ・ 社会福祉法人
  - ・ 商工会議所
  - ・ 商工会

- （運営協議会構成）**
- ・ 主催する地方公共団体の長
  - ・ 交通事業者
  - ・ 上記事業者の組織する団体
  - ・ 住民又は利用者
  - ・ 地方運輸局
  - ・ 事業用自動車の運転者が組織する団体
  - ・ 現に区域内で有償運送を行っているNPO法人等
- 【任意構成員】**
- ・ その他、必要と認める者

福祉有償運送の留意点	
概要	NPO法人等が、実費の範囲内であり営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を利用して、公共交通の利用が困難な高齢者等の通院・レジャー等の送迎サービス
運行主体	NPO、市町村、公益法人、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会
対象者	※会員制 身体障害者、要介護者、要支援者など公共交通機関を使用して移動することが困難な方
使用車両	定員11人未満の自家用自動車（白ナンバー）で、リフト等の特種な設備等を備えた自家用自動車（軽自動車を含む）又はセダン型の一般車両が使用可能です
運転手の要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 普通2種免許を有することが要件になります</li> <li>・ なお、困難な場合は、普通1種免許所持者で、一定期間運転免許停止処分がなく、安全運転、乗降介助等に関する講習を受けるなど十分な能力・経験を有していることを要件として認めています</li> </ul>
運賃の設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃は、営利を目的としない範囲とする必要があります</li> <li>・ 福祉有償運送、過疎地有償運送ともに、当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね2分の1以下を目安として、地域の特性等を勘案して定めることとされています</li> </ul>

出典：なるほど!!公共交通の勤どころ 平成19年度版 国土交通省 九州運輸局

## 公共交通利用の促進

### 1. 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 全地域

関係者	事業内容	(注1) 短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期				長期
				21	22	23	24	25	26	27	28 ~
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	—	—								

※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

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

- 秋田市では、原油価格等高騰対策の中長期的な視点として打ち出した低炭素型都市への転換において、「歩行者と自転車が便利なまち」を掲げ、公共交通及び自転車利用の促進に重点をおき、継続的に取り組むこととしている。
- 平成 20 年度の主な取り組みとしては以下のものが挙げられる。
  - ①市職員による自転車通勤等の奨励に伴う二酸化炭素の削減効果調査実施（6月）
  - ②市外勤業務における公用自転車の導入（7月～）
  - ③毎月第3週をエコ通勤ウィークに設定し、公共交通や自転車通勤の推進に取り組む（11月～全職員）

# 代替交通の導入

## 1. 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

全地域

関係者	事業内容	短期コスト※1 (百万円) (H21~H23)	総コスト※1 (百万円) (H21~H27)	実施計画(年度)							
				短期			中期				長期
				21	22	23	24	25	26	27	28~
市	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	—	—	→			→				

※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  
 ※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

→ 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

➤ 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を行う。

### ▼送迎バスを運行している施設、企業（アンケート結果）

( )は秋田市外

分類	施設・企業名			
教育施設	日新小学校 河辺小学校 岩見小学校 種平小学校 太平小学校 大正寺小学校 雄和中学校 栗田養護学校	杉の木園 (天王みどり学園) 秋田養護学校 ノースアジア大学 明桜高校 さくら幼稚園 太平木曾石スクールバス 秋田東幼稚園	(追分幼稚園) 太平幼稚園 仁井田幼稚園 上新城幼稚園 御所野幼稚園 カナリア保育所 こまどり幼稚園 太平山自然学習センター	ひがし幼稚園 手形幼稚園 山王幼稚園 カトリック幼稚園 くれよんハウス 白百合保育所 白百合学童クラブ
福祉施設	清和病院 いなにわクリニック 外旭川病院 秋田東病院 (斉藤整形) 稲庭クリニック 御所野病院 今村病院 杉山病院 城東整形 いしやま内科クリニック 緑ヶ丘病院 能登谷整形外科医院 八橋デイサービスセンター	川口デイサービス 秋田ワークセンター つどいの家 ユートピア ほっと松崎 河辺荘 小又の里 あいぜん苑 幸楽園 千秋苑 友愛の郷 桜の園 新成園 旭南デイサービス	ウェルビュー泉 リンデンバウ泉 中央シルバーエリア ドリームカンパニーあゆみ 松寿会 ニコニコ苑 サンハウス 竹生寮 三楽園 大平荘在宅介護支援センター 金寿園在宅介護支援センター 河辺せせらぎ苑在宅介護支援センター (特別養護老人ホームつくし苑) ケアホームさつき	ゆうわの里ケアセンター 愛心苑 清遊園 緑光苑 ツクイ 山盛苑 緑水苑 湯楽館
商業施設	生協 セントポーリア教会 (中三)	(サンルーラル大湯) ウェディングヒルズ御所野 イオン	秋田パークホテル ホテルクリプトン ベルコ	イヤタカ 第一会館 せきや
レジャー施設	アイビーボウル ファンキーボウル ロックンボウル アルヴェ ボートピア河辺 オーパス 雄和交流館ヴィラウローラ サイクリングターミナル ユーランド八橋 あつたまりーな	樺台カントリークラブ 太平山カントリークラブ 秋田カントリークラブ サブーン ユフォーレ ユアシス 華の湯 大滝山温泉 貝の沢温泉 さとみ温泉	秋田温泉プラザ 秋田温泉こまち 岩見温泉 (温泉ゆぼぼ) (くらら) (JCユナイテッド) (サンルーラル大湯) (花葉館) (ユメリア) (神の湯温泉)	(男鹿温泉) (滝温泉) (八郎沼ハイツ) (サテライト男鹿) (ウェルサンピア) (フォレスト島海) (ハーブワールド西目)
工場等	東北フジクラ 東北ダイケン 住友ベーク 秋田製錬(株) 工藤興業	たけや製パン 猿田興業 いなふく米菓 小坂製練所 珍田工業	秋田海陸運送 イトヨーカ堂 東北電力秋田火力発電所 藤隆商事 ファッションサリー	日総工 (TDK)
その他	秋田アスレチッククラブ 秋田モーターズスクール プラザクリプトン まんたらめ	南自動車学校 割山自動車学校 太平自動車学校 (北日本自動車学校)	秋田県庁 エスポルチ秋田 サンバル秋田 秋田県青少年交流センターユースパル	JSS秋田スイミングスクール セントラルスポーツクラブ (若美観光)

資料 平成19年度 路線バス等活用調査 通学方法実態調査 全校を対象としたアンケート調査結果 秋田市  
 ※アンケート結果によるものなので全数とは限らない。  
 ※上記のほか、仲小路タウンビークルが検討されている。